

# PIANO STRUTTURALE COMUNALE

VARIANTE 2017

L.R. 24 MARZO 2000 n.20

CITTA' DI MOLINELLA  
CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

Buriane  
Sindaco:  
Segretario comunale:

Dario Mantovani  
Danilo Fricano

Progettista:  
Collaboratori interni:  
Collaboratori esterni:

Ing. Angela Miceli  
Ing. Irene Evangelisti  
Arch. Carlo Santacroce (MATE Soc. Coop.)

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DICHIARAZIONE DI SINTESI VALSAT

PSC Approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.43 del 25/09/2010  
e variante adottata con Delibera di Consiglio Comunale n.34 del 08/06/2017  
Controdeduzione e Approvazione con Delibera comunale n. \_\_\_ del \_\_\_

Febbraio  
2018



---

## **INDICE**

Parte I – Relazione illustrativa

Parte II – Dichiarazione di sintesi

Parte III – Controdeduzioni

Parte IV – Sintesi osservazioni e controdeduzioni

# **Parte I**

## **Relazione illustrativa**

### **1. INTRODUZIONE**

#### **IL NUOVO MODELLO DI SVILUPPO E GLI EFFETTI DELLA CRISI ECONOMICA**

I cambiamenti radicali che hanno investito, a tutti i livelli, la nostra società negli anni più recenti non possono trovare in questa sede una esaustiva analisi: si tratta, come è noto, di profondi mutamenti di prospettiva, che hanno determinato un cambio di paradigma complessivo in tutti i campi, dall'economia alla politica, investendo particolarmente il tema dello sviluppo del territorio.

La sostenibilità ambientale, da obiettivo qualitativo da perseguire si è rapidamente trasformato in condizione ineludibile di qualsiasi progetto, determinando la necessità di sostituire un modello urbanistico fortemente espansivo, con modelli che garantiscano il contenimento del consumo di suolo, con la conseguente permanenza dell'attività agricola, ed incentivino la riqualificazione e rigenerazione urbana.

Tale cambiamento è stato ovviamente anche favorito dagli effetti strutturali della profonda crisi economica e sociale, che ha dimostrato la non sostenibilità economica, oltre che ambientale delle politiche precedenti. Gran parte delle nostre pianificazioni sono così divenute, d'un tratto, non solo non più sostenibili ambientalmente, ma anche non più praticabili concretamente: basti pensare, per questo, al terremoto che ha sconvolto il mondo delle costruzioni.

La nuova pianificazione urbanistica, che verrà tra l'altro a breve supportata dal processo di riforma in atto a livello regionale, non può che prendere atto di tale contesto di mutamento strutturale del nostro modello sociale.

#### **IMPATTI SUL COMUNE DI MOLINELLA E SULLA SUA STRUMENTAZIONE URBANISTICA**

Il Comune di Molinella ricade pienamente nella situazione precedentemente descritta. In particolare la situazione locale si caratterizza per il protrarsi dell'attuazione "transitoria" delle previgenti previsioni di PRG, che versano, peraltro, sostanzialmente in una situazione di stallo.

Si tratta di previsioni rilevanti, oggetto di convenzioni in essere, in alcuni casi costituite anche da più comparti aggregati, e facenti capo a soggetti imprenditoriali perlopiù in stato di difficoltà, se non addirittura falliti. Tali previsioni si giustificavano, e insieme richiedevano, la realizzazione di un altrettanto robusto disegno infrastrutturale, la nuova tangenziale di Molinella, per il quale avrebbero dovuto garantire un contributo economico preliminarmente alla attuazione.

Non era invece ancora stata avviata l'attuazione di nessuna nuova previsione relativa agli estesi areali di PSC, che avrebbero dovuto assicurare il disegno espansivo che derivava dal Quadro Conoscitivo elaborato prima delle tumultuose mutazioni descritte nel capitolo introduttivo.

La stessa situazione di crisi responsabile di tale condizione di inerzia, ha nel contempo alimentato una crescente domanda di servizi da parte della popolazione, in termini quantitativi, ma anche qualitativi a cui, in tale contesto, è pressoché impossibile fornire adeguata risposta.

Attraverso la Variante 2017, l'Amministrazione comunale di Molinella ha inteso affrontare tale situazione di stallo, verificando nel complesso la credibilità di tutte le previsioni di Piano, alla luce dei mutamenti intercorsi.

Si è quindi operata una verifica che, a partire dalle nuove analisi del Quadro Conoscitivo e dalla definizione di nuovi obiettivi strategici di sostenibilità, ha voluto assicurare concretezza e fattibilità ad un nuovo progetto di trasformazione urbana, meno basato sull'espansione e più concentrato sulla riqualificazione dell'urbanizzato.

Tale percorso, di seguito illustrato, ha anche dato completamento alle varianti già avviate in relazione al territorio rurale, interessanti il Regolamento Urbanistico Edilizio, recependole organicamente modifica complessiva degli strumenti pianificatori.

#### **OBIETTIVI SPECIFICI DELLA VARIANTE AL PSC E AL RUE**

L'elaborazione della Variante è stata, come già evidenziato, impostata a partire da una sistematica revisione del Quadro Conoscitivo, finalizzata in particolar modo a registrare le modifiche del contesto per meglio definire i nuovi indirizzi della pianificazione.

Già in sede di Conferenza di Pianificazione si sono affrontati i seguenti TEMI:

- La verifica del modello di sviluppo insediativo, in termini qualitativi e quantitativi, puntando a obiettivi di qualità urbana e confrontandosi con gli esiti dell'aggiornato QC e delle condizioni di attuazione del PSC;
- La verifica delle politiche infrastrutturali, in relazione alla effettiva fattibilità immediata del rafforzamento viario (tangenziale) e della necessità di incremento del TPL/SFM;
- La verifica delle politiche di valorizzazione del territorio rurale, in esito alla riduzione del consumo di suolo ed alla luce della recente variante specifica al Regolamento Urbanistico Edilizio.

Un ulteriore specifico approfondimento ha riguardato i singoli centri urbani.

A partire dal Capoluogo, si sono individuate le principali azioni attuabili per il miglioramento della mobilità e per il potenziamento del sistema dei servizi, in modo sinergico e coerente con la contestuale prevista revisione delle potenzialità in essere.

Si sono in particolare analizzate le criticità connesse alle previsioni autorizzate non attuate, cercando di valutare possibili modifiche che, riducendone da un lato l'entità, ne favorissero l'effettiva attuazione, indirizzando nel contempo le trasformazioni ad obiettivi di riqualificazione dei tessuti consolidati e di rafforzamento dei servizi.

Ne è emersa una diversa idea di città, non più focalizzata sulle nuove espansioni ma dove le previsioni di trasformazione esterne al territorio urbanizzato, più modeste, vengono previste proprio per realizzare profonde mutazioni all'interno della città esistente, con la sola finalità di assicurare un radicale rafforzamento del sistema delle dotazioni pubbliche ed un più coerente e sostenibile assetto della mobilità.

A seguito degli esiti positivi emersi nella Conferenza, l'Amministrazione ha declinate tali azioni preliminari, apportando le conseguenti modifiche. Tali modifiche hanno riguardato in primo luogo il Piano Strutturale Comunale e, in misura più marginale, il Regolamento Urbanistico Edilizio.

La presente Relazione Illustrativa illustra le modifiche apportate in entrambi gli strumenti, nonché quelli riguardanti la Tavola e la Scheda dei Vincoli.

## **2. INDIRIZZI STRATEGICI DELLA VARIANTE**

### **VERIFICA DELLE PREVISIONI E RIDUZIONE DEL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO**

#### **ESITI DELL'AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO**

Il tema del dimensionamento del Piano è stato da subito posto al centro della Variante 2017 al Piano Strutturale ed è in quest'ambito che si sono indirizzate, sin dal principio, alcune delle più rilevanti verifiche del Quadro Conoscitivo. Tali verifiche hanno confermato le dinamiche note, evidenziate in premessa, che hanno di fatto costituito la fondamentale motivazione della Variante.

Le analisi demografiche del QC (cui si rinvia) hanno evidenziato, in particolare, una popolazione stazionaria per il territorio comunale, sia sul breve che sul medio periodo. Il quadro che è emerso appare diffuso ed omogeneo per l'intera area vasta ed appare per questo alquanto affidabile (analisi simili, condotte nel passato, sono sempre state puntualmente confermate nella loro sostanza).

Si può quindi affermare che il territorio di Molinella non si caratterizzerà nei prossimi anni per una ulteriore rilevante domanda insediativa. Modeste esigenze potrebbero esclusivamente derivare da una eventuale ulteriore diminuzione della dimensione dell'alloggio medio (ormai peraltro poco probabile).

Anche la domanda di tipo produttivo, seppure non altrettanto prevedibile, appare anch'essa in prospettiva flebile. Tale valutazione viene supportata dall'analisi della domanda pregressa, risultata anche in passato quasi costantemente modesta, eccetto isolati rilevanti episodi insediativi (a cadenza di fatto decennale).

Il Quadro Conoscitivo, in sostanza, ha messo in evidenza come, analizzando il trend dell'ultimo decennio, le aree già in corso di attuazione (residenziali e produttive), conformate sulla base del PRG previgente, risultino già in grado di rispondere alla domanda più che ventennale.

A partire da tali chiari elementi, la Variante al PSC è stata chiamata a trarre le proprie conclusioni, in termini di verifica e revisione del Dimensionamento di Piano precedentemente previsto. Ciò è necessariamente avvenuto a partire dalle specifiche condizioni di fatto e di diritto che caratterizzano le diverse previsioni introdotte dal Piano vigente (o confermate dallo stesso a conferma del previgente PRG).

La verifica dello stato di attuazione (effettuata parametrando sempre gli alloggi alla nuova dimensione rilevata media di 70,5 mq di Su) ha evidenziato un quadro complesso e problematico, caratterizzato sostanzialmente da:

- rilevanti residui già previsti dal pre-vigente PRG (circa 1.055 alloggi), oggetto di convenzionamento, la cui attuazione appare probabile (anche se a volte problematica), e che, costituendo a tutti gli effetti “diritti acquisiti” da parte degli attuatori, possono difficilmente essere oggetto di rivisitazione e modifica;
- significative previsioni ricadenti in Ambiti di riqualificazione e nel territorio consolidato (circa 270 alloggi), previste dal PSC ma pressoché interamente inattuate (ad eccezione delle previsioni connesse all’ambito di riqualificazione AR5, una cui prima parziale attuazione appare a breve prospettabile e, rispetto al quale, gli attuatori avanzano ulteriori richieste finalizzate a massimizzarne la fattibilità);
- importanti nuove previsioni introdotte dal PSC (circa 1.100 alloggi), interamente non attuate, il cui diritto edificatorio appare non conformato, in quanto non introdotte nella pianificazione operativa.

Alla luce di tali diverse condizioni si sono previste politiche differenziate per le specifiche tipologie di ambiti.

#### **POLITICHE SPECIFICHE PER LE DIVERSE TIPOLOGIE DI AMBITO A DESTINAZIONE RESIDENZIALE**

##### **Politiche per favorire il completamento delle previsioni già oggetto di diritto edificatorio**

Come è noto, le previsioni insediative derivanti da Piani attuativi oggetto di convenzionamento costituiscono, fino allo scadere della convenzione stessa, diritti edificatori di fatto acquisiti da parte dei soggetti attuatori. Non sempre a tale certezza corrisponde, tuttavia, un’altrettanto certa attuazione delle previsioni stesse.

E’ questo il caso di Molinella, dove una rilevante parte di tali potenzialità, pur risultando di fatto non revocabile, presenta un rilevante tasso di incertezza, soprattutto temporale, circa la propria effettiva attuazione.

Ciò dipende essenzialmente da due fattori:

- un fattore legato alla proprietà delle aree, connessa a Società che, a causa della crisi, stanno da tempo attraversando situazioni di difficoltà, se non addirittura di fallimento (con tutte le conseguenze derivanti da tali condizioni);
- un fattore di tipo economico, derivante dalla rilevanza degli oneri che, in un contesto economico profondamente diverso, erano stati messi a carico di tali ambiti per garantirne la sostenibilità. In questo caso, aldilà della rilevanza degli stessi oneri, si segnala come sia spesso la loro natura (spesso di tipo contributivo, e quindi da assoggettare a fidejussione) a rendere difficilmente sostenibile, nel mutato contesto, tali previsioni.

La variante al PSC ha preso atto della presenza giuridicamente consolidata di tali previsioni, cercando di favorirne una credibile attuazione. Ciò è stato possibile agendo sulle previste modalità e sugli oneri di attuazione, ovviamente nel rispetto delle entità originariamente previste, nonché delle conclusioni derivanti dal Quadro Conoscitivo e delle conseguenti azioni previste dal Documento preliminare.

Ciò che, in particolare, si è verificando, anche in un approfondito confronto con i soggetti attuatori delle aree caratterizzate da difficoltà attuative, è stata la possibilità di giungere ad accordi che minimizzassero i contributi economici previsti (che avrebbero richiesto il necessario, problematico rilascio di rilevanti fidejussioni a garanzia), a fronte di una parziale riduzione della potenzialità (determinando quindi una immediata riduzione degli oneri ad esse connesse) e di un contestuale corrispondente aumento delle aree di cessione. Tale obiettivo ha richiesto, ovviamente, un contestuale ripensamento del modello insediativo previsto, anche attraverso logiche di densificazione degli insediamenti previsti e modalità di attuazione più elastiche, con comparti di dimensioni più modeste.

Si è trattato di una azione avvenuta in accordo con i soggetti attuatori detentori dei diritti edificatori e accompagnata, in particolare, alla condivisa riduzione, in primo luogo, delle previsioni urbanisticamente più problematiche o impegnative.

Alla luce di tali ragionamenti e all’attuale livello di confronto con i soggetti attuatori, la variante al PSC ha confermato circa 920 alloggi all’interno di ambiti convenzionati, rispetto ai 1.055 alloggi stimati nel QC.

### **Politiche per incentivare l'attuazione degli ambiti di riqualificazione e rigenerazione urbana**

La già evidenziata non attuazione degli ambiti di riqualificazione/rigenerazione urbana deriva da ragioni parzialmente diverse.

Le analisi del Quadro Conoscitivo hanno evidenziato come le principali difficoltà siano derivate, oltre dalla naturale inerzia alla delocalizzazione di attività produttive ancora in essere, anche dalla frammentazione proprietaria di alcuni ambiti, nonché, a volte, da una paradossale ripresa del mercato non residenziale, rispetto a quello residenziale.

La Variante al PSC, ponendosi come obiettivo la minimizzazione del consumo di nuovi suoli agricoli, ha ritenuto prioritario favorire le trasformazioni all'interno di ambiti già edificati e ha previsto, anche in questi casi politiche differenziate per favorire l'attuazione delle diverse tipologie di ambiti sintetizzabili in:

- Conferma o incremento delle previste politiche di riqualificazione urbana per gli ambiti di trasformazione che siano risultati strategici per la loro localizzazione (AR1-Stazione) o per la ineludibile esigenza di procedere al recupero di aree attualmente dismesse ed inutilizzate (AR5-Zuccherificio);
- previsioni di politiche alternative di rigenerazione diffusa, prevedendo una trasformazione non necessariamente sostitutiva e unitaria (anche con eventuale mantenimento di funzioni produttive compatibili), seppure all'interno di un disegno organico, per gli ambiti che presentino problematiche attuative (si tratta soprattutto dell'ambito AR3-Podgora, ma anche dell'ambito AR4, in località Alberino).

La proposta di variante ha confermato le potenzialità attuabili negli ambiti AR1 (Stazione) e AR4 (Alberino), mentre ha stimato una riduzione della potenzialità residenziale insediabile nell'Ambito AR3 (a fronte di una possibilità di permanenza anche di usi produttivi compatibili) ed ipotizzato un incremento, che andrà naturalmente accompagnato da una specifica approfondita verifica di sostenibilità, della potenzialità residenziale sviluppabile nell'ambito AR5 (pur a fronte di una riduzione di circa il 20% della potenzialità insediativa totale prevista per l'ambito).

Per l'ambito AR3 e AR4 viene quindi prevista una possibilità di intervento diretto, anche per parti, ritenendo urbanisticamente coerente tale trasformazione ed anche la permanenza di un mix funzionale di funzioni in tale aree. Al fine di prevenire conflitti e problematiche connesse alle principali componenti ambientali (in particolare aria, suolo, rumore), tuttavia, viene previsto che qualsiasi intervento di cambio d'uso debba comunque essere sottoposto alla valutazione specifica degli Enti competenti.

Alla luce di tali azioni, rispetto ai circa 270 alloggi attuabili per politiche di riqualificazione/rigenerazione previsti, se ne sono confermati 240, di cui 140 in Ambiti di Riqualificazione e 100 in Aree di trasformazione diretta da assoggettare a PUC.

### **Politiche per il contenimento della nuova espansione urbana**

Da tutte le analisi svolte, precedentemente illustrate, è apparso del tutto immotivato l'inserimento di ulteriori previsioni di trasformazioni residenziali.

La Variante al PSC, alla luce dei dati emergenti dal Quadro Conoscitivo in termini di domanda insediativa e dell'analisi delle previsioni in corso di attuazione, ha quindi proceduto alla sostanziale complessiva cancellazione delle nuove previsioni insediative ipotizzate dal PSC pre-vigente che, come evidenziato, non costituivano diritti edificatori conformati (in quanto non oggetto di pianificazione operativa).

Rispetto ai circa 1.100 alloggi originariamente previsti dal PSC vigente (si tratta dei 980 alloggi da 79 mq medi di Su previsti dal PSC pre-vigente), si è quindi prevista la semplice conferma di una modesta potenzialità (circa 170) finalizzata esclusivamente a dare completamento all'attuale disegno urbano, completando nel contempo, coerentemente, il sistema dei servizi urbano complessivo (come evidenziato nei capitoli seguenti).

### **Sintesi dell'ipotesi di dimensionamento residenziale proposto**

#### **SINTESI DELL'IPOTESI DI DIMENSIONAMENTO RESIDENZIALE PROPOSTO**

Si riporta di seguito una tabella che sintetizza gli effetti delle politiche previste dalla Variante 2017, per le diverse tipologie di ambiti di tipo residenziale, al fine di dare coerente risposta a quanto emerso dall'aggiornamento del Quadro Conoscitivo.

Oltre a quanto sin qua illustrato, si evidenzia come sia stata apportata anche una contestuale riduzione della potenzialità prevista per le cosiddette “esigenze puntuali”. Si tratta della potenzialità teoricamente insediabili, in sede di POC, per dare puntuale risposta a esigenze insediative non preventivamente indirizzabili (risposta a esigenze insediative locali di singoli nuclei familiari): la maturata esperienza ha evidenziato, infatti, la marginalità di tali esigenze ed ha suggerito di procedere ad un ridimensionamento anche di tale potenzialità teorica.

La Variante 2017, come evidenziato, ha previsto una rilevante riduzione del dimensionamento originario previsto (46%).

Escludendo le potenzialità residue del PRG vigente (il cui diritto edificatorio era già stato interamente conformato a seguito di convenzionamento dei relativi piani), la potenzialità disponibile (Ambiti di nuovo insediamento da PSC, Ambiti di riqualificazione, Esigenze puntuali) è scesa da 1.480 a 460 alloggi. Si tratta di una riduzione del 69%.

Si riporta di seguito la tabella sintetica relativa alle azioni assunte.

**Tab.1 – PSC Molinella: Modifiche al Dimensionamento di Piano**

	<b>PSC ATTUALE (alloggi)</b>	<b>VARIANTE PSC (alloggi)</b>	<b>VARIAZIONE</b>
Residuo PRG	1.055	920	- 13%
Nuovi ambiti PSC	1.100	170	- 85%
Ambiti riqualificazione	270	240	- 11%
Esigenze puntuali	110	50	- 55%
<b>TOTALE</b>	<b>2.535</b>	<b>1.380</b>	<b>- 46%</b>

### **Obiettivi di Edilizia Residenziale Sociale**

La forte riduzione delle previsioni riguardanti gli Ambiti di nuovo insediamento derivanti dal PSC, ha implica automaticamente una significativa riduzione delle potenziali possibilità di sviluppo di una offerta di Edilizia residenziale sociale: le previsioni pre-vigenti, cui appare comunque necessario e opportuno dare effettiva preferenziale attuazione, non risultavano infatti rispondenti all’attuale normativa, che vincola alla previsione di una quota minima di ERS.

Tale riduzione è stata solo parzialmente mitigata dall’adeguamento del Piano alla normativa vigente che ha portato ad elevare dal 10 al 20% la quota minima di alloggi da destinare ad Edilizia Residenziale Sociale nei nuovi insediamenti.

L’analisi del contesto molinellese ha dimostra che, come nel resto della Città Metropolitana si fosse tuttavia in presenza di una significativa domanda residua di accesso alla abitazione, sia di tipo popolare, sia di tipo sociale (legata per lo più a giovani coppie che, sebbene non in condizioni tali da accedere alla graduatorie pubbliche, non riescono nel contempo ad accedere nemmeno al mercato libero delle abitazioni).

Per tali ragioni, all’interno della revisione delle previsioni dei comparti in essere, è stato previsto un importante intervento (circa 100 alloggi) che il soggetto attuatore andrà a realizzare in termini di housing sociale all’interno del Comparto AC6.2. Si tratta di una potenzialità importante, sia in termini di entità, sia in termini di localizzazione, andandosi a sviluppare in una area centrale, posta nelle immediate vicinanze della stazione.

### **SINTESI DELL’IPOTESI DI DIMENSIONAMENTO PRODUTTIVO PROPOSTO**

Il tema del dimensionamento produttivo si è presentato intrinsecamente diverso, in sede di elaborazione del Quadro Conoscitivo, da quello residenziale, anche alla luce dei radicali cambiamenti legislativi tesi favorire, in caso di necessità, l’ampliamento di attività esistenti, ma anche di limitare fortemente i vincoli all’eventuale insediamento di nuove attività.

Pur tuttavia, anche in quest’ambito, si è registrato un rilevante sovradimensionamento delle potenzialità

previste dal PSC vigente: già i numerosi lotti liberi presenti negli ambiti da tempo oggetto di convenzionamento (ASP4.1, ASP4.2 e, soprattutto, ASP4.3) risultano ampiamente sufficienti a fornire risposta alla domanda dei prossimi decenni.

Pertanto, alla luce degli esiti del QC conoscitivo, per quanto riguarda gli ambiti presenti nel PSC, si è prevista:

- la cancellazione dell'ambito previsto nella frazione di San Martino (ANP3) che, oltre a non apparire giustificabile in termini di quantità, è apparso altresì non coerente con l'ormai condiviso quadro di politiche per le attività produttive teso a favorire il rafforzamento delle principali polarità di rilievo sovracomunale, a scapito degli ormai inadeguati piccoli insediamenti di tipo locale;
- il dimezzamento delle potenzialità insediative previste dal PSC nell'ambito ANP2, che rivestono certamente un valore strategico (ricadendo in un polo di rilievo provinciale), ma che andranno attivate, eventualmente, solo ad esaurimento delle previsioni in corso, o per permettere l'insediamento di una eventuale attività produttiva unitaria che non possa trovare attuazione utilizzando gli attuali ambiti già convenzionati.

La variante inoltre ha previsto la sostanziale riduzione della potenzialità di tipo non residenziale insediabile all'interno dell'ambito di riqualificazione AR5 (che scende a circa 25.000 mq di Su contro i circa 30.500 mq di Su previsti dal Piano vigente).

### **3. MIGLIORARE IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E FAVORIRE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

#### **OBIETTIVI E AZIONI PER UNA MAGGIORE SOSTENIBILITÀ DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ A MOLINELLA**

Come fondamento da cui partire per qualunque tipo di considerazione e/o proposta di azione si richiamano gli obiettivi che, in tema di mobilità, sono oggi posti dalla Comunità Europea e dalla Regione Emilia-Romagna, oltre che contenute nelle Linee di Indirizzo per la redazione del nuovo "PUMS metro" (Piano Urbano della Mobilità sostenibile metropolitana), approvate dalla Città Metropolitana e dal Comune di Bologna.

In particolare, si ritiene fondamentale richiamare gli obiettivi dettati dal recente Accordo di Parigi (COP 21) e quelli specifici per la nostra Regione definiti nel "PAIR 2020", contribuendo, con le scelte contenute nella variante al PSC di Molinella, a ridurre le emissioni climalteranti ed aumentare la sicurezza stradale.

E' evidente che, per raggiungere questi obiettivi, le linee di azione principali devono necessariamente essere finalizzate a ridurre gli spostamenti in auto ed aumentare l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici.

Uno degli aspetti più critici e al tempo stesso uno dei campi in cui si sono intravisti maggiori e più "facili" margini di miglioramento, è dato dall'attuale modalità con cui si effettuano gli spostamenti interni al Comune di Molinella. Analizzando i dati del Quadro Conoscitivo emerge infatti che:

- gli spostamenti quotidiani generati da Molinella (8.570) il 51% (4.403) sono interni al Comune. Questa percentuale sale al 74% rispetto al totale degli spostamenti attratti da Molinella (5.929);
- gli spostamenti interni al Comune solo il 10,8% avvengono in bicicletta mentre il 66,7% sono in auto;
- gli spostamenti interni al Comune ben l'89,3% sono spostamenti di durata inferiore ai 15';
- gli spostamenti interni al Comune e inferiori alla durata di 15', solo l'11% è effettuato in bicicletta mentre il 68% è in auto.

Tali dati dovrebbero essere ulteriormente approfonditi per verificare la lunghezza degli spostamenti di durata inferiore ai 15'. E' infatti chiaro che uno spostamento in auto di durata 15' non può automaticamente essere sostituito da uno spostamento in bici, dipende dalla lunghezza. Tuttavia, limitandosi ad osservare la densità della popolazione per ciascuna sezione censuaria (2011), risulta che la concentrazione maggiore di popolazione è collocata in un raggio di circa 5 km da Molinella. In particolare la distanza fra la frazione San Pietro Capofiume e il capoluogo è di circa 3 km.

A partire da tali condizioni appare chiaro come occorra dare massima priorità (in termini di pianificazione e di investimenti pubblici) alla realizzazione di connessioni ciclabili e servizi annessi (posteggi sicuri e coperti presso i punti di interscambio modale e nei principali poli attrattivi) tali da rappresentare valide alternative non solo per gli spostamenti casa-lavoro, ma anche per la mobilità in generale

## **IL MIGLIORAMENTO DELLA RETE STRADALE ESISTENTE**

Rispetto al tema della rete stradale, quindi, non si pone il tema di un suo ampliamento o potenziamento, che risulterebbe non coerente con gli obiettivi sin qui illustrati, né peraltro previsto dagli strumenti di pianificazione di area vasta. Si pone, invece, il tema di un adeguamento puntuale delle principali infrastrutture esistenti, con l'obiettivo di migliorarne la funzionalità, andando anche a superare criticità note e da tempo oggetto di valutazioni.

La variante al PSC ha inteso, in particolare, affrontare il tema della SP6 Zenzalino, principale arteria che attraversa il territorio, che determina criticità sia sul Capoluogo, sia sul centro di San Martino in Argine.

La prima criticità, da tempo oggetto di valutazione, era stata posta al centro del pre-vigente PSC (anche se non si è potuti giungere agli auspicati interventi risolutivi), mentre la seconda, citata nella relazione del Piano vigente, è stata oggetto specifico di valutazione della Variante 2017.

Nel contempo, con la Variante, si è definitivamente superata la previsione di realizzazione di un by-pass al centro abitato di Marmorta, previsto all'art.5.9 co.2 delle Norme del PSC, ma dimostratosi di fatto non economicamente sostenibile.

### **La variante alla SP 6 Zenzalino nel Capoluogo**

Il pre-vigente Piano Strutturale di Molinella non solo individuava un tracciato per la realizzazione della nuova "tangenziale", ma ne definiva anche la modalità di attuazione, che avrebbe dovuto avvenire, a carico dei soggetti privati, per mezzo di un "contributo di sostenibilità", parallelamente alla realizzazione delle nuove previsioni insediative.

Il Piano, nel ricordare la strategicità dell'infrastruttura ("prevista fin dal PRG del 1969") aveva infatti previsto precisi impegni per i diversi soggetti interessati alla trasformazione urbana, al fine di giungere a tale risultato in un contesto caratterizzato da sempre minori finanziamenti pubblici.

Tale previsione, strutturata in precise fasi attuative, era stata accuratamente calibrata sui "quasi 1.300 alloggi realizzabili nel capoluogo di Molinella nei prossimi 6-8 anni".

Tale contesto è apparso, tuttavia, del tutto superato alla luce dei dati emergenti dall'aggiornamento del Quadro Conoscitivo: la crescita che appariva prevedibile per Molinella al momento della elaborazione del PSC pre-vigente non è apparso più prospettabile, nemmeno sul medio periodo. Nel contempo sono emerse pesanti difficoltà nel settore edilizio, che non appare più in grado di sostenere gli impegni prima ragionevoli, e anzi auspicabili, a favore dello sviluppo della città pubblica (almeno in termini di contributo oneroso, piuttosto che in termini di aree).

La variante al PSC, che come più volte evidenziato ha inteso agire in un quadro di concretezza e fattibilità, se da un lato ha confermato la strategicità di tale previsione per il Capoluogo di Molinella, d'altro lato ha preso atto del fallimento di tale modalità di attuazione: alla luce del mutato contesto, non appare più credibile una realizzazione di tale previsione, sul breve-medio periodo, sulla base di finanziamenti derivanti dallo sviluppo insediativo residenziale.

La riduzione delle importanti previsioni previste a nord della linea ferroviaria che si sono operate (come di seguito illustrato) è andata, peraltro, a superare la condizione di "sostenibilità" che aveva giustificato (e nel contempo) alimentato tale previsione.

A queste valutazioni, si aggiunga, che verificando l'attuale capacità della strada, dai risultati dei rilievi sul campo, gli attraversamenti ad oggi sono molto al di sotto della capacità della strada provinciale Zenzalino, che si attestano sui 7000 veicoli leggeri al giorno e 300 pesanti. Inoltre, i flussi provenienti da nord verso il capoluogo, si distribuiscono in parte ad est e in parte ad ovest alleggerendo la pressione sul singolo asse della Zenzalino, tornando ad affluire sulla Zenzalino a sud del capoluogo.

A fronte di una previsione insediativa fortemente ridotta, si è quindi confermata tale scelta infrastrutturale come strategica in un orizzonte che si auspica comunque breve (costituendo comunque tale infrastruttura un elemento importante della maglia della viabilità provinciale), ma che non appare strettamente correlata al già previsto sviluppo insediativo residenziale (che come si illustrerà, si limita ad aree di riqualificazione ed ambiti già oggetto di autorizzazione in base alla pianificazione previgente).

D'altronde, anche alla luce delle valutazioni illustrate all'inizio del capitolo, appare invece fondamentale investire in primo luogo in politiche finalizzate a favorire la mobilità sostenibile sia a scala urbana, con il rafforzamento della mobilità ciclabile (vedi paragrafo seguente), sia a scala metropolitana, con la volontà di investire sul servizio ferroviario metropolitano e sull'area stazione ferroviaria.

E' in tale direzione, oltre che per favorire l'adeguamento e il potenziamento del sistema dei servizi a sostegno della popolazione, che andranno quindi primariamente indirizzate gli eventuali contributi derivabili da interventi di sviluppo edilizio.

### **La variante alla SP Zenzalino nel tratto da S. Martino in Argine a Miravalle**

Nel Quadro Conoscitivo, si è approfondita l'ipotesi di Variante alla SP Zenzalino, oggi indicata nella relazione del PSC vigente, al fine di valutare il rapporto costi benefici della variante infrastrutturale, attualizzando le considerazioni al contesto attuale .

Analizzando i dati del Quadro Conoscitivo, sono emerse alcune considerazioni che di seguito si richiamano.

Gli approfondimenti sull'incidentalità nella frazione descrivono una situazione certamente grave, ma comunque in miglioramento negli ultimi anni. In particolare, il tratto interessato dalla variante non vede una situazione particolarmente critica rispetto ad altre.

I dati sul traffico stradale, rilevati in diversi punti della S.P. Zenzalino rappresentano una situazione in linea con il resto del territorio, ovvero in leggero calo rispetto ai dati del 2009. In particolare, dai dati regionali sulla postazione di rilevamento n. 277 (collocata lungo la SP Zenzalino poco più a sud di San Martino in Argine) si registra un calo del 6,56 % degli spostamenti da Budrio a Molinella e un calo del 3,51% degli spostamenti da Molinella a Budrio. Il rapporto flusso /capacità sull'asse non evidenzia quindi articolari problematiche sullo stato attuale.

In termini di riduzione dei tempi di percorrenza, la variante alla Zenzalino porterebbe ad un risparmio mediamente di 1' 30".

A questi ragionamenti specifici si deve aggiungere come riflessione generale che, come ogni infrastruttura stradale, se realizzata, la variante porterebbe ad un ulteriore aumento della competitività dell'auto rispetto al mezzo pubblico.

Occorrerebbe inoltre valutare il costo di tale variante infrastrutturale, stimato raggiunge in circa 7 milioni di euro, anche in rapporto ad altre azioni che si potrebbero mettere in campo nel breve periodo, come il potenziamento delle connessioni ciclabili, la messa in sicurezza di eventuali punti critici presenti lungo l'asse o un contributo all'attuazione del potenziamento del servizio SFM.

Tuttavia tale infrastruttura garantirebbe certamente una migliore connessione dell'area produttiva di Molinella alla rete primaria del trasporto su gomma. Inoltre essa favorirebbe una più idonea localizzazione dei flussi di traffico, soprattutto pesanti, che oggi interessano le viabilità secondarie (Riccardina) ed i centri abitati da esse attraversati (Guarda, Mezzolara).

Inoltre, un elemento da non trascurare è rappresentato dall'entrata in esercizio delle varianti alla Trasversale di Pianura, previste a breve. La nuova prospettiva rappresentata da questi interventi, potrebbe indurre un cambiamento nei comportamenti dei guidatori, soprattutto in relazione ai mezzi pesanti, che potrebbero scegliere la Zenzalino come asse privilegiato di spostamento, portando ad un aumento del flusso veicolare lungo la strada provinciale e incrementando conseguentemente anche gli impatti prevedibili sui centri abitati attraversati.

Alla luce di tali riflessioni la Variante di PSC ha avanzato proposta Comunale di variante della Pianificazione sovraordinata (nello specifico al PTCP), discussa e concordata in sede di Conferenza di Pianificazione con Città Metropolitana di Bologna e Regione Emilia Romagna.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n.19 dell' 30/03/04 è stato modificato ed integrato a seguito di Variante sul sistema della mobilità provinciale (PMP), approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n°29 del 31/03/2009; Il Piano della Mobilità Provinciale (PMP), che si configura come una vera e propria variante al PTCP sul sistema della mobilità, aggiorna e sviluppa quanto già contenuto negli indirizzi del PTCP.

Nella tavola 4a della Cartografia del PMP approvato, la viabilità della SP6 Zenzalino in corrispondenza delle frazioni di San martino in Argine e di Miravalle è individuata come rete di base di interesse regionale che sarebbe da potenziare solo in sede non prevedendo la realizzazione di nuovi tracciati.

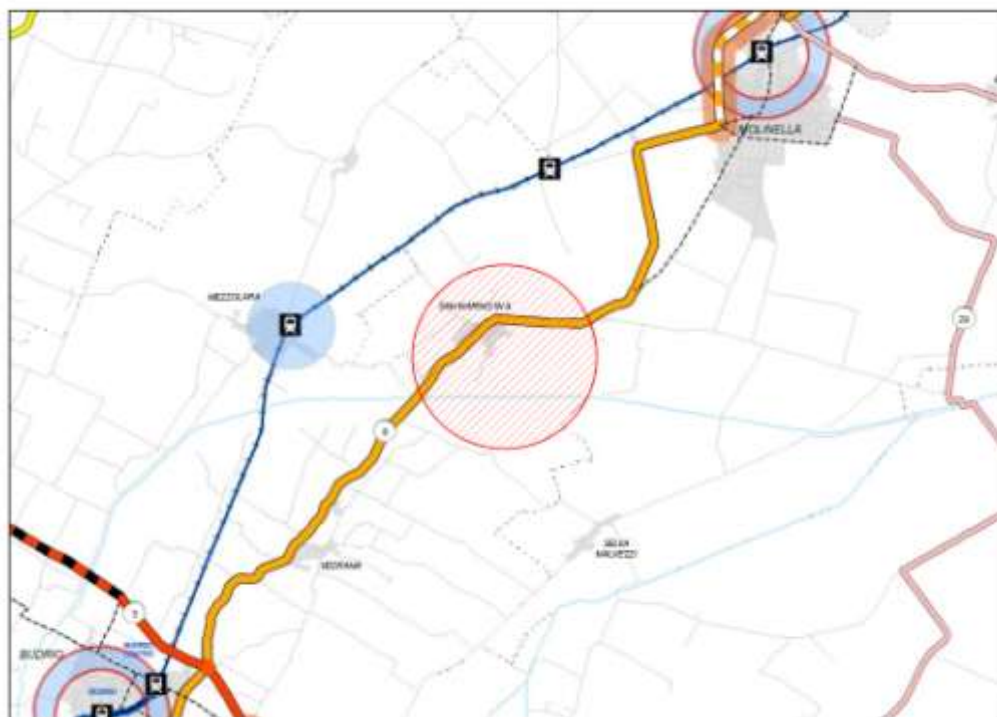
La Tav.4A. Assetto strategico delle infrastrutture per la mobilità del PTCP nella stesura approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n.27 del 25/06/2012 indica, coerentemente con il PMP lo stesso tracciato e la stessa normativa.

La proposta di Variante al PTCP prevede l'inserimento in cartografia (tavola 4a) dell'indicazione, nel tratto

in cui si prevede la nuova sede della Zenzalino, di tale infrastruttura come area da assoggettare a “Studi di fattibilità tecnico-economico-finanziaria (art. 12.18 co.6)”.

Tale studio, anche alla luce di nuovi eventuali dati che dovessero emergere a seguito dell’apertura dell’ultimo tratto della Trasversale di Pianura, dovrà verificare la opportunità di realizzazione fuori sede della attuale infrastruttura, rispetto al potenziamento in sede.

L’eventuale intervento in variante dovrà comunque risultare alternativo all’attuale tracciato, che andrà riqualificato a servizio della viabilità locale, pedonale e ciclabile.



**Fig.1 –San Martino in Argine – Modifica alla Tavola 4° del PTCP a seguito della Variante, dove si evidenzia il tratto per il quale prevedere la verifica circa la realizzazione fuori sede**

**POLITICHE PER IL POTENZIAMENTO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

**Potenziamento del Sistema Ferroviario Metropolitano**

Richiamando gli approfondimenti effettuati nel Quadro Conoscitivo, il comune di Molinella è interessato dalla linea S2B del Servizio Ferroviario Metropolitano SFM. Su questa linea corrono giornalmente complessivamente 16 coppie di treni tra Bologna e Portomaggiore, con un cadenzamento non sempre regolare all’ora ed un raffittimento di corse nelle ore di punta che però hanno come capolinea Budrio e quindi non interessano Molinella.

In particolare, le criticità rilevate allo stato attuale fanno riferimento a difficoltà riscontrate dall’utenza a causa di treni troppo pieni nelle ore di punta, di tempi di percorrenza troppo lunghi e del cadenzamento delle corse troppo rado.

Inoltre, richiamando lo spaccato relativo al “modal split” lungo l’asse Bologna Portomaggiore (tabella 5 del QC) risulta che, sommando tutti gli spostamenti con origine e destinazione a Molinella e che avvengono lungo la direttrice Bologna- Portomaggiore (ovvero quella servita dall’SFM), solo il 19% è in treno, mentre ben il 74% è in auto.

La lettura attenta dei dati porta a concludere quindi che il servizio SFM, con adeguate azioni migliorative, possa rappresentare una alternativa competitiva rispetto all’automobile. Poter aumentare l’offerta del Servizio Ferroviario potrebbe infatti incidere in modo sostanziale sulla percentuale di utenti che oggi privilegiano l’uso dell’auto.

Le azioni da mettere in campo a livello locale per rendere più attrattiva l’offerta sono quindi volte a migliorare il collegamento e l’accessibilità della stazione ferroviaria e la creazione di una centralità nella stazione ferroviaria (obiettivi del presente Documento Preliminare).

A scala sovraordinata sono necessarie altre azioni mirate a velocizzare i tempi di percorrenza, aumentare il cadenzamento del servizio (in particolare oltre Budrio), anche realizzando l'integrazione tariffaria. Queste azioni per potenziare il servizio SFM per Molinella sono necessariamente da ricondurre al quadro di pianificazione metropolitana e regionale, quadro che vede in tale potenziamento uno degli interventi da anni oggetto di studi e tavoli tecnico-politici.

La Variante al PSC ha inteso quindi supportare e promuovere l'avanzamento di un percorso già in essere che vede nell'SFM, in generale, uno dei progetti più importanti per la mobilità sostenibile del territorio bolognese (cfr: PTCP – 2004, Accordo SFM, Comitato Nodo ferroviario, PMP – 2009, Linee indirizzo PUMS – 2016), chiedendo nei tavoli politici aperti sull'argomento (tavoli regionali, Comitati nodo ferroviario, PUM, Unioni dei Comuni ...) le seguenti azioni per Molinella:

- l'aumento della capacità dei mezzi nelle ore di punta;
- il cadenzamento alla mezz'ora nelle ore di punta;
- la velocizzazione dei tempi di percorrenza;

Si segnala inoltre come, grazie ai contributi derivanti dal cosiddetto "Bando Periferie" ottenuto dal Comune di Molinella, sarà possibile migliorare l'accessibilità all'area di stazione, grazie alla realizzazione di un nuovo piazzale per la sosta a nord dell'area e alla costruzione di un nuovo sottopasso ciclo pedonale, per l'accesso ai binari e per la connessione delle due porzioni urbane.

### **Politiche integrate per favorire l'incremento della mobilità ciclistica**

Uno dei principali obiettivi della Variante al PSC di Molinella è stato dare risposta all'aumento della domanda di mobilità ciclistica di carattere quotidiano nonché di carattere turistico ricreativo, in coerenza sia con gli indirizzi comunitari e regionali sia con quanto indicato dalle linee di indirizzo per la realizzazione del nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Metropolitana (PUMS metro), approvate dalla Città metropolitana di Bologna e dal comune capoluogo, nonché dalla Proposta di piano della Mobilità Ciclistica della provincia di Bologna (PMC). Il principale obiettivo che si è perseguito è stato il miglioramento dell'offerta per la mobilità ciclistica e dei servizi ad essa connessi, ovvero la realizzazione di una rete ciclabile ben connessa, riconoscibile, sicura e calibrata in base alla funzione che dovrà svolgere (spostamenti casa/lavoro o di carattere cicloturistico).

Relativamente agli spostamenti casa/lavoro, partendo dal quadro conoscitivo, si rileva che il 51% degli spostamenti quotidiani generati da Molinella sono interni al comune e hanno per la maggior parte durata di 15 minuti, e di questi solo l'11% avviene in bicicletta, supponendo che tale percentuale possa avere ampi margini di incremento, si è proposta una revisione della ciclabilità del capoluogo, al fine di rendere competitivo l'uso della bicicletta in alternativa all'automobile.

La proposta, consiste in una revisione di quanto già individuato dal PSC pre-vigente, per realizzare percorsi ciclabili che mettano "in rete" le principali dotazioni (istituti scolastici, aree sportive), l'area produttiva, la stazione ferroviaria (tale proposta è argomentata nel dettaglio nel successivo capitolo 4.1.2 "Politiche per favorire una mobilità urbana sostenibile"), nonché le frazioni di San Pietro Capofiume e Marmorta che si trovano ad una distanza dal capoluogo di circa 3 chilometri. Tale rete avrà come caratteristica principale la sicurezza (percorsi in sede protetta quando si insiste lungo assi ad alto traffico, adeguata segnaletica nei punti maggiormente critici), la linearità, e la riconoscibilità.

Per il collegamento della frazione di San Pietro Capofiume, si propone la realizzazione di un percorso protetto che utilizzi il più possibile i tratti ciclabili già presenti in fregio alla strada provinciale valutando, nel primo tratto, anche la possibilità di utilizzare la ciclabile esistente che conduce al cimitero. Per collegamento con Marmorta sono state approfondite due alternative, la prima lungo l'asse di Via Romagne/argine Scolo Generale/stradone Marmorta (in parte già finanziato), il secondo lungo la strada Provinciale n.5. Constatato che la proposta che si sviluppa lungo l'argine dello scolo Generale possiede una vocazione maggiormente ciclo escursionistica (ma non per questo escludibile a priori come possibile collegamento), si individua come prima proposta un percorso ciclabile in sede protetta ed illuminato, lungo la provinciale n.5 al di fuori del sedime stradale, in fregio al canale posto a nord della strada provinciale.

Partendo sempre dall'obiettivo di incentivare e favorire l'uso della bicicletta anche per il tempo libero, in ragione anche dell'aumento della domanda di percorsi ciclo escursionistici, sia a scala locale che metropolitana e regionale, è stato approfondito il quadro della pianificazione dei percorsi ciclabili, grazie anche all'aiuto delle associazioni ciclistiche locali. Dall'analisi effettuata è emerso che a tutti i livelli sono già stati individuati molteplici percorsi che necessitavano però, all'interno del PSC, di una

“gerarchizzazione” al fine di capire i possibili diversi ruoli dei percorsi e conseguentemente individuare i diversi interventi da effettuare. La Variante ha quindi proposto i percorsi suddivisi in base al loro ruolo, ovvero percorsi di scala locale, intercomunale o regionale. Il tema è trattato dettagliatamente nel successivo capitolo 3.1.1, in quanto direttamente connesso alla fruizione e valorizzazione del territorio rurale costituito da tutte le sue componenti naturalistiche, agricole e storiche.

#### 4. VALORIZZARE IL TERRITORIO RURALE FAVORENDO LA FRUIZIONE

Uno degli obiettivi che si è posta la Variante 2017 è stato identificare azioni che mirassero alla valorizzazione del territorio rurale; ciò può avvenire sia attraverso l'individuazione di politiche, di carattere edilizio, atte a soddisfare puntualmente le esigenze delle aziende agricole presenti, sia, indirettamente, incentivando la fruizione del territorio rurale al fine di promuoverlo in tutte le sue componenti agricole, paesaggistiche e storiche.

Per tale motivo in sede di quadro conoscitivo erano stati approfonditi entrambi i temi: la struttura produttiva agricola e la fruizione del territorio rurale.

Il primo tema, “**La struttura produttiva agricola**”, era già stato disciplinato dalla strumentazione urbanistica vigente. Pertanto, in sede di Variante, si è semplicemente proceduto a effettuare un aggiornamento dei principali dati conoscitivi, con l'obiettivo di capire se le politiche proposte fossero ancora adeguate o se necessitassero di qualche modifica, tenendo conto anche delle precedenti varianti al RUE fatte sul tema.

Sono stati quindi aggiornati e valutati i principali dati ISTAT analizzati dal PSC pre-vigente, ovvero il numero di aziende presenti sul territorio comunale, la variazione della superficie agricola totale del Comune, la Superficie Utile Aziendale (SAU) media aziendale, la suddivisione delle aziende per classi SAU, le giornate di lavoro totali, il numero di capi bovini per comune nonché le superfici interessate da frutteti. In aggiunta a quanto fatto dal PSC pre-vigente è stata inoltre utilizzata la banca dati dell'Anagrafe delle Aziende Agricole della Regione Emilia Romagna (nella quale confluiscono i dati di tutte le aziende agricole che hanno ricevuto finanziamenti pubblici e che ha la caratteristica di utilizzare il catasto per la restituzione delle informazioni, permettendo quindi di collocare puntualmente sul territorio le superfici aziendali).

Dall'aggiornamento del Quadro Conoscitivo relativo ai dati ISTAT, è emersa una sostanziale conferma delle dinamiche già valutate all'epoca del PSC pre-vigente, ovvero una progressiva diminuzione del numero di aziende (anche se in misura inferiore rispetto al decennio 1990/2000) che ha interessato in particolare quelle di ridotte dimensioni (al di sotto dei 10 ettari di superficie agricola totale), accompagnata da un aumento della SAU media aziendale, che è passata da poco più di 20 ettari a quasi 30. Anche i dati relativi alle giornate di lavoro totali, nonché le superfici destinate a frutta, hanno confermato quanto già valutato in sede di PSC pre-vigente. L'unico dato in controtendenza è stato l'aumento del numero di capi bovini probabilmente dovuto al reinsediamento di un'unica attività.

Il dato relativo all'anagrafe delle aziende agricole della Regione Emilia Romagna ha permesso di comprendere meglio i dati ISTAT, mettendo in evidenza che le circa 300 aziende individuate sono quelle che hanno la sede legale in comune, mentre altre 400 aziende circa, pur non avendo la sede legale a Molinella, conducono terreni ricadenti sul territorio comunale. Inoltre, la possibilità di collocare le aziende sul territorio ha permesso di confermare la correlazione tra le caratteristiche fisiche e pedologiche dei terreni e la dimensione aziendale.

E' stato inoltre considerato quanto già indicato dal RUE, in particolare relativamente alle capacità edificatorie attribuite ad ogni singola funzione, alla superficie fondiaria minima richiesta per gli interventi (suddivisa in base al diverso ambito agricolo in cui ricadono), nonché a quanto modificato dalla recente variante al RUE. Tale variante, in particolare, ha tolto il limite della superficie massima edificabile per azienda, rivedendo, inoltre, quali interventi siano da considerare significativi, e quindi da assoggettare ad un Programma di riqualificazione ed Ammodernamento (PRA).

Infine, è stata effettuata, per completezza, un'analisi delle Zone Agricole Speciali, con l'obiettivo di verificare se le politiche indicate per questi ambiti specifici, essendo state ereditate dal PRG dell'99, fossero ancora attuali o necessitassero di qualche aggiornamento. Dall'analisi non sono emerse particolari necessità di modifica, se non la necessità di perimetrare, quale nuova ZAS, un'attività già oggi insediata in ambito rurale.

Effettuati tutti gli aggiornamenti necessari, in sede di Variante si è quindi verificata l'assenza di particolari criticità o richieste, decidendo di non agire sulla normativa specifica del territorio rurale. Si è invece optato

per individuare azioni volte ad una maggior conoscenza e valorizzazione del territorio rurale e dei suoi prodotti, incentivandone la fruizione, al fine di soddisfare sia le esigenze locali, sia intercettando, nel contempo, il più possibile nuovi fruitori provenienti dai comuni limitrofi o di ambito regionale. Tale impostazione è scaturita anche dalle caratteristiche storico-morfologiche del territorio di Molinella che, per configurazione e tradizione, si presta al cicloturismo, in quanto pianeggiante, ricco di peculiarità storiche e paesaggistiche, dotato di una viabilità secondaria che ben si presta ad un utilizzo ludico sportivo. La stessa localizzazione dell'area, collocata lungo l'asse del fiume Reno, in posizione baricentrica tra il Bolognese e il Ferrarese, lungo la linea ferroviaria Bologna Ferrara ne favorisce la fruizione. Questo ultimo punto di forza permette un suo rapido collegamento con i due capoluoghi, aumentando i potenziali fruitori del territorio.

In sede di quadro conoscitivo, è stato quindi valutato quanto già fatto per il secondo tema, ovvero **“La fruizione del territorio rurale”**, partendo dagli “Itinerari da scoprire” completando poi l'analisi con tutte le proposte fatte a vari livelli in merito al cicloturismo.

Gli “Itinerari da scoprire”, in particolare il “Mercato fuori porta” e l’”Itinerario agriturismo culturale delle zone umide”, seppur realizzati una decina di anni fa, sono stati un ottimo punto di partenza per la fruizione del territorio, in quanto individuavano già le peculiarità paesaggistiche, agricole e storiche, proponendo nel contempo una rete di percorsi. Un altro importante valore aggiunto del progetto è stato il finanziamento della cartellonistica, che ha interessato sia le aziende agricole (per ogni azienda afferente al progetto è stato realizzato un cartello indicate la principale attività culturale, i prodotti ed i recapiti), sia le emergenze storiche. Per l’Itinerario agriturismo culturale delle “zone umide” si è anche indicato il percorso da seguire.

In seguito sono stati approfonditi e valutati tutti gli itinerari cicloturistici proposti alle diverse scale: regionale (Rete previsionale delle ciclovie regionali), metropolitana (proposta di Piano della Mobilità Ciclistica della Provincia di Bologna PMC), comunale (comuni di Budrio, Baricella, Argenta, Medicina e quanto oggi già indicato dal PSC di Molinella), nonché locale (quest'ultima analisi è partita dalla bibliografia e dai suggerimenti formulati dalle associazioni ciclistiche locali che hanno dato un contributo fondamentale al lavoro).

L'analisi ha dimostrato che negli ultimi anni si è verificato un notevole aumento della domanda di percorsi per il tempo libero e di “ciclabilità”, sia a scala urbana (approfondita al precedente cap. 2), sia a livello extraurbano, nella forma di percorsi cicloturistici. Tale aumento della domanda è stato soddisfatto a tutti i livelli attraverso gli strumenti sopra indicati, anche se ogni strumento ha trattato il tema alla propria scala. Si è quindi scelto di favorire l'inserimento del Comune di Molinella all'interno di questa rete di percorsi, suddividendoli però nel contempo in base al loro ruolo, con l'obiettivo di creare una rete che valorizzasse le emergenze del territorio: il patrimonio storico culturale/testimoniale, la rete dei canali e delle bonifiche, le zone umide e l'ambiente vallivo.

Infine, anche se funzionali agli spostamenti quotidiani casa-lavoro e non ad un utilizzo nel tempo libero, sono state previste due ciclabili di collegamento con le principali frazioni di San Pietro Capofiume e Marmorta.

La gerarchizzazione dei percorsi, risulta molto importante perché sarà il loro ruolo a definirne le tipologie attuative.

La rete di percorsi prevista (vedi tavola seguente Tavola 1) è stata conseguentemente articolata in:

- Rete cicloturistica di valore Regionale e Metropolitano
- Percorsi cicloescursionistici intercomunali
- Percorsi di fruizione locale
- Percorsi ciclabili casa/lavoro

In aggiunta a ciò, è stato individuato un areale denominato “Ambito di valorizzazione fruitiva dei canali Lorgana e della Botte”.

**Rete cicloturistica di valore Regionale e Metropolitano:** dei tre percorsi recepiti, due si sviluppano lungo il Fiume Reno e uno lungo il torrente Idice. Tutti e tre i percorsi attraversano più Comuni e diverse Province. Pertanto, prima della loro puntuale individuazione, sarà quindi necessario procedere ad una loro condivisione da parte di tutti gli enti coinvolti, per definirne nel dettaglio il tracciato, le caratteristiche tipologiche, la segnaletica comune da utilizzare, nonché le eventuali fonti di finanziamento. In particolare, constatato che i primi due percorsi insistono entrambi lungo il fiume Reno, in sede di suddetta condivisione, si potrebbe anche valutare, al fine di ridurre gli oneri degli interventi necessari, l'individuazione di un unico

tracciato con le medesime finalità e che interessi entrambe le Province.

Nel dettaglio:

- Il primo percorso di scala regionale è l'ER19, "Ciclovía del Reno", che ha origine da Bologna e si estende lungo il fiume Reno fino alla sua foce, sviluppandosi, in questo quadrante, sul lato sinistro del Fiume. Il percorso si sviluppa per la maggior parte sul territorio di Argenta ed in piccola parte, a ovest, sul territorio di Molinella. Il tracciato riportato corrisponde a quanto individuato dal PSC di Argenta e interessa per la maggior parte strade a bassa percorrenza, mentre la piccola porzione che ricade sul territorio molinellese interessa l'argine sinistro del Fiume Reno.
- Il secondo percorso, di scala metropolitana, si sviluppa sempre lungo l'asse del Reno, per la maggior parte in territorio del Comune di Molinella, e si collega al percorso regionale, in territorio ferrarese, dalla SP 27 proseguendo poi lungo via Largo Lungo Reno/via Argentana, fino a raggiungere, dapprima l'impianto idrovoro di Saiarino e poi Argenta. La necessità di dare origine a tale percorso dalla strada provinciale 27 nasce dal fatto che il ponte ciclabile del Morgone (che sarebbe il naturale collegamento tra i due tracciati) è stato chiuso per problemi strutturali e visto l'ingente costo per la sua messa in sicurezza probabilmente la sua nuova apertura avrà tempi molto lunghi.

Trattandosi di percorsi ciclabili di lunga percorrenza, per i quali non è fondamentale un tracciato in sede protetta (se non nei punti maggiormente critici), mentre è invece necessario un fondo scorrevole, andranno privilegiate soluzioni lungo strade comunali a bassa percorrenza che non necessitano di onerosi interventi, eccezione fatta per la parte individuata lungo l'argine del Reno, che dovrà essere opportunamente attrezzata. I principali interventi dovranno quindi riguardare la sicurezza (con cartellonistica adeguata nei punti maggiormente critici) e la riconoscibilità (attraverso una segnaletica dedicata comune lungo tutto il percorso). In alternativa alle strade a bassa percorrenza ad oggi proposte, attraverso il coinvolgimento degli enti gestori, potranno anche essere interessati direttamente gli argini del fiume, che però dovranno essere opportunamente attrezzati per il passaggio delle biciclette (in particolare con interventi che garantiscano un fondo scorrevole adatto al passaggio dei ciclisti). Tale intervento dovrà comunque essere realizzato nel rispetto delle indicazioni fornite in sede di Conferenza dagli Enti competenti in materia, riportate nella normativa del PSC.

- Il terzo percorso di scala metropolitana individuato si sviluppa lungo il Torrente Idice, ma a differenza degli altri due interessa quasi interamente l'argine del torrente, questo perché, il più delle volte, non è presente una viabilità sul piede dell'argine o comunque in prossimità di esso. Il percorso ha origine dal fiume Savena e termina nelle valli di Campotto. Come per i precedenti percorsi, al fine di realizzare un percorso continuo lungo tutta l'asta del torrente, sarà necessario il coinvolgimento degli altri comuni interessati e soprattutto dell'ente gestore del torrente, al fine di definirne le modalità di passaggio, le caratteristiche del fondo, la segnaletica, nonché i principali punti di accesso. Anche in questo caso, l'intervento dovrà essere realizzato nel rispetto delle indicazioni fornite in sede di Conferenza dagli Enti competenti in materia, riportate nella normativa del PSC.

**Percorsi cicloturistici intercomunali:** i percorsi proposti hanno la finalità di inserire il territorio del comune di Molinella all'interno della rete ciclabile pianificata dai comuni/associazioni limitrofe, collegandola con il capoluogo e con i principali punti attrattivi. Anche questi percorsi insistono su strade secondarie che dovranno essere opportunamente attrezzate: con interventi volti alla sicurezza, ovvero una segnaletica verticale ed orizzontale, in particolare nei punti critici (incroci, attraversamenti..) che segnali agli automobilisti il passaggio dei ciclisti e a quest'ultimi la presenza di passaggi pericolosi. Anche in questo caso, al fine di realizzare una rete ciclabile riconoscibile, continua e funzionale, di scala intercomunale, sarà necessario una condivisione con i comuni limitrofi o con le associazioni (Terre di Pianura e Circondario Imolese), per definirne caratteristiche e segnaletica comune.

Sono tre gli assi principali:

- Castenaso/Budrio/San Pietro Capofiume: il tracciato, proposto anche dal Comune di Budrio all'interno del progetto I Like Budrio Bike (che ha individuato un percorso che da Castenaso procede a nord fino a San Pietro Capofiume), si sviluppa lungo la via Dugliolo, via Camerone, via Idice abbandonato, via Severino Ferrari;
- Capoluogo/Guarda: questo percorso, già ad oggi molto utilizzato per la fruizione nel tempo libero,

insiste su via Viola e, in piccola parte, sulla via Idice Abbandonato. Oltre alle finalità di svago (vedi le emergenze storiche: cippo 5/10/1914 ed il Palazzo Malvezza...) il percorso assume anche il ruolo di fornire un valido e sicuro collegamento tra la frazione di Guarda e il Capoluogo, come richiesto anche dal Piano della Mobilità ciclistica Provinciale;

- Molinella/Miravalle/Selva Malvezzi/Budrio/Medicina: il percorso ha la finalità di collegare il Capoluogo con la frazione di Miravalle, dare continuità, fino al capoluogo al tracciato già individuato dal progetto I Like Budrio Bike (che collega Budrio con Selva Malvezzi), collegarsi al percorso già segnalato "Itinerario agriturismo culturale delle zone umide" (in Comune di Medicina), lambendo diverse emergenze storiche e naturali (il Palazzaccio, il Palazzo del Governatore, Il Campanile di Durazzo, le zone umide di Medicina, l'aviosuperficie...). Il percorso si sviluppa quindi lungo la via Centonara (la strada avendo il fondo sterrato necessita di alcuni interventi, ma nel contempo risulta priva di traffico) e prosegue lungo la via Tagliamenazzo, collegandosi poi, ad ovest, con Miravalle e, a est, segue via Durazzo, fino al confine con il comune di Medicina. In direzione sud il percorso prosegue infine lungo la via Boscosa, verso Selva Malvezzi, e per un tratto lungo via Conserva.

È stato inoltre individuato un tratto che dia continuità al tracciato che giunge dal Comune di Baricella, lungo l'argine destro del Reno, fino all'abitato di San Pietro Capofiume, parallelo al tracciato di valore Regionale citato in precedenza e che quindi, in sede di una sua condivisione più ampia ai diversi livelli, potrebbe confluire in un unico percorso.

**Percorsi locali:** sono percorsi finalizzati al collegamento del Capoluogo con le emergenze storiche e paesaggistiche locali, ma si prestano anche ad una più ampia rosa di funzioni: Insistono perlopiù su strade bianche e cavedagne, in alcuni casi di proprietà privata, relativamente alle quali dovrà essere approfondita la possibilità di passaggio. Non necessitano di rilevanti interventi, se non di un'adeguata segnaletica. Seppur di scala locale, detti percorsi possono essere inseriti all'interno della rete ciclabile di scala intercomunale precedentemente descritta.

I percorsi proposti sono:

- Molinella/Stazione meteorologica: il tracciato ha origine dal capoluogo dalla strada bianca via Antonio Meucci e prosegue poi per cavedagne (in proprietà privata), attraversando prima via Vescovo, poi via Idice abbandonato, fino alla stazione meteorologica;
- Collegamento tra i percorsi Intercomunali Castenaso/Budrio/San Pietro Capofiume e Capoluogo/Guarda, lungo la via Idice Abbandonato;
- Collegamento tra via Centonara e l'aviosuperficie, attraverso via Madonna Bottarda, ad oggi poco di più che una cavedagna;
- Molinella/Marmorta/Argentana/via Durazzo: il percorso segue prima la via Romagne, poi si assesta sull'argine dello Scolo Generale, fino allo Stradone Marmorta (su questo tratto è già stato effettuato uno studio di fattibilità, vedi quadro conoscitivo), da qui prosegue a nord, passando prima da Marmorta, seguendo poi via Morgone fino all'argine del Reno. In direzione sud si assesta nuovamente su via Romagne, per poi inserirsi in una strada bianca privata (il passaggio nella quale dovrà essere condiviso con la proprietà) in direzione case Schiappini, congiungendosi poi, tramite via Valle, in via Durazzo.

Sono inoltre stati individuati due percorsi a fruizione controllata, ovvero percorsi che interessando la parte centrale di aziende faunistiche venatorie, al fine di non creare criticità con le attività in essere. Tali aree potranno essere attraversate soltanto in alcuni periodi scelti, in accordo con i gestori dell'attività.

Nel dettaglio:

- Collegamento via Romagne/Torre Cavagli/argine Idice: il percorso attraversa l'Azienda Faunistica Tenuta Principe ed utilizza strade bianche e cavedagne fino al cippo di Torre Cavagli, proseguendo in comune di Medicina, fino all'argine dell'Idice.
- Tenuta Boscosa/Borgo del riso: anche questo tracciato interessa un'azienda faunistica venatoria; come per il precedente, una sua fruizione dovrà essere consentita previo accordo con la proprietà. È finalizzato alla valorizzazione dei percorsi già segnalati in loco dalla vicina attività "Borgo del Riso" e interessa quasi esclusivamente cavedagne. All'interno di quest'area, oltre alla coltivazione del riso, è presente un'antica fonte di acqua ferrosa.

**Percorsi casa/lavoro:** questi percorsi sono finalizzati al collegamento delle due principali frazioni di Marmorta e San Pietro Capofiume e vengono trattati nel presente capitolo in quanto extraurbani. La loro finalità, tuttavia, non è la fruizione nel tempo libero, ma un collegamento sicuro e utilizzabile tutti i giorni dell'anno tra le frazioni e il capoluogo, in particolare con la stazione ferroviaria. A differenza dei precedenti percorsi, questi necessitano di ingenti investimenti in quanto si devono configurare come vere e proprie ciclabili in sede protetta attrezzate ed illuminate.

- Molinella/Marmorta: poiché la strada, per configurazione, non presenta banchine ai lati della alla carreggiata (presenza di un filare di platani) si può avanzare una prima proposta, da verificare in sede attuativa, che potrebbe essere quella di prevedere una ciclabile a piano campagna sul lato nord di via Fiume Vecchio (SP 5), al di là del canale che corre parallelo alla strada. Nei tratti che interessano le abitazioni presenti, nei pressi di Marmorta, detta ciclabile potrebbe essere invece realizzata in fregio alla carreggiata in quanto alcuni tratti sono privi di alberature di rilievo.
- Molinella/San Pietro Capofiume: la ciclabile si sviluppa lungo la via San Donato, utilizzando i tratti già realizzati in sede protetta. La presente proposta, da verificare in sede attuativa, consiste nell'individuazione di un percorso sul lato sud della provinciale (in coerenza con i tratti già realizzati), e nei pressi del capoluogo potrebbe interessare la ciclabile già esistente, che giunge fino al cimitero, e che necessita però di un collegamento con la strada provinciale, o innestandosi direttamente su via Provinciale inferiore.

Inoltre la Variante ha proposto il riconoscimento di un **Ambito di valorizzazione fruitiva dei canali Della Botte e Lorgana**, in quanto area già molto utilizzata per funzioni ludico sportive (pesca, svago, sport.), soprattutto in prossimità del capoluogo. Tale individuazione è estesa a tutto il percorso dei due canali ed è finalizzato a promuovere maggiormente, in accordo con l'ente gestore dei canali, tale ambito anche per altre attività come area attrezzata, cicloturismo o come ippovia.

Infine si sottolinea che, una volta condivisi e assunti i suddetti tracciati, in particolare per quelli di scala intercomunale, sarà fondamentale una campagna di informazione, condivisa con l'Unione Terre di Pianura, per pubblicizzare suddetti percorsi individuando anche i principali servizi: alloggi, punti di ristoro, emergenze storiche ed ambientali, servizi alle biciclette.

## **5. AGIRE SUL SISTEMA DEI SERVIZI E DELLA MOBILITÀ PER INCREMENTARE LA QUALITÀ DEI CENTRI URBANI**

### **UN NUOVO PROGETTO PER IL CAPOLUOGO**

Come ampiamente evidenziato nella introduzione della presente Relazione, la Variante al PSC del Comune di Molinella ha assunto quale obiettivo primario quello di dare risposta alle mutate esigenze della popolazione, attraverso processi di trasformazione urbana che risultassero il più possibile concreti e credibili, pur in un contesto caratterizzato da grande instabilità e staticità del sistema economico e sociale complessivo.

La criticità del contesto, già ampiamente evidenziata, è emersa chiaramente anche dalle analisi riportate nel capitolo 2 del Quadro Conoscitivo, che mostrano un rilevante residuo inattuato (legato a Piani particolareggiati approvati e convenzionati, la cui attuazione procede lentamente e non è scevra di incertezze), ma anche notevoli difficoltà di trasformazione degli Ambiti di riqualificazione urbana previsti dal PSC.

Di fronte a tale situazione di incertezza, che verrà meglio dettagliata in seguito, la Variante ha avanzato un progetto che pone il tema della qualità urbana al centro della propria azione, scegliendo di agire esclusivamente sul territorio consolidato, inteso come porzioni urbane edificate, in corso di edificazione ed oggetto di riqualificazione.

Il "nuovo progetto" per il Capoluogo di Molinella sovrappone ed interseca i livelli insediativi (quelle delle trasformazioni in corso e possibili, sempre nell'ambito, appunto, del territorio "consolidato"), della mobilità urbana (attraverso un complessivo ripensamento della rete esistente, spesso non pienamente utilizzata), nonché del sistema dei servizi (da riqualificare e valorizzare come struttura portante, identitaria e vitalizzante, dell'intero Capoluogo).

Come si evidenzierà nel dettaglio in seguito, il nuovo progetto è partito dalla valorizzazione di una delle principali specificità di Molinella, la presenza di una offerta di eccellenza, in termini di servizi, proprio nel centro del capoluogo: per questo ha individuato l'obiettivo di valorizzare tale realtà, andando a costituire un vero e proprio "**campus urbano**" integrato, che intersechi aree verdi, ambiti sportivi e strutture scolastiche.

Tale progetto appare possibile a partire da un **più razionale assetto della diffusa maglia viaria esistente**, in termini di gerarchizzazione ed organizzazione della stessa, e da un **progetto di valorizzazione della mobilità ciclabile**, anche a supporto dello strategico Servizio ferroviario metropolitano.

Infine, all'esterno del tessuto urbano consolidato, si sono previste aree per la delocalizzazione "mirata" di alcuni servizi che non possono più svilupparsi nella loro attuale localizzazione (**nuova area sportiva all'aperto**), nonché per la realizzazione di un **nuovo grande parco urbano**, a nord della ferrovia, per ricucire e strutturare gli insediamenti che appare comunque ragionevole sviluppare in tale area.

### **Sviluppare il sistema insediativo minimizzando il consumo di nuovo suolo agricolo**

#### **ANALISI**

L'analisi specifica condotta in sede di Quadro Conoscitivo relativamente al capoluogo ha evidenziato che, al momento di elaborazione della Variante:

- 5 Ambiti già previsti dal previgente PRG (ed oggetto di una specifica normativa di salvaguardia), risultavano convenzionati, seppure solo parzialmente attuati;
- 4 Ambiti di nuovo insediamento, introdotti dal PSC, risultavano inattuati;
- 3 Ambiti di riqualificazione, anch'essi introdotti dal PSC, risultavano ugualmente non ancora oggetto di attuazione.

Un ulteriore residuo era rappresentato dai lotti residenziali ancora presenti all'interno di vecchie lottizzazioni, previste dal PRG e da tempo convenzionate, che sono tuttavia stati trascurati per i ragionamenti elaborati in sede di Variante.

Relativamente ai 5 Ambiti oggetto di convenzionamento (che rappresentano formalmente, quindi, diritti acquisiti sui quali appare difficile incidere), solo 2 risultavano effettivamente in fase di concreta edificazione (AC6.1 e AC6.3). I tre sub-comparti del comparto AC6.2 (oggetto di un'unica convenzione) apparivano ancora interamente inattuati, presentando le difficoltà già evidenziate nel capitolo 1.2.1. relativamente alla difficoltà di rispondere a rilevanti impegni attuativi da parte di soggetti imprenditoriali in difficoltà o, addirittura, già oggetto di fallimento. Gli elementi di incertezza connessi a tale attuazione risultavano particolarmente rilevanti per la realtà di Molinella, visto che l'intero comparto rappresentava, nel suo complesso, una potenzialità di oltre 600 alloggi.

Per quanto riguarda le nuove potenzialità, sia di sviluppo, sia di riqualificazione introdotte dal PSC, solo in un caso si era in presenza di una manifesta volontà di attuazione: si trattava del comparto AR5 (ex Zuccherificio) il cui recupero appariva parzialmente in fase di attuazione (anche grazie alle normative afferenti alla ricostruzione sismica). Al momento di elaborazione della Variante risultava già prevista una prima trasformazione, a destinazione commerciale, mentre successivamente si sarebbe dovuto procedere con la residua potenzialità produttiva e residenziale. In questo caso, l'elemento di incertezza, rispetto ad un completo recupero dell'area, certamente virtuoso, era rappresentata dalle richieste della proprietà, che aveva evidenziato come tale trasformazione sarebbe risultata sostenibile solo incrementando la quota residenziale (nel PSC pre-vigente prevista per una quota pari al 10% della potenzialità e limitata all'insediamento di soggetti dedicati alla custodia dell'area stessa).

Nel complesso, dall'analisi demografica ed economica condotta nel Quadro Conoscitivo era emersa comunque, con evidenza, la non credibilità di realizzare, alla luce del mutato contesto locale e sovralocale, il disegno complessivo di trasformazione originariamente previsto dal PSC pre-vigente.

La Variante ha quindi, di conseguenza, sviluppata l'esigenza di proporre il disegno già sintetizzato nella premessa al presente capitolo.

#### **PROPOSTA**

Nell'elaborare tale progetto, in relazione al sistema insediativo, si sono ovviamente dovute analizzare, in primo luogo, le eventuali criticità connesse alla nuova situazione generatasi: anche una riduzione delle potenzialità previste, pur rappresentando un indubbio minore impatto sul territorio complessivo, avrebbe potuto comunque teoricamente determinare problematiche urbanistiche che dovevano essere attentamente analizzate e governate.

La principale criticità emersa per il contesto molinellese è stata indubbiamente rappresentata dal tema dello "scavalco" della ferrovia e dal rischio ad esso connesso di realizzare insediamenti non organici, scollegati dal tessuto del capoluogo e, quindi, caratterizzati da marginalità, con problematiche sociali, di

impatto sulla mobilità e, di conseguenza, di tipo ambientale complessivo (sulla scorta di esperienze purtroppo già presenti anche nel territorio di Molinella).

Le aree interessabili da trasformazioni oltre la ferrovia sulla base del PSC pre-vigente erano rappresentate, oltre che dai già citati comparti AR5 e AC6.2 sub 1, anche dai nuovi rilevanti comparti ANS1, ANS2 e ANS3. L'insieme di tali aree sarebbe andato, di fatto, a costituire una significativa nuova massa urbana, necessariamente dotata di una sua autonomia funzionale, seppure connessa col Capoluogo: la non credibilità di tale trasformazione ha richiesto, di conseguenza, precise valutazioni.

Tali valutazioni sono dovute inevitabilmente partire all'assunzione di tale "scavalcamento" quale elemento ormai consolidato, al momento di elaborazione della variante, di cui prendere atto e da affrontare urbanisticamente: la previsione rappresentata dall'Ambito AC6.2 sub.1 rappresentava infatti già un diritto acquisito, seppur di complessa attuazione, né poteva essere rimessa credibilmente in discussione la trasformazione dell'ex Zuccherificio.

Ogni valutazione ha perciò riguardato sostanzialmente le quote e l'allocatione delle quantità.

La soluzione individuata, non mettendo in discussione elementi difficilmente mutabili, ha previsto un disegno ridotto dell'ipotesi di "scavalcamento" proposto dal PSC pre-vigente, che risultasse comunque organico e in parte auto-sostenibile.

La Variante ha previsto in primo luogo una parziale conferma della potenzialità del comparto AC6.2 sub1 (per circa 250 alloggi, rispetto ai circa 360 alloggi originariamente previsti), integrata da una rafforzata potenzialità insediativa residenziale, da localizzarsi all'interno dell'ambito AR5 (che passa dai precedenti circa 40 alloggi a circa 105 alloggi).

Quest'ultima scelta ha determinato necessariamente, per tale area di riqualificazione, il superamento dell'impostazione data del PSC pre-vigente, che prevedeva la destinazione di tale potenzialità ad esclusiva custodia dell'area. La Variante al PSC ha previsto esplicitamente la realizzazione di un vero e proprio comparto residenziale, ad integrazione dello storico villaggio Skoda.

Non sono apparse, invece, credibilmente riproponibili le previsioni ipotizzate dal PSC pre-vigente per gli ambiti ANS1 e ANS2, eliminate in sede di Variante.

Il nuovo assetto così prospettato, oggetto di confronto in sede di Conferenza, determina sostanzialmente lo spostamento verso est del baricentro insediativo dei nuovi sviluppi posti a nord della ferrovia.

Per dare organicità a tali previsioni si è ritenuto inoltre necessario prevedere la realizzazione di una nuova polarità di verde urbano, all'interno dell'ambito ANS3, con funzione di cerniera tra le previste aree di trasformazione. Tale intervento dovrà essere realizzato congiuntamente con gli insediamenti posti oltre la ferrovia, rappresentandone elemento di sostenibilità, e dovrà avvenire a carico degli stessi, ospitando interamente la potenzialità insediativa generata da tale area, pari a circa 100 alloggi, all'interno dei due ambiti.

La potenzialità residenziale di conseguenza insediabile all'interno dell'Ambito AC6.2 sub.1 sarà quindi pari a 310 alloggi (di cui 250 generati all'interno dell'ambito stesso e 60 derivante dalla acquisizione dell'Ambito ANS 3), mentre quella insediabile all'interno dell'Ambito AR5 sarà pari a circa 145 alloggi (di cui 105 generati all'interno dell'ambito stesso e 40 derivante dalla acquisizione dell'Ambito ANS 3).

Indipendentemente da eventuali ulteriori elementi di sostenibilità che dovessero emergere per tali ambiti sulla base dei progetti presentati, si ritiene comunque sin d'ora indispensabile realizzare un collegamento ciclabile per connettere l'area dello zuccherificio, il villaggio Skoda, il nuovo parco urbano, l'ambito AC6.2 sub 1, raggiungendo poi, in corrispondenza della stazione, l'area storicamente insediata del Capoluogo a sud, attraverso un nuovo sottopasso ciclo-pedonale che potrà fungere anche da sottopasso di stazione. La realizzazione di tale nuova infrastruttura, in area di stazione, verrà realizzata grazie al contributo ottenuto dal Comune nell'ambito del cosiddetto "Bando periferie".

La presa d'atto di uno sviluppo insediativo di tipo non marginale a nord della ferrovia, già di fatto autorizzato, ha inoltre determinato necessariamente l'esigenza di minimizzare gli ambiti di sviluppo a sud, per mantenere coerenza con le valutazioni emerse dal Quadro Conoscitivo.

Nell'intera porzione storica del Capoluogo si è prevista quindi la conferma delle sole previsioni insediative già autorizzate ai sensi del previgente PRG, riducendo parzialmente le potenzialità relative all'Ambito AC6.2 sub 3 (che scende a circa 95 alloggi, rispetto ai circa 120 alloggi originariamente attuabili); un modestissimo sviluppo dell'ambito ANS4 (indicativamente per circa 50 alloggi) viene comunque previsto al

fine di dare completezza al disegno urbano dell'area.

Le modifiche descritte ad ambiti già convenzionati, anche finalizzati all'attuazione perequativa di altre aree, sono state introdotte in sede di variante per l'ambito AR5 (a fronte dell'incremento della quota residenziale, accompagnata tuttavia da una riduzione complessiva del 20% della Sc totale attuabile nell'area), mentre sono state concordate con i soggetti attuatori dell'ambito AC6.2, a fronte della riduzione dell'onere finanziario previsto (peraltro non più immediatamente necessario in considerazione della non realizzazione, in questa fase, della nuova tangenziale) e di una attuazione più elastica del cosiddetto "compartone" (suddiviso in 4 comparti di attuazione).

La soluzione insediativa prevista dalla Variante 2017, dando perlopiù attuazione a previsioni già oggetto di convenzionamento e indirizzando l'ulteriore sviluppo verso ambiti di riqualificazione, è stata ritenuta coerente con gli indirizzi generali, anche se implica un'attuazione perequativa di nuove previsioni (per circa 100 alloggi) non giustificabile sulla base delle previsioni demografiche, ma indispensabili alla realizzazione di un coerente disegno urbano.

A parte le scelte riguardanti l'ambito AR5, si è altresì proceduto ad una verifica delle altre previsioni di riqualificazione ed in particolare ad una valutazione delle modalità di attuazione previste, vista le difficoltà riscontrate per una loro attuazione.

L'ambito AR1, prossimo alla Stazione ferroviaria, nonostante l'impossibilità di giungere ad una sua concreta attuazione, è stato confermato, vista la strategicità della sua localizzazione. Si è confermata quindi la stima di circa 35 alloggi insediabili in tale ambito.

Relativamente all'Ambito AR3 si è preso invece atto della impossibilità di procedere ad una organica ed unitaria trasformazione dell'area, che risulta proprietariamente frammentata e caratterizzata da una pluralità di usi che ne rappresenta anche elemento caratteristico. Per tale ambito si è prevista quindi la possibilità di procedere ad interventi di rigenerazione diffusa, al posto delle politiche di riqualificazione organica sino ad ora ipotizzate: l'area potrà essere oggetto di interventi attuati direttamente, per intervento singoli e senza ricorrere alla elaborazione di un Piano attuativo, nel rispetto, tuttavia di precise normative, contenute nel RUE che ne definiscono i condizionamenti. A seguito di tali azioni, si è stimato che l'ambito possa quindi generare circa 90 alloggi (rispetto ai circa 190 originariamente ipotizzati dal Piano).

Indipendentemente dalle modalità di attuazione, per il Capoluogo di Molinella, la Variante al PSC ha ipotizza quindi una sostanziale conferma delle potenzialità già previste, in coerenza con gli obiettivi generali definiti.

### **Rafforzare la rete infrastrutturale e sviluppare la mobilità urbana sostenibile**

#### **ANALISI**

La rete viaria urbana del Capoluogo di Molinella presenta caratteristiche peculiari, connesse al contesto e alla storia insediativa del centro urbano.

L'analisi condotta ha evidenziato, in particolare, un sistema che mostra precisi punti di forza: rispetto ad altri centri urbani simili, la maglia stradale del Capoluogo si caratterizza, tranne rare eccezioni, per assi stradali nel complesso dimensionalmente adeguati (in alcuni casi anche decisamente ampi), sviluppatasi secondo una geometria razionale ed efficace.

Ciò determina, di conseguenza, un'ampia ed adeguata offerta di sosta, che, tuttavia, non si localizza quasi mai in aree dedicate, ma si sviluppa in maniera diffusa, lungo la viabilità stessa, anche di attraversamento.

E' proprio l'assenza di un progetto organico di gerarchizzazione del sistema stradale e della sosta, connessa probabilmente all'assenza di un Piano del Traffico comunale, a rappresentare il principale elemento di criticità del sistema.

La maglia viaria, infatti, viene attualmente utilizzata dalla utenza in maniera indiscriminata, indipendentemente dalle caratteristiche dei singoli assi stradali e dagli impatti che tale utilizzo genera sugli obiettivi sensibili e sul tessuto urbano: emblematico di tale dinamica appare l'evidente sottoutilizzo del duplice anello tangenziale (quello più esterno, rappresentato dalle vie Podgora, Spadona e Fiume Vecchio, e quello più interno, rappresentato dalle vie Circonvallazione Sud e Don Minzoni), entrambi di adeguate caratteristiche funzionali. Tale percorso risulta, infatti, molto meno utilizzato rispetto alla viabilità interna al centro abitato (in particolare via Mazzini e Paolo Fabbri) che, anche laddove presenti caratteristiche funzionalmente idonee, interferisce spesso con obiettivi sensibili in termini di impatti (aree sportive, scolastiche, ecc.).

L'analisi condotta ha evidenziato come tale situazione derivi essenzialmente dall'assenza di politiche circolatorie tese a guidare l'utenza verso l'utilizzo della rete principale: in tale contesto l'automobilista si indirizza naturalmente verso la fruizione dei percorsi più diretti, anche laddove questi andrebbero invece salvaguardati e tutelati per il loro pregio nel tessuto urbano. Si è in particolare evidenziato come, in numerosi casi, siano proprio le intersezioni stradali a non essere strutturate in maniera gerarchica: appare evidente come, in occasione della realizzazione di nuovi e spesso adeguati assi stradali, non si sia contemporaneamente operato sulle intersezioni (attraverso rotatorie o per mezzo di un ridisegno della intersezione).

Un'ultima criticità rilevata, anch'essa derivante dalla mancanza di un Piano del traffico, riguarda, infine, l'assenza di un disegno organico dei percorsi ciclo-pedonali. Le realizzazioni, non tutte qualitativamente equivalenti, avvenute negli scorsi anni hanno infatti portato all'aumento dell'offerta pur mancando, ancora, un disegno funzionale coerente con il sistema insediativo e quello dei servizi (esistenti e di progetto).

## **PROPOSTA**

Dal punto di vista della mobilità urbana, il progetto per il Capoluogo parte dalla definizione di una precisa gerarchia stradale: in base a tale classificazione andranno operate azioni per incentivare o disincentivare le diverse tipologie di traffico (attraverso azioni di tipo circolatorio, ma anche, soprattutto, attraverso interventi di ridisegno delle intersezioni esistenti).

Si è pertanto individuata una rete primaria, rappresentata dalla via Zenzalino, dalla via Podgora, dalla via Spadone e dalla via Fiume vecchio (la circonvallazione esterna dell'abitato) dedicata ai traffici di accesso al centro ma anche, in primo luogo, ai traffici di attraversamento che lambiscono il centro abitato senza dovere accedere.

Tale maglia si completa con quella che può essere definita un "circonvallazione interna" (via Bentivoglio – tratto nord, Don Minzoni, Mameli, Circonvallazione sud) lungo i quali indirizzare i principali flussi di accesso e di attraversamento al Capoluogo.

Si è infine individuato un asse interno, a carattere più urbano (vie Bentivogli – tratto sud, Andrea Costa, Cesare Battisti), da utilizzare prevalentemente per i soli flussi di accesso al cuore del centro urbano: lungo tale percorso andranno quindi disincentivati flussi di attraversamento.

L'asse costituito dalle Via Giuseppe Mazzini e Via Domenico Ferri-Paolo Fabbri, infine, viene individuato come viabilità da depotenziare e da riqualificare, con azioni volte, in particolare, a favore della mobilità pedonale e ciclabile. Lungo quest'asse centrale si concentrano, infatti, i principali servizi pubblici urbani e si potranno quindi prevedere tratti di pedonalizzazione e/o moderazione del traffico (finalizzati alla qualificazione delle porzioni storiche, ma anche, come si illustrerà, alla ricucitura del sistema dei servizi). Tale azione potrà risultare particolarmente interessante anche in considerazione del prossimo riavvio dei lavori (primo stralcio) per il completamento del recupero della struttura del Cinema-Teatro, che dovrà essere necessariamente accompagnato anche da una riqualificazione dell'intorno urbano.

L'ipotesi progettuale formulata intende, in sostanza, indirizzare la mobilità privata verso l'utilizzo della più adeguata maglia esterna, oggi sottoutilizzata, avente caratteristiche dimensionali idonee e caratterizzata da minori impatti sugli obiettivi sensibili, salvaguardando la maglia interna, da indirizzarsi prevalentemente all'utilizzo locale, pedonale e ciclabile.

Il progetto deve trovare completamento con la realizzazione di aree specificamente dedicate alla sosta, riducendo così la sosta promiscua a bordo strada (con la possibilità di realizzare, invece, percorsi ciclabili o ampliare i percorsi pedonali laddove necessario) e garantendo un sistema più efficiente ed organizzato: si individuano nello specifico due ambiti, uno lungo via Andrea Costa (a servizio del polo sportivo) e uno lungo via Martiri della Liberazione (al servizio delle attrezzature sportive, ma anche di quelle scolastiche).

Si prevede, altresì, una complessiva revisione della rete delle piste ciclabili: ad integrazione delle piste esistenti principali (che si classificano in "piste esistenti" e "piste da riqualificare", che dovranno essere oggetto di interventi di potenziamento e/o miglioramento funzionale): vengono in particolare individuati i percorsi ritenuti strategici per garantire un sostenibile del sistema insediativo in sinergia con quello delle dotazioni urbane, esistenti e di progetto.

Di particolare rilievo risulta il nuovo ipotizzato "asse ciclabile nord-sud" che, partendo dalla Stazione, attraversa l'intero Capoluogo, lungo le vie Bellini-Verdi-Libertà, toccando tutti le principali polarità dei servizi, e andando a terminare, a sud, nell'area produttiva sovracomunale con evidente funzione di connessione casa-lavoro.

## **Potenziare il sistema dei servizi e realizzare un nuovo “campus urbano”**

### **ANALISI**

Il sistema dei servizi del Capoluogo di Molinella rappresenta forse il tratto più caratterizzante del centro urbano: Molinella è infatti stata concepita, fin dalla sua fondazione, attorno ad un articolato sistema di dotazioni territoriali (in primo luogo di tipo sportivo), che ne rappresenta il cuore, insieme ai più modesti, eppure importanti, elementi storico-testimoniali (quelli del vecchio borgo a partire dal quale nasce l'attuale città contemporanea).

Come ha evidenziato il Quadro Conoscitivo (capitolo 2.5) siamo in presenza di una dotazione di servizi ampia ed articolata (caratterizzata anche da attrezzature di rilievo sovracomunale come la piscina), che non presenta criticità né di tipo quantitativo, né, nel complesso, di tipo qualitativo.

La localizzazione centrale dei servizi, pur rappresentando una potenziale criticità nei momenti di maggiore afflusso, appare certamente positiva, sia perché garantisce una potenziale accessibilità sostenibile per un'ampia parte di utenza (a piedi o in bicicletta), sia, soprattutto, per la funzione vitalizzante e identitaria per l'intero centro urbano.

Elemento negativo segnalato dal Quadro Conoscitivo è invece la mancanza di ordine e di organicità dell'intero sistema delle dotazioni urbane, nonché alcune situazioni di parziale congestione e impossibilità di ampliamento di alcune attrezzature (soprattutto sportive).

### **PROPOSTA**

A partire da tale analisi si sono immediatamente escluse politiche di radicale delocalizzazione dei servizi, favorendo invece azioni di riqualificazione e di riorganizzazione selettiva.

Tale scelta garantirà tra l'altro di perseguire un più equilibrato assetto urbano che, favorendo la parziale deurbanizzazione di alcuni ambiti interni al territorio urbanizzato, permetterà di assicurare un maggiore livello di resilienza dell'intero centro abitato rispetto ai fenomeni climatici e atmosferici, anche estremi.

Per il “polo sportivo”, al fine di superare la criticità rappresentata dall'attuale livello di congestione, si è prevista quindi la delocalizzazione dei campi da tennis e dei campi per il gioco all'aperto. Tali attrezzature, che risultano anche quelle più facilmente delocalizzabili, dovranno trovare ospitalità in un “nuovo polo sportivo” da svilupparsi a nord di Via Romagne (in un'area di cessione connessa a un ambito in corso di attuazione). In tale sede le attrezzature potranno godere della possibilità di sviluppo ad oggi impeditagli dal contesto. Il nuovo polo risulterà collegato al nucleo centrale dai percorsi ciclabili precedentemente descritti.

Le aree liberate da tali strutture, sia lungo via Andrea Costa, sia lungo via Martiri della Libertà, potranno essere utilizzate, insieme ad altri ambiti oggi non utilizzati, per l'ampliamento e riqualificazione delle piccole aree verdi esistenti (oggi particolarmente sacrificate), ma soprattutto per la riorganizzazione di una adeguata offerta di sosta in spazi dedicati. Sarà così possibile prevedere un più organizzato ed idoneo sistema di accessibilità.

Per quanto concerne le funzioni scolastiche si prevede la delocalizzazione dell'attuale scuola materna (ospitata in una struttura ormai datata, di non particolare pregio), che dovrà essere reinsediata più a nord, in un'altra area la cui cessione è già prevista all'interno di un ambito in corso di attuazione, in prossimità del nido recentemente ristrutturato a seguito del sisma: si andrà così a costituire una “polarità dell'infanzia”. Anche tale polarità risulterà connessa dai nuovi previsti percorsi ciclabili.

Trovano invece conferma nelle loro sedi la scuola elementare/media e l'istituto secondario Giordano Bruno, insediati in strutture idonee, sia da un punto di vista delle strutture, sia relativamente alla loro localizzazione.

Dopo attente valutazioni, infine, si è esclusa la possibilità di delocalizzazione dell'attuale istituto secondario di via dei Carabinieri (che avrebbe potuto insediarsi al posto della materna, andando a costituire un polo scolastico provinciale). Rispetto a tale soluzione, si sono infatti evidenziate due criticità: la prima è rappresentata dall'allontanamento della struttura dalla stazione del SFM (che risulta particolarmente problematica poiché tale scuola si caratterizza per un accesso rilevante dalle aree esterne al capoluogo), ma soprattutto dalle difficoltà di finanziamento di tale operazione (in quanto la struttura, seppure esteticamente non accattivante, appare del tutto idonea alla funzione svolta, presentando anche aree limitrofe che potrebbero essere utilizzate per una sua eventuale espansione).

Il tema più importante per la polarità centrale dei servizi del Capoluogo di Molinella, tuttavia, è rappresentata dal progetto di “ricucitura verde”, finalizzato a costituire un vero e proprio “campus dei servizi”, in un insieme organico che ne superi l'attuale frammentarietà.

Tale fondamentale obiettivo appare possibile attraverso alcune precise azioni:

- La riprogettazione, in chiave di “parco lineare” a esclusiva o prevalente fruizione pedonale-ciclabile, della porzione centrale di via Ferri-Fabbri;
- La prosecuzione di tale parco lineare a sud, lungo la via Libertà, arretrando parzialmente la recinzione scolastica, andando così a ricucire tutti i servizi sportivi esistenti ed in nuovi parcheggi proposti;
- La progettazione di un “nuovo parco urbano” nell’area delle ex materne (anche prevedendo all’interno una eventuale palestra, qualora servisse all’adiacente edificio scolastico o per una fruizione pubblica), in sinergia ed integrazione con il frontistante parco dei Caduti, attualmente non sufficientemente valorizzato. In sede di intervento andrà auspicabilmente previsto anche la organica e coerente riqualificazione dell’area a parcheggio che contorna l’istituto secondario.

Il progetto previsto dalla Variante 2017 appare coerente e sinergico con la descritta maglia della mobilità ciclabile proposta.

#### **POLITICHE PER LA QUALIFICAZIONE E LO SVILUPPO DEI CENTRI MINORI**

Le analisi emergenti dal Quadro Conoscitivo non hanno segnalato l’emergere di particolari esigenze di trasformazione dei tessuti urbani delle principali frazioni del territorio, mentre negli altri specifici capitoli si sono già affrontate le tematiche relative alle connessioni ciclabili degli stessi e al rafforzamento delle reti e dei percorsi ambientali in territorio rurale.

Le analisi del PSC pre-vigente dimostravano già la presenza di un idoneo sistema dei servizi, né si ravvisavano particolari criticità legate alla viabilità di tipo locale.

In sede di Variante si è quindi ritenuto opportuno effettuare, esclusivamente, una lettura specifica di tutte le potenzialità del PRG o dal PSC che, in caso di attuazione, sarebbero andate ad aggiungersi ai diversi lotti di completamento presenti in alcuni vecchi Piani attuativi (convenzionati sulla base del PRG).

#### **Esiti dell’aggiornamento del Quadro Conoscitivo**

Le, modeste, previsioni non attuate al momento della elaborazione della Variante 2017, presenti nelle frazioni erano le seguenti:

- **S. Martino in Argine:** era presente un Ambito derivante dal PRG pre-vigente, approvato ma interamente non attuato per assenza di domanda; era inoltre presente un altro Ambito di nuovo insediamento previsto dal PSC, anch’esso non attuato;
- **Alberino:** era esclusivamente presente un Ambito di Riqualificazione, non attuato;
- **S. Pietro Capofiume:** era presente un modesto Ambito di nuovo insediamento, previsto dal PSC, non attuato;
- **Marmorta:** era presente un modesto Ambito di nuovo insediamento, previsto dal PSC, non attuato;

#### **Politiche previste dalla Variante al PSC**

La Variante al PSC, oltre alla conferma delle previsioni già approvate, di cui sarà possibile l’attuazione in caso di domanda del mercato, ha scelto di mantenere la previsione di riqualificazione urbana riducendo fortemente (a circa un terzo) le previsioni previste dal PSC vigente (limitandole ai due modesti ambiti che assolvono, peraltro, una funzione di ricucitura urbana):

- **S.Martino in Argine:** si è confermato l’Ambito AC6.4 (approvato nel 2009 ma non convenzionato), mentre si è eliminato l’Ambito ANS5 (35 alloggi), che non appariva motivato, vista la scarsa domanda insediativa registrata e la disponibilità di una offerta già fruibile in loco;
- **Alberino:** si è confermato l’Ambito di Riqualificazione AR4, che appariva coerente con gli indirizzi della variante, e è stato trasformato, visto la modesta entità, in un’area assoggettabile ad intervento diretto, prevedendo una apposita scheda-norma all’interno del RUE;
- **S. Pietro Capofiume:** si è confermato il modesto Ambito residuale ANS6 (8 alloggi), a completamento del disegno urbano, prevedendo eventualmente la possibilità di inserimento di altri usi compatibili con la residenza (come ad esempio destinazioni sociali o di servizio);
- **Marmorta:** si è confermato il modesto Ambito ANS7 (10 alloggi).

## **PARTE II**

### **DICHIARAZIONE DI SINTESI (ART. 5 CO. 2 L.R. N°20/2000)**

La parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., recante norme in materia ambientale, prevede che ogni piano o programma che possa determinare impatti di rilievo sull'ambiente debba prevedere una Valutazione Ambientale Strategica che ponga in evidenza gli eventuali interventi di sostenibilità per l'attuazione delle previsioni.

Per la Variante al PSC- RUE , in approfondimento della originaria Valsat del PSC e del RUE, tale valutazione è stata formulata in relazione ad ogni proposta che costituisca oggetto della disciplina particolareggiata e presa in considerazione dalla variante stessa.

Tale atto è stato sottoposto all'esame della Città Metropolitana quale autorità competente che, a seguito della propria attività tecnico-istruttoria, all'acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ha espresso il proprio Parere Motivato sulla proposta di variante sul rapporto ambientale.

Il presente documento costituisce la "Dichiarazione di sintesi" previsto alla lettera b) del comma 1 dell'Art. 17 del Dlgs 152/06, come momento centrale della informazione sulla decisione presa dall'Autorità competente a seguito della valutazione del Rapporto Ambientale/VALSAT relativa al PSC- RUE del Comune di Molinella.

La "Dichiarazione di sintesi" in particolare ha il compito di:

- illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano;
- come si è tenuto conto della VALSAT e degli esiti delle consultazioni;
- le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
- dare atto del recepimento, totale o parziale, del "parere motivato" espresso dall'autorità competente.

#### **La Valutazione ambientale**

La Valutazione preventiva di sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT/VAS), costituisce parte integrante del processo di elaborazione e approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica.

Si tratta di uno strumento finalizzato a verificare la conformità delle scelte di piano agli obiettivi generali della pianificazione e agli obiettivi di sostenibilità di sviluppo del territorio, definiti dai piani generali e di settore, e dalle disposizioni vigenti ai diversi livelli di governo.

In quanto strumento di valutazione, la VALSAT/VAS deve costituire non tanto un momento di verifica, quanto uno strumento di supporto delle decisioni, che migliora la qualità e la coerenza delle scelte di piano.

Come tutti gli strumenti valutativi essa, infatti, individua preventivamente gli effetti che possono derivare dall'attuazione di diverse scelte di piano, e pertanto deve consentire di motivare le scelte stesse in relazione alla maggiore efficacia rispetto agli obiettivi dichiarati nel processo di pianificazione.

E' pure compito della VALSAT/VAS l'individuazione delle condizioni da porre alle trasformazioni del territorio, e delle misure di pianificazione volte ad impedire, mitigare o compensare gli effetti negativi delle scelte.

In relazione alle scelte strategiche la VALSAT/VAS fornisce gli elementi conoscitivi e valutativi utili a formulare le scelte definitive del piano, e consente di documentare le ragioni poste a fondamento di tali scelte, in rapporto alle caratteristiche e allo stato del territorio.

#### **La consultazione e le valutazioni sulla Valsat in sede di formazione della Variante al RUE.**

Sia la Variante al PSC- RUE sia il Rapporto ambientale/Valsat sono stati depositati per 60 giorni per il deposito delle osservazioni da parte dei privati dal 12/07/2017 al 12/09/2017.

In relazione al Rapporto ambientale /ValSAT sono stati richiesti i pareri delle Autorità competenti in materia ambientale.

Al termine del deposito la ValSAT ed i relativi pareri sono stati inviati alla Città Metropolitana quale autorità competente per l'espressione del "parere motivato", espresso con Atto del Sindaco Metropolitan n. 262 del 20/12/2017 pervenuto agli atti con prot. 24624 del 21/12/2017.

Dei pareri degli Enti Ambientali e del parere motivato formulato di Città Metropolitana si è tenuto conto apportando le condivise integrazioni e specificazioni nelle norme del PSC ed integrando le schede di Valsat. Il contenuto dei medesimi pareri, con le relative controdeduzioni dell'Amministrazione Comunale, fanno parte integrante del presente documento.

Durante il periodo di deposito è pervenuta una osservazione al documento di ValSAT, relativa all'ambito AR5, accolta positivamente .

**Risposta specifica ai pareri degli Enti Ambientali, alle riserve e al parere motivato della Città Metropolitana**

Le valutazioni degli Enti competenti in materia ambientale hanno avuto una risposta positiva, nel senso che sono state apportate modifiche ed integrazioni ai vari documenti, con le specificazioni riportate nella sintesi allegata al presente documento.

In particolare:

**AUSL** (prot. n. 17906/2017) per la Variante al PSC conferma le osservazioni formulate in sede di Conferenza di Pianificazione in merito alla necessità, per tutti gli ambiti di riqualificazione con cambio d'uso da produttivo a residenziale, di effettuare un'analisi di compatibilità attraverso un piano di indagine iniziale sul sito con riguardo al suolo, al sottosuolo e alla falda. Esprime inoltre parere favorevole senza prescrizioni sulla Variante RUE.

**ARPAE**(prot. n. 17944/2017) esprime alcune valutazioni in merito agli ambiti di riqualificazione (ex AR3, ex AR4 ed AR5), specificando in particolare per l'ambito AR3 che gli interventi che prevedano la realizzazione di nuova residenza, all'interno della fascia di 50 metri posta lungo la via Podgora, dovranno dimostrare, attraverso specifica relazione acustica, il rispetto della III classe. Fornisce inoltre indicazioni per la modifica e integrazione della Tavola e Scheda dei Vincoli con particolare riferimento agli elettrodotti. Con ulteriore parere del Distretto di Pianura, si esprime inoltre parere favorevole sulla Variante al RUE.

**Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po** (prot. n. 15080/2017 ) riportando i contenuti del Decreto del Segretario Generale n. 98 del 2017 sulle disposizioni attuative per il riordino delle funzioni consultive già attribuite alle sopresse Autorità di Bacino regionali o interregionali, sottolinea che sono da sottoporre al parere dell'Autorità di bacino distrettuale esclusivamente i progetti relativi alle categorie di opere soggette a VIA interregionale o nazionale.

**Consorzio della Bonifica Renana** (prot. n. 18567/2017) esprime parere favorevole, precisando che nelle schede di ValSAT dovrà essere indicata, per le trasformazioni che prevedono impermeabilizzazione del suolo, la necessità di laminare le acque internamente al comparto, limitando il ricorso alla laminazione esterna. Sottolinea inoltre che la valorizzazione dei canali consortili dovrà essere condotta mediante accordi o autorizzazioni con il Consorzio e che gli interventi non dovranno ostacolare la manutenzione dei canali o pregiudicare la stabilità degli argini e delle scarpate.

**Hera** (prot. n. 19319/2017) esprime parere favorevole non rilevando incrementi significativi tali da prevedere modifiche o potenziamenti delle reti esistenti, ad esclusione dell'ambito AR5 (ex zuccherificio), per il quale occorrerà prevedere, per le trasformazioni urbanistiche con altezze superiori rispetto alla quota minima raggiungibile, delle vasche di accumulo con sistemi di pompaggio da realizzarsi a carico dei privati.

**Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i servizi idrici e rifiuti ATERSIR** (prot. n. 18586/2017) esprime parere favorevole condizionato, per i servizi di acquedotto, fognatura e depurazione, al rispetto di quanto previsto nel documento di ValSAT e alle prescrizioni definite da HERA sull'ambito AR5 (ex zuccherificio). Per i restanti ambiti non si rilevano interventi di trasformazione tali da rendere necessari potenziamenti e/o estendimenti delle reti esistenti. Pertanto, non sarà introdotto alcun intervento che comporti una revisione del piano d'ambito del Servizio Idrico Integrato conseguente all'attuazione della Variante al PSC. ATERSIR rammenta inoltre l'osservanza delle disposizioni in materia di aree di salvaguardia delle captazioni, la necessità di tutela delle infrastrutture dedicate al Servizio Idrico Integrato e delle relative attività inclusa l'esigenza di verifica di eventuali interferenze tra infrastrutture e aree interessate dalla trasformazione urbanistica e le prescrizioni normative in merito allo smaltimento delle acque reflue.

**E – distribuzione Infrastrutture e Reti Italia** (prot. n.18600/2017) esprime parere favorevole sottolineando che, poiché alcuni interventi proposti con la Variante potrebbero interferire con l'esistente rete elettrica, prima dell'esecuzione, dovrà essere inoltrata formale richiesta di elaborati cartografici per visionare

la presenza dei impianti elettrici, con successiva eventuale richiesta di spostamento degli impianti stessi. Il parere fornisce inoltre alcune indicazioni per la fase attuative e di cantierizzazione degli interventi.

**Terna Rete Italia** (prot. 18640/2017) conferma quanto già espresso in sede di Conferenza di Pianificazione in merito alla necessità di integrare la Tavola dei Vincoli le Aree di Prima Approssimazione (APA) e di citare nella Scheda dei Vincoli esclusivamente le Distanze di Prima Approssimazione DPA, in luogo degli esempi.

**Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile – Servizio Area Reno e Po di Volano** (prot. n. 20088/2017) conferma quanto già espresso in sede di Conferenza di Pianificazione in merito alla necessità di garantire, nella realizzazione dei percorsi individuati sulle sommità arginali, sulle rampe di accesso, sulle banche esterne o interne degli argini fluviali, l'integrità della struttura arginale ed essere compatibili con le attività di gestione e di manutenzione delle opere idrauliche, prevedendo necessariamente anche il passaggio di mezzi operativi.

**Snam Rete Gas** (prot. n. 14178/2017) esprime parere favorevole dando alcune indicazioni sui metanodotti di prossima realizzazione.

**Città Metropolitana di Bologna** (prot. 24624 del 21/12/2017) **valutazione ambientale positiva sulle varianti al PSC e al RUE, condizionata** al recepimento delle riserve e dei pareri degli Enti ambientali, con particolare riferimento alle considerazioni e prescrizioni ambientali contenute nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" (di cui alla delibera di G.R. 1795/2016, punto 2.c.2.12) predisposta da SAC di ARPAE.

Poichè la Variante contiene una proposta di modifica alla pianificazione sovraordinata (PTCP), ai sensi dell'art. 22 comma 4 della LR n. 20/2000 e smi, gli elaborati sono stati contestualmente depositati e pubblicati anche dalla Regione Emilia Romagna e dalla Città metropolitana di Bologna. La Regione si è espressa favorevolmente con Delibera di Giunta n° 2067 del 20/12/2017 sulla variante, sulla Valsat e sulla CUT.

Il Consiglio Metropolitan con Delibera di Consiglio Metropolitan n°4 del 14/02/2018 si espressa favorevolmente all'intesa prevista per le proposte di variante al PSC comportanti variante al PTCP ai sensi dell'art. 22 co. 5 L.R. n°20/2000.

#### **Dichiarazione di recepimento**

Con il presente documento si dà quindi atto ai sensi dell'art. 5 co. 2 L.R. n°20/2000 di avere recepito i pareri degli Enti competenti in materia ambientale ed in particolare del Parere Motivato della Città Metropolitana, secondo i contenuti specifici delle controdeduzioni riportate nel presente documento.

## PARTE III CONTRODEDUZIONI

A seguito della Conferenza di Pianificazione il Comune di Molinella ha sottoscritto ai sensi dell'art. 14 L.R. n°20/2000 un accordo di pianificazione con gli enti sovraordinati, Città Metropolitana e Regione Emilia Romagna, e pertanto i documenti adottati hanno dato atto del recepimento dei contributi degli Enti.

Successivamente, in sede di istruttoria, sono pervenute le osservazioni da parte degli Enti terzi, in merito a limitati adeguamenti della Valsat e delle normative specifiche relative ai vincoli sovraordinati, tutte controdedotte positivamente e recepite nel dettaglio all'interno della normativa degli strumenti in approvazione.

E' pervenuta una sola osservazione al Documento di Valsat da parte dei cittadini, anch'essa controdedotta positivamente in virtù delle scelte dell'amministrazione già avviate per il comparto in esame. In particolare detta osservazione afferisce alla realizzazione di collegamenti tra l'abitato di Molinella Capoluogo ed il comparto AR5, coincidente con l'area "Ex Zuccherificio", per il quale è stato approvato il procedimento straordinario ai sensi della L.R. n.16/2010.

Il Servizio Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana di Bologna ha espresso n°7 riserve ai documenti in adozione (PSC, RUE e CUT e Documento di Valsat) allegando anche le espressioni del Servizio di ARPAE SAC e il parere in materia di vincolo sismico. Tutte le riserve sono state controdedotte positivamente ed integrati gli elaborati grafici e normativi.

Sono pervenute n°4 osservazioni da parte dei cittadini sugli elaborati del PSC con richieste afferenti sia alla normativa di dettaglio sia alla cartografia. Esse sono state accolte per quanto riguarda le rettifiche cartografiche mentre parzialmente accolte per quanto attiene la disciplina specifica in quanto ritenute o non pertinenti oppure non accoglibili in virtù dei principi che hanno sostenuto la progettazione della varinate stessa, principalmente rivolta alla riduzione di consumo di suolo.

Sono pervenute n°15 osservazioni da parte dei cittadini sugli elaborati di RUE e Carta dei Vincoli. Esse sono state sostanzialmente accolte sia per quanto attiene l'inserimento di alcuni usi in ambiti limitati valutata la presenza di dotazioni e la qualità edilizia degli edifici, sia per alcune integrazioni cartografiche. Le osservazioni ritenute non accoglibili afferiscono ad incrementi di superficie o situazioni puntuali non sostenute da studi preliminari di sostenibilità.

Infine si è provveduto alla correzione di meri errori materiali su indicazioni del SUE nonchè all'integrazione e allineamento della normativa alla disciplina regionale di recente emanazione.

Sul documento in adozione è stato acquisito il parere motivato di Valsat da parte della Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta Regionale n°2067 del 20/12/2017 acquisita l'intesa della Città Metropolitana di Bologna in merito alle proposte comportanti variazioni al Vigente PTCP con Delibera di Consiglio Metropolitan n°4 del 14/02/2018.

In particolare, conformemente a quanto richiesto dagli Enti sovraordinati, è stata inserita una nuova Tavola tra gli elaborati del PSC (Tavola 4) prevedendo, con un'individuazione ideogrammatica, l'applicazione dell'art. 12.18 co.6 delle Norme del PTCP in merito al tracciato della variante alla SP6 in località San Martino.

Si rappresenta inoltre che si è provveduto a rettificare il perimetro della zona ZPS IT4050022 conformemente alla DGR 2317/2016 nonchè alla Decisione di esecuzione (UE) n. 2018/43 del 12 dicembre 2017 della Commissione Europea su proposta della Regione (DGR n. 2317/2016), ed in particolare la riduzione della perimetrazione "*Biotopi e Ripristini Ambientali di Medicina e Molinella*" e, di conseguenza, la superficie del sito attualmente risulta essere di 4.021 ha.

<p style="text-align: center;"><b>PARTE IV</b> <b>SINTESI OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI</b></p>
--

- 1) Controdeduzioni alle Osservazioni Enti
- 2) Controdeduzioni Osservazioni Documento di Valsat Cittadini
- 3) Controdeduzioni Osservazioni PSC Cittadini
- 4) Controdeduzioni Osservazioni RUE/CUT Cittadini
- 5) Controdeduzioni Riserve Città metropolitana di Bologna
- 6) Controdeduzioni Osservazioni PSC/RUE/CUT Sportello Unico Edilizia



# 1. Osservazioni Enti – PSC / Documento di Valsat / CUT / RUE : proposte di Controdeduzione

Prof. del	Ente	Strumento	Osservazione	Proposta di controdeduzione
14178 del 07/07/2017	SNAM RETE GAS	PSC	<p>1) Trasmissione elaborati integrativi metanodotti di prossima realizzazione, in prima specie.</p> <p>2) Per questi metanodotti fascia di rispetto di 12,5 metri per parte rispetto l'asse di ciascuna condotta</p>	<p>Si recepisce l'Osservazione integrando:</p> <p>1) la Carta dei Vincoli con i tracciati dei metanodotti di progetto</p> <p>2) <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.2:</b> <i>“Per i metanodotti che saranno realizzati “in prima specie” secondo le disposizioni di cui al DM del 17/04/2008, una fascia di inedificabilità (o di servitù) pari a 12,5 metri per parte rispetto l'asse di ciascuna condotta.”</i></p>
15080 21/07/2017	Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Reno	VARIANTE 1 PSC CARTA UNICA DEL TERRITORIO /CARTA DEI VINCOLI DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE	<p>La verifica delle condizioni di sicurezza delle infrastrutture medesime rispetto agli scenari di allargamento del PGRA e dell'assenza di aggravamento delle condizioni di pericolosità e rischio, compete ai progettisti e deve essere asseverata dagli stessi.</p>	<p>Non risultano osservazioni da recepire.</p>
17906 12/09/2017	Ausl	VARIANTE 1 PSC DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE	<p>Negli interventi di riqualificazione urbanistica con cambio di destinazione d'uso da ambito produttivo a residenziale occorre effettuare un'analisi di compatibilità attraverso un piano di indagine iniziale sul sito, con riguardo al suolo, al sottosuolo e alla falda, secondo le disposizioni contenute nel DM 471/99 aggiornato con i contenuti del Titolo V del D.L.gs. n°152/2006, in relazione a possibili stati di contaminazione del sito medesimo.</p>	<p>Si recepisce l'osservazione integrandole Norme del RUE e del PSC:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>NtA del PSC</b> - Art. 4.3</li> <li>• <b>NtA del RUE</b> - Art. 5.3.3</li> </ul>
17944 12/09/2017	ARPAE Distretto	VARIANTE 1 PSC CARTA UNICA DEL TERRITORIO /CARTA DEI VINCOLI DOCUMENTO DI VALSAT	<p><b>Variante PSC</b></p> <p>1) Si valuta positivamente l'inserimento della variante alla SP6 Zenzalino in località S.Martino e Miravalle come “area” per la quale verificare la possibilità di realizzazione di un tratto in variante previo “Studio di fattibilità tecnico-economico-finanziaria (art. 12.18 co.6 PTCP)”.</p> <p>2) Si condividono le soluzioni proposte per gli ambiti <b>AR3</b> e <b>AR4, AR5</b>.</p> <p>3) Ambito <b>AC6.2 sub1</b>: non ci si può esprimere ad oggi, con gli elementi a disposizione, circa la sostenibilità delle trasformazioni proposte.</p> <p>4) Ambito <b>AC6.3</b> è stata stralciata la proposta.</p>	<p>Si recepisce l'Osservazione integrando:</p> <p>1) la Carta dei Vincoli coerentemente con le indicazioni delle fasce di rispetto;</p> <p>2) <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.1</b> inserendo <b>co.12</b> <i>“La distanza per la quale i soggetti attuatori del titolo edilizio dovranno chiedere, tramite il comune, la determinazione della DPA al gestore può essere considerata, in via cautelativa, pari a 20 m per lato dalla proiezione al suolo dell'elettrodotto a media tensione.”</i></p>

# 1. Osservazioni Enti – PSC / Documento di Valsat / CUT / RUE : proposte di Controdeduzione

			<p><b>Tavola dei Vincoli e Scheda dei Vincoli</b></p> <p>1) <b>Elettrodotti:</b> si evidenzia che nella tavola sono riportati gli elettrodotti a media ed alta tensione mentre le fasce di rispetto sono tracciate solo per gli elettrodotti ad alta tensione. Pertanto si segnala l'incongruenza tra l'art.3.1.com2 della scheda dei Vincoli, in cui si nomina la presenza della fascia di rispetto degli elettrodotti a media tensione, e ciò che è graficato nella tavola dei vincoli.</p> <p>2) Si propone di inserire nell'art.3.1 della scheda dei vincoli la seguente frase: "La distanza per la quale i soggetti attuatori del titolo edilizio dovranno chiedere, tramite il comune, la determinazione della DPA al gestore può essere considerata, in via cautelativa, pari a 20 m per lato dalla proiezione al suolo dell'elettrodotto a media tensione."</p> <p>3) Si richiede di modificare l'art.3.1 com10 nel seguente modo: <i>Per ogni richiesta di permesso di costruire o S.C.I.A. per interventi che ricadano in tutto o in parte all'interno delle fasce di attenzione, l'avente titolo deve allegare la documentazione necessaria a dimostrare il rispetto delle norme di tutela di cui agli atti normativi citati e ss.mm.ii. Tale documentazione è rappresentata dagli elementi topografici atti a definire con precisione la distanza dell'impianto rispetto all'immobile oggetto di intervento. Il valore della Distanza di Prima Approssimazione ed eventualmente della fascia di rispetto, valutato nei casi che richiedono maggiori approfondimenti, è comunicato dal gestore all'autorità comunale competente ai fini delle autorizzazioni" ai sensi dell'art. 4 "Definizioni" del DM del 29/05/2008.</i></p> <p>4) Occorre eliminare dall'art.3.1 comma10 la frase " ....ovvero, in assenza di determinazione della misura di quest'ultima da parte della Direttiva regionale, dall'attestazione del rispetto dell'obiettivo di qualità attraverso misurazioni strumentali da parte di un tecnico abilitato e validate dall'A.R.P.A."</p>	<p>3) <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.1 co.10</b> che viene sostituito nel seguente modo: <i>"Per ogni richiesta di permesso di costruire o S.C.I.A. per interventi che ricadano in tutto o in parte all'interno delle fasce di attenzione, l'avente titolo deve allegare la documentazione necessaria a dimostrare il rispetto delle norme di tutela di cui agli atti normativi citati e ss.mm.ii. Tale documentazione è rappresentata dagli elementi topografici atti a definire con precisione la distanza dell'impianto rispetto all'immobile oggetto di intervento. Il valore della Distanza di Prima Approssimazione ed eventualmente della fascia di rispetto, valutato nei casi che richiedono maggiori approfondimenti, è comunicato dal gestore all'autorità comunale competente ai fini delle autorizzazioni" ai sensi dell'art. 4 "Definizioni" del DM del 29/05/2008.</i></p> <p>4) <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.1 co.10</b> viene sostituito come indicato al punto precedente</p>
<p>18567 22/09/2017</p>	<p>Consorzio di Bonifica</p>	<p>VARIANTE 1 PSC DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE</p>	<p>1) <b>Nelle schede di Valsat</b> indicare in tutti gli ambiti che prevedono trasformazioni urbanistiche, tali per cui il terreno permeabile venga modificato in impermeabile, l'esigenza di laminare internamente al comparto e solo se situazioni al contorno lo permettono la laminazione potrà essere realizzata esternamente ad esso, purchè quest'ultima soluzione abbia garanzia di essere terminata prima dell'ultimazione dell'ambito relativo.</p> <p>2) La valorizzazione fruitiva dei canali consortili, dovrà essere condotta mediante accordi o autorizzazioni con il Consorzio, con l'accortezza che nulla ha da ostacolare il passaggio dei mezzi d'opera per la manutenzione dei canali e tantomeno pregiudicare la stabilità degli argini e delle scarpate.</p>	<p>Si recepisce l'Osservazione integrando:</p> <p>1) <b>Documento di Valsat</b> -schede di ambito (Art. 3.1 e 3.2) con la specifica "Impermeabilizzazioni dei suoli: l'esigenza di laminare internamente al comparto e solo se situazioni al contorno lo permettono la laminazione potrà essere realizzata esternamente ad esso, purchè quest'ultima soluzione abbia garanzia di essere terminata prima dell'ultimazione dell'ambito relativo. ,</p>

# 1. Osservazioni Enti – PSC / Documento di Valsat / CUT / RUE : proposte di Controdeduzione

			<p>3) Nelle tavola 1.1 è riportata la dicitura ANS_3 laddove la descrizione di Valsat risulta essere il comparto ANS_4.</p>	<p>2) <b>NtA del PSC</b> - Art. 5.9 co. 8 inserendo un nuovo punto. 4: <i>La valorizzazione fruibila dei canali consortili, dovrà essere condotta mediante accordi o autorizzazioni con il Consorzio, con l'accortezza che nulla ha da ostacolare il passaggio dei mezzi d'opera per la manutenzione dei canali e tantomeno pregiudicare la stabilità degli argini e delle scarpate.</i></p> <p>3) la tavola 1.1 rettificando il mero errore materiale.</p>
<p>19319 02/10/2017</p>	<p>Gruppo Hera INRETE Distribuzione energia</p>	<p>VARIANTE 1 PSC DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE</p>	<p>Ambito area ex Zuccherificio: La pressione rilevata nel punto di prelievo della rete esistente è circa 1,3 bar. Per gli edifici di progetto, con altezze superiori rispetto alla quota minima raggiungibile, occorrerà prevedere delle vasche di accumulo con un sistema di pompaggio privato.</p>	<p>Si recepisce l'Osservazione integrando: 1) <b>NtA del PSC</b> - Art. 4.3 co. 8 con la seguente indicazione: <i>La pressione rilevata nel punto di prelievo della rete esistente è circa 1,3 bar. Per gli edifici di progetto, con altezze superiori rispetto alla quota minima raggiungibile, occorrerà prevedere delle vasche di accumulo con un sistema di pompaggio privato.</i></p>
<p>18586 23/09/2017</p>	<p>ATERSIR</p>	<p>VARIANTE 1 PSC DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE</p>	<p>Parere favorevole condizionato per i servizi di acquedotto, fognatura e depurazione, al rispetto di quanto previsto nel documento di Valsat e alle prescrizioni definite da Hera SpA.</p>	
<p>18600 23/09/2017</p>	<p>e-distribuzione</p>	<p>VARIANTE 1 PSC</p>	<p>1) Non è ammessa la realizzazione di edifici in cui è prevista la permanenza di persone per più di quattro ore giornaliere (art. 4 lett. h L. 36/2001) all'interno delle fasce di rispetto degli impianti elettrici; 2) L'installazione del cantiere dovrà attenersi alle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro vigenti per legge ed in particolare dovrà osservare i seguenti disposti: a. d.Lgs. 81/2008 artt. 83-117 che vietano esecuzione di lavori in prossimità di linee elettriche con parti attive non protette; b. TU n°1775/1933 art.130 che vieta di danneggiare o manomettere condutture elettriche</p>	<p>Si recepisce l'Osservazione integrando: <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.1</b> inserendo <b>co.13</b> 1) <i>“Non è ammessa la realizzazione di edifici in cui è prevista la permanenza di persone per più di quattro ore giornaliere (art. 4 lett. h L. 36/2001) all'interno delle fasce di rispetto degli impianti elettrici;</i> 2) <i>L'installazione del cantiere dovrà attenersi alle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro vigenti per legge ed in particolare dovrà osservare i seguenti disposti:</i> a. <i>d.Lgs. 81/2008 artt. 83-117 che vietano esecuzione di lavori in prossimità di linee elettriche con</i></p>

## 1. Osservazioni Enti – PSC / Documento di Valsat / CUT / RUE : proposte di Controdeduzione

18640 23/09/2017	TERNA	VARIANTE 1 PSC DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE 4 RUE	<p>1) Inserire le APA nella tavola dei vincoli, avendo ben presente di non individuarle come “Distanza di rispetto”</p> <p>2) Citare nella scheda dei vincoli all’art. 3.1 le sole DPA comunicate in luogo degli esempi di determinazione dei Dpa che possono essere facilmente fraintesi</p>	<p><i>parti attive non protette; TU n°1775/1933 art.130 che vieta di danneggiare o manomettere condutture elettriche”</i></p> <p>Si recepisce l’Osservazione integrando: 1) Carta dei Vincoli; 2) <b>Scheda dei Vincoli - Art. 3.1</b> –Si sostituisce la Tabella “Esempio determinazione Dpa”</p>
20088 12/10/2017	Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile	VARIANTE 1 PSC VARIANTE 4 RUE	Parere favorevole condizionato alle prescrizioni già espresse in sede di conferenza di pianificazione.	<p>Si recepisce l’osservazione integrando <b>NFA del PSC</b> - Art. 5.9 co. 8 inserendo un nuovo punto. 5 <i>Relativamente alla rete cicloturistica di valore Regionale e Metropolitano, che si sviluppa dal torrente Savena alle Valli di Campotto, nei tratti non arginati dovrà essere individuato all’esterno delle aree fluviali.</i></p> <p><i>In generale, i percorsi che verranno individuati sulle sommità arginali, sulle rampe di accesso, sulle banche esterne o interne degli argini fluviali, senza alcuna deroga, dovranno garantire l’integrità della struttura arginale ed essere compatibili con le attività di gestione e di manutenzione delle opere idrauliche, che devono necessariamente prevedere anche il passaggio dei mezzi operativi.</i></p>
	Sovrintendenza		<b>Decorrenza dei termini per silenzio assenso Art. 17 bis Legge n°241/90</b>	

## 2. Osservazioni Cittadini - Documento di Valsat : proposte di Controdeduzione

Prot. del	Ambito	Strumento	Osservazione	Proposta di controdeduzione
15828 del 02/08/2017	AR5	Parte Prima Art. 3.2.2 punto 7 Accessibilità	1) Si propone la seguente modifica "PUA2. <i>Ottima accessibilità dalla SP6; andranno potenziati i collegamenti con la stazione ferroviaria e i percorsi ciclopedonali verso il centro del Capoluogo secondo le previsioni del PSC e secondo le connessioni già realizzate contestualmente al PUA1.</i>	Si accoglie l'Osservazione integrando il <b>Documento di Valsat – Art. 3.2.2. punto 7</b> eliminando la frase " <i>ad integrazione delle connessioni già realizzate contestualmente all'intervento PUA1</i> " e sostituendola con la frase " <i>secondo le connessioni già realizzate contestualmente al PUA1.</i> "

### 3. Osservazioni Cittadini - PSC : proposte di Controdeduzione

Prof. del	Ambito	Strumento	Osservazione	Proposta di controdeduzione
1) 15830 del 02/08/2017	AR5 – PUA1	1) NtA – Art. 4.3 co. 9	Si chiede di inserire tra gli usi ammessi anche il terziario modificando come segue: “L’ambito potrà essere destinato esclusivamente ad usi produttivi, terziari e commerciali.”	L’osservazione non è accoglibile in quanto la proprietà ha provveduto ad attivare il procedimento speciale previsto dalla L.R. n°16/2012 il quale, seppur in deroga ai disposti della L.R.n°20/2000 per quanto attiene le successioni temporali di approvazione degli strumenti attuativi, comunque conserva l’obbligo della conformità al PSC Vigente alla data di entrata in vigore della Legge. Trovano quindi applicazione, per quest’ambito così attivato, unicamente le previsioni indicate nelle NtA del PSC approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°43 del 25/09/2010. Si precisa che per correttezza di indicazione occorre eliminare dal titolo del comma 9 dell’art. 4.3 la parola “terziario” rettificando come segue: <b>9. Ambito del Capoluogo prevalentemente <del>terziario</del> <i>terziario commerciale</i></b>
	AR5 – PUA1	2) NtA – Art. 4.3 co. 9	Si richiede di modificare come segue: “In questa area i diritti edificatori saranno pari al massimo a $U_t=0,138\text{ mq Su/mq}$ – già $0,184\text{ mq Sc/mq}$ per una Su pari a non oltre $3471\text{ mq}$ (oltre a eventuali volumetrie già esistenti <b>che complessivamente generano una Su esistente pari a 1811 mq</b> )”	L’osservazione non è accoglibile in quanto la proprietà ha provveduto ad attivare il procedimento speciale previsto dalla L.R. n°16/2012 il quale, seppur in deroga ai disposti della L.R.n°20/2000 per quanto attiene le successioni temporali di approvazione degli strumenti attuativi, comunque conserva l’obbligo della conformità al PSC Vigente alla data di entrata in vigore della Legge. Trovano quindi applicazione, per quest’ambito così attivato, unicamente le previsioni indicate nelle NtA del PSC approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°43 del 25/09/2010.
	AR5 – PUA2	3) NtA – Art. 4.3 co. 10	Si propone di eliminare il parametro delle unità abitative o di emendarlo così: “L’ambito potrà essere parzialmente destinato a usi residenziali (massimo 35% della Su, corrispondente a non oltre 7.595 mq di Su corrispondenti <b>indicativamente ad un massimo di 105 alloggi</b> )”.	<b>Si recepisce l’osservazione proposta</b> , convenendo nell’opportunità di indicare un criterio generale esteso a tutto il piano, per consentire una più facile lettura del testo ed intuitiva applicazione. Si provvede ad integrare il testo delle norme inserendo la parola “indicativamente” ogni qualvolta si faccia riferimento agli alloggi in sede di dimensionamento in quanto per il calcolo occorre sempre richiamare la Su.

### 3. Osservazioni Cittadini - PSC : proposte di Controdeduzione

AR5 – PUA2	4) NtA – Art. 4.3 co. 10	Si ritiene opportuno inserire tra gli usi anche il commerciale, inserendo “L’ambito potrà essere destinato esclusivamente ad usi produttivi, terziari e commerciali”	<p>Si recepisce l’osservazione proposta, convenendo nell’opportunità di integrare con l’uso commerciale quelli ammessi.</p> <p>Si coordina il testo con la Riserva n°1 di Città Metropolitana relativa al Sub-Ambito 2.</p> <p><b>10. Ambito del Capoluogo prevalentemente produttivo di tipo locale artigianale e di servizio compatibili, terziario, direzionale e commerciale</b></p>
AR5 – PUA2	5) NtA – Art. 4.3 co. 10	Si richiede di modificare come segue: “La restante parte, corrispondente a 14.105 mq di Su andrà destinata a usi produttivi o terziari o commerciali”	<p>Si recepisce l’osservazione proposta, convenendo nell’opportunità di integrare con l’uso commerciale quelli ammessi.</p> <p><b>La restante parte, corrispondente a 14.105 mq di Su andrà destinata a usi produttivi o terziari o commerciali</b></p>
AR5 – PUA2	6) NtA – Art. 4.3 co. 10	Si chiede di modificare come segue: $Se + Ve = 55\%St$ (da verificare in sede di POC)	<p><b>L’osservazione non è accoglibile</b> in quanto l’art. 28 della L.R. n°20/2000 assegna al PSC l’onere di determinazione dei limiti di sostenibilità degli interventi e il POC, ai sensi dell’art. 30 L.R. n°20/2000, non può modificarne i contenuti.</p>
AR5 – PUA2	7) NtA – Art. 4.3 co. 10	Si chiede di modificare come segue: $Sdt = 30\%St + 15.000\text{ mq di St}$ previsti in cessione al Comune	<p><b>L’osservazione non è accoglibile</b> in quanto l’art. 28 della L.R. n°20/2000 assegna al PSC l’onere di determinazione dei limiti di sostenibilità degli interventi e si ritiene che l’applicazione del parametro, per il caso in esame, non ne alteri la sostanza.</p>
AR5 – PUA2	8) NtA – Art. 4.3 co. 10	<p>Si chiede di modificare come segue:</p> <p><i>Le aree di cessione (Sdt) dovranno comprendere un’area di 15.000 di St, non urbanizzata, adiacente ed organica all’insediamento. Tale area verrà utilizzata per ospitare parte della potenzialità edificatoria non attuabile all’interno dell’adiacente ambito ANS3 (circa 40 alloggi per circa 2.820 mq di SU), che dovrà interamente essere destinato alla realizzazione di un nuovo parco urbano (elemento di sostenibilità per l’attuazione dell’ambito AR5). Il progetto complessivo dell’area AR5-PUA2 (Masterplan), da presentare in sede di POC sarà di competenza dell’attuale proprietà. Dovrà inoltre comprendere anche un possibile assetto di massima per le aree di cessione (Sdt) per <del>le aree</del> definendo eventualmente anche eventuali elementi da <b>Molinella o al suo avente causa.</b></i></p>	<p><b>L’osservazione è parzialmente accoglibile</b></p> <p><b>Le aree di cessione (Sdt) dovranno comprendere un’area di 15.000 di St, non urbanizzata, adiacente ed organica all’insediamento. Tale area verrà utilizzata per ospitare parte della potenzialità edificatoria non attuabile all’interno dell’adiacente ambito ANS3 (indicativamente circa 40 alloggi per circa 2.820 mq di SU), che dovrà interamente essere destinato alla realizzazione di un nuovo parco urbano (elemento di sostenibilità per l’attuazione dell’ambito AR5). Il progetto complessivo dell’area AR5-PUA2 (Masterplan), da presentare in sede di POC sarà elaborato dall’attuale proprietà e concordato con l’Amministrazione. <del>Le</del> Dovrà inoltre comprendere anche un possibile assetto di massima per <del>le aree</del> le aree in cessione non urbanizzate, definendo eventualmente anche <del>eventuali</del> gli elementi da <del>definite</del></b></p>

### 3. Osservazioni Cittadini - PSC : proposte di Controdeduzione

					far rispettare in sede di successiva attuazione, spettante, quest'ultima, al Comune di Molinella o suo avente causa.
	AR5	9) Carta dei Vincoli		Eliminare un retino inserito per mero errore materiale in prossimità della scheda 86D	Si recepisce l'osservazione proposta provvedendo a rettificare la Tav.2
	AR5	10) Scheda dei Vincoli		Si chiede di classificare gli edifici individuati nella tavola 2 con il codice 86D con la categoria di tutela A3	L'osservazione non è accoglibile in quanto la categoria di tutela A3 afferisce ad elementi o incongrui.
2)	17809 del 11/09/2017	Agricolo	Tavola 2.3	Inserire variante al tracciato "Percorsi cicloescursionistici intercomunali" al fine di creare un collegamento alla Ciclovia Antiche Paludi Bolognesi	Si recepisce l'osservazione proposta provvedendo ad integrare la Tav.2.3
	AC6.4	1) PSC Tavola 2.2		Eliminare la rotatoria prevista di inserimento sulla strada provinciale e conseguentemente modificare la viabilità interna del Comparto	Si recepisce l'osservazione proposta rilevando che nelle tavole non sono state rappresentati elementi puntuali di progetto in quanto elementi di dettaglio di piani particolareggiati.
	AC6.4	2) NtA		Suddivisione del Comparto AC6.4 in 3 sub-comparti tra loro urbanisticamente indipendenti (definiti dalle superfici territoriali di proprietà dei singoli attuatori) e autonomi in termini di attuazione, con il mantenimento in ogni sub-comparto degli standard previsti nel progetto di piano particolareggiato oggetto di convenzione.	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente. Si rimanda a specifica variazione del PUA approvato e convenzionato. Si rappresenta la integrazione alla norma del RUE all'art. 5.3.2. co. 6
	AC6.4	3) PSC Tavola 2.2 / NtA		Adeguamento normativo e cartografico necessario e funzionale al successivo recepimento, all'interno del Piano particolareggiato approvato, delle modifiche derivanti dalla pianificazione sovraordinata	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente. Si rimanda a specifica variazione del PUA approvato e convenzionato. Si rappresenta la integrazione alla norma del RUE all'art. 5.3.2. co. 6
3)	17876 del 11/09/2017 (segue)	4) PSC Tavola 2.2 / NtA		Incremento di Superficie Complessiva nel sub-comparto di proprietà del richiedente a compensazione del trasferimento al Comune dei terreni pianificati ad uso pubblico ed oggetto di interesse in località Selva Malvezzi Ipotesi suddivisione del Comparto: a) Suddivisione del comparto in 3 sub-comparti con singola verifica degli standard urbanistici senza variazione del perimetro (fatto salvo l'adeguamento per la soppressione della rotatoria) e quindi della Superficie territoriale e della Superficie Complessiva totale; b) Suddivisione del comparto in 3 sub-comparti con singola verifica degli standard urbanistici senza variazione del perimetro (fatto salvo l'adeguamento per la soppressione della rotatoria) e quindi della Superficie territoriale ma con incremento di 600 mq della Superficie Complessiva a fronte di una cessione di aree private di uso pubblico in località Selva Malvezzi; c) Suddivisione del comparto in 3 sub-comparti con singola verifica degli standard urbanistici con incremento della Superficie territoriale e con incremento di 1200 mq della Superficie Complessiva a fronte di una cessione di aree private di uso pubblico in località Selva Malvezzi.	L'osservazione non è accoglibile. Si rappresenta che la variante di PSC in approvazione persegue l'obiettivo di riduzione del consumo di suolo quale necessario adeguamento alle linee di indirizzo regionali, nonché delle conclusioni contenute nell'aggiornamento del quadro conoscitivo e pertanto è da escludere la possibilità di prevedere un incremento di Superficie Complessiva seppur localizzata. Inoltre le aree private di uso pubblico in proposta di cessione sono localizzate in una frazione distinta, Selva Malvezzi, e una compensazione di aree in perequazione andrebbe semmai ricercata in quella specifica località.

### 3. Osservazioni Cittadini - PSC : proposte di Controdeduzione

4	17909 del 12/09/2017	AC6.3	<p><b>1)</b> PSC Tavola 2.2 / NtA</p>	<p>Si chiede la modifica normativa e grafica che consenta al Soggetto attuatore, su propria richiesta, il trasferimento di 500 mq di SC del comparto AC6.3 nell'area a verde pubblico prospiciente la linea ferroviaria adiacente all'area AC3 e revisione della convenzione urbanistica e della pianificazione dell'ambito AC6.3 stesso.</p>	<p><b>L'osservazione non è accoglibile</b> in quanto non pertinente. Si rimanda all'osservazione n° 10 del RUE e relativa controdeduzione.</p>
			<p><b>2)</b> PSC Tavola 2.1</p>	<p>Si chiede l'inserimento nella cartografia del tratto di tangenziale realizzato</p>	<p><b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> e si rettifica la tavola 2.1</p>
			<p><b>3)</b> RUE</p>	<p>I retini di verde pubblico interni al comparto AC6.3 sono da ritenersi indicativi in quanto non ancora completate e suscettibili di variazioni.</p>	<p><b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> e si provvede ad indicare nella disciplina specifica del RUE che per la corretta identificazione si rinvia alla tavole approvate del PUA.</p>

#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

Prot. del	Ambito	Strumento	Osservazione	Proposta di controdeduzione
1) 15655 del 29/07/2017	AVP	Carta Unica del Territorio	Scheda 16 A: Rimozione di vincolo di interesse culturale come da parere della CQAP del 03/04/2017 prot. 6306/2017.	<b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> , si provvede sopprimendo la Scheda 16 A dalla cartografia e dalla Scheda dei Vincoli
2) 16097 del 07/08/2017	ASP4.2	NtA RUE Art. 1.3.16	Si chiede di estendere la possibilità di escludere dal computo della superficie utile o accessoria gli elementi di copertura mobile per le operazioni di carico e scarico anche agli ambiti produttivi pianificati da PUA le cui norme attuative non disciplinano tali elementi di servizio.	<b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> , estendendo la possibilità di escludere dal computo della superficie utile o accessoria gli elementi di copertura mobile per le operazioni di carico e scarico a tutte le aree produttive disciplinate al Capo 5.5 e Capo 5.6 <b>ART. 1.3.16 – SUPERFICIE ESCLUSE DAL COMPUTO DELLA SUPERFICIE UTILE (SU) E DELLA SUPERFICIE ACCESSORIA (SA)</b> (...omissis...) Si considerano inoltre escluse dal calcolo della superficie utile le strutture precarie del tipo tunnel mobili scorrevoli su rotaie, funzionali esclusivamente ad attività o operazioni temporanee, solo per le funzioni non residenziali <del>in ambito ASP1 e ASP2</del> nelle aree produttive di cui al Capo 5.5 e 5.6 delle presenti norme.
3) 17007 del 30/08/2017		NtA RUE Art. 4.1.4 co. 12	Si chiede la soppressione del co. 12 art. 4.1.4 delle norme del RUE al fine di consentire la trasformazione dei locali autorizzati come autorimessa in locali abitabili con l'obbligo di reperire un numero equivalente di posti auto anche in forma scoperta.	<b>L'osservazione non è accoglibile</b> , in quanto. <ul style="list-style-type: none"> <li>al fine di garantire standard qualitativi adeguati all'interno degli ambiti consolidati si ammette una diversa utilizzazione degli spazi chiusi ad uso autorimessa solo qualora risultino in eccesso, sia in termini numerici sia di superficie, rispetto a quanto richiesto per l'uso di progetto.</li> <li>si richiamano ai fini urbanistici i contenuti della sentenza n°5419/2017 del Consiglio di Stato in forza della quale solo le aree libere possono essere interessate da incrementi di volumetria che in tal caso si genererebbe dalla trasformazione di superficie accessoria (parcheeggio) in superficie utile</li> </ul>
4) 17091 del 30/08/2017	ASP3.1	NtA RUE Art. 5.5.3.1	Si chiede l'ampliamento degli usi ammessi all'interno dell'ambito ammettendo l'insediamento degli usi b3.1 (Artigianato dei servizi alla persona) e b4.2 (Attività culturali)	<b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> , convenendo nell'opportunità di integrare la disciplina dell'ambito ASP3.1 all'Art. 5.5.3.1 con gli usi b3.1 (Artigianato dei servizi alla persona) e b4.2 (Attività culturali) in quanto compatibili in termini di accessibilità e dotazioni di standards. <b>ART. 5.5.3.1 - ASP3.1 - (EX D3.1) COMMERCIALI E DIREZIONALI</b> <b>USI AMMESSI</b>

#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

						(...omissis...) b3.1 (Artigianato dei servizi alla persona) b4.2 (Attività culturali prive di significativi effetti di disturbo)	
5)	17170 del 31/08/2017	A	1)	NtA RUE Tavola 2 RUE	<p>Si chiede di costituire una viabilità carraia nell'area adibita a verde pubblico prospiciente la via Provinciale Circonvallazione per l'accesso alla proprietà privata e che possa eventualmente asservire anche l'area AC1.4 costituendo anche il collegamento ciclopedonale del parcheggio pubblico con Corso Mazzini.</p>	<p>L'<b>osservazione non è accoglibile</b>, in quanto il percorso ciclopedonale esistente è oggetto dell'accordo art. 11 Legge n°241/90 approvato con Delibera di Consiglio Comunale n°73/2016. Non si ravvisano nell'istanza le condizioni di rilevante interesse pubblico tali da modificare un'area a verde pubblico con un percorso carrabile.</p> <p>L'<b>osservazione non è accoglibile</b>, richiamato anche il parere contrario espresso dalla CQAP nell'adunanza del 25/09/2017 di cui al verbale prot. 18800/2017 agli atti, in quanto la norma ammette una possibilità di deroga ai principi stabiliti dalla legge in materia di tutela del Centro Storico e delle sue caratteristiche esclusivamente per motivi di interesse pubblico, e comunque nel rispetto della disciplina degli interventi edilizi stabiliti dal DPR 380/2001.</p>	
		A	2)	NtA RUE Tavola 2 RUE	<p>Si chiede l'esclusione dal perimetro di Centro storico per l'area di proprietà del richiedente oppure l'assegnazione di perimetro di deroga sugli interventi di cui l'art. A7 co. 4 L.R. n°20/2000</p>		
6)	17756 del 09/09/2017	AVP		NtA RUE Art. 4.3.5 co.2	<p>Si propone la correzione della frase "<i>strade comunali limitatamente alla via Barattino</i>" con la frase "<i>strade comunali limitatamente alla via Barattino e via degli Alpini</i></p>	<p><b>Si recepisce l'osservazione proposta</b>, convenendo nell'opportunità di integrare la normativa vigente. Si ritiene che la localizzazione di nuovi impianti sulle strade principali a maggior traffico possa essere in generale ammessa purché risultino rispettati i principi generali contenuti nel D.Lgs n. 32/1998, e siano osservati i vincoli di natura ambientale, paesaggistica e storico culturale presenti sul territorio, tenuto conto della necessità di acquisire 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.</p> <p><b>ART. 4.3.5 - IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI (USO B2.6)</b></p> <p>(...omissis...)                      Gli impianti di distribuzione di carburanti possono essere localizzati <i>in fregio alle strade principali a maggior traffico possa essere in generale ammessa purché risultino rispettati i principi generali contenuti nel D.Lgs n. 32/1998, e siano osservati i vincoli di natura ambientale, paesaggistica e storico culturale presenti sul territorio, tenuto conto della necessità di acquisire superfici adeguate per le aree di rifornimento, di parcheggio e di sosta temporanea di</i></p>	

#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

					<i>automobili e autoveicoli pesanti, nonché per idonee aree verdi e per le aree dedicate alla raccolta differenziata dei rifiuti.</i>
7)	17783 del 11/09/2017	AC4.1	NtA RUE Art. 5.2.5 p.to 4	Si chiede di integrare la disciplina specifica con gli usi afferenti alla categoria funzionale turistico-ricettiva <b>e1</b> ( <i>alberghiere</i> ), <b>e2</b> ( <i>extralberghiere</i> ), <b>e3</b> ( <i>ricettive all'aria aperta</i> ), <b>e5</b> ( <i>appartamenti ammobiliati per uso turistico</i> ) (Capo 1.6 lett. b)	<b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> , convenendo nell'opportunità di integrare gli usi in forza della versatilità ammissibile degli spazi anche per il rilevante interesse turistico di promozione del territorio. <b>ART. 5.2.5 - AC4 / ZONE PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI SATURE DI FRANGIA DI RIQUALIFICAZIONE E DI ADEGUAMENTO TIPOLOGICO ( EX ZONA B4-B5-B8 DEL PRG ) (...omissis...)</b> <b>4. AREE CON SPECIFICHE PRESCRIZIONI: ZONA AC4.1 - USI AMMESSI:</b> <b>e1</b> ( <i>attività ricettive alberghiere</i> ); <b>e2</b> ( <i>Attività ricettive extra alberghiere</i> ) <b>e3</b> ( <i>ricettive all'aria aperta</i> ) <b>e5</b> ( <i>Attività salnuaria di alloggio e prima colazione (B&amp;B), appartamenti ammobiliati per uso turistico</i> )
8)	17827 del 11/09/2017	A	NtA RUE Tavola 2 Art. 5.1.1 Art. 5.1.4	A fronte del gravissimo stato di degrado degli immobili del Centro Storico e del degrado per abbandono, al fine di consentire un effettivo recupero si chiede la perimetrazione con individuazione interventi ammissibili ai sensi dell'art. A7 L.R. n°20/2000, che consentano anche la demolizione e ricostruzione, anche dell'ambito a Nord della Via Ferrari avente le medesime caratteristiche.	<b>Si recepisce parzialmente l'osservazione proposta</b> e si integra la normativa del Centro storico art. 5.1.1 e seguenti con una disciplina aggiornata per gli edifici ubicati all'interno dei perimetri speciali.
9)	17837 del 11/09/2017	AC7.1	NtA RUE Art. 5.3.3 Art. 7.3.12	a) Incremento della Superficie utile produttiva "una tantum" 10% delle superfici esistenti e del rapporto di copertura con adeguamento delle dotazioni minime per la salvaguardia del verde; b) possibilità di intervento mediante incentivi volumetrici per singole unità immobiliari anziché all'intero edificio, rivedendo gli incrementi minimi di classe energetica c) chiarire l'ambito di applicazione del Progetto Unitario Convenzionato e definirne i contenuti d) ammissibilità intervento di RE per ampliamenti di unità immobiliari residenziali esistenti mediante utilizzo dell'involucro produttivo esistente, all'interno della fascia di 50 metri, senza obbligo di produrre relazione acustica	<b>Si recepisce parzialmente l'osservazione proposta</b> , a) Si condivide la necessità di incrementare la superficie esistente per ragioni igienico sanitarie per una quantità stabilita pari a massimo mq. 20 una tantum; <b>ART. 5.3.3 – AC 7/ ZONE DI TRASFORMAZIONE SOGGETTE A PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO</b> <b>4. AREE CON SPECIFICHE PRESCRIZIONI: AC 7.1 – Capoluogo (...omissis...)</b> <b>E' ammesso un incremento una tantum pari a mq.20 della superficie esistente di edifici a prevalente destinazione produttiva per limitati adeguamenti igienico sanitari dell'attività.</b> b) <b>Si respinge l'osservazione</b> in quanto il sistema degli

#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

				<p>incentivi volumetrici è codificato da specifica disciplina</p> <p>c) <b>Si recepisce l'osservazione</b> inserendo il nuovo art. 7.3.12 contenente la disciplina del Permesso di Costruire convenzionato di cui all'art. 28 bis DPR 380/2001. Nel caso in esame la convenzione regola le caratteristiche morfologiche degli interventi edilizi per il recupero ai fini abitativi delle superfici produttive dismesse.</p> <p>d) <b>Si respinge l'osservazione</b> in quanto anche gli Enti ambientali si sono espressi nel merito della necessità di acquisizione di valutazioni acustiche nella fascia di 50 metri di arterie a grande traffico.</p>
10)	17909 del 12/09/2017	AC6.3	<p>1) NtA RUE Art. 5.3.2</p> <p>2) RUE Tavola 1.2</p> <p>3) RUE Art. 5.3.2 co. 2</p>	<p><b>L'osservazione è parzialmente accoglibile</b>, limitatamente alla possibilità di modifica della convenzione attuativa del Comparto AC6.3, conformemente agli strumenti urbanistici sovraordinati.</p> <p><b>L'osservazione non è accoglibile</b>, per quanto attiene il trasferimento della Superficie edificatoria. Si rileva che l'area prevista per l'atterraggio è legittimata come verde privato di rispetto per l'adiacente ferrovia ed individuata nella cartografia come Verde pubblico, e pertanto non esistono le idonee conformità per promuovere azioni di perequazione urbanistica. Inoltre l'inserimento di capacità edificatorie aggiuntive ai sensi dell'art. 5 della L.R. n°20/2000 deve essere accompagnata da valutazione positiva del Documento di Valsat da parte degli Enti sovraordinati.</p> <p><b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> e si rettifica la tavola 1.2</p> <p><b>Si recepisce l'osservazione proposta</b> e si specifica nella normativa quanto segue: (...omissis...)</p> <p><b>Per quanto attiene alle individuazione degli standard in cessione nella cartografia si rinvia alle geometrie individuate nel Piano Approvato e sue varianti fino a completamento dei lavori.</b></p> <p><b>L'osservazione non è accoglibile</b>, in quanto le funzioni potenzialmente insediabili sono prettamente produttive e non compatibili con l'insediamento di funzioni tipiche del consolidato residenziale o direzionale/commerciale.</p>
11)	17912 del 12/09/2017	ASP4.1	NtA RUE Art. 5.6 co.2	<p>Si chiede la modifica normativa e grafica che consenta al Soggetto attuatore, su propria richiesta, il trasferimento di 500 mq di SC del comparto AC6.3 nell'area a verde pubblico prospiciente la linea ferroviaria adiacente all'area AC3 e revisione della convenzione urbanistica e della pianificazione dell'ambito AC6.3 stesso.</p> <p>Si chiede l'inserimento nella cartografia del tratto di tangenziale realizzato</p> <p>I retini di verde pubblico interni al comparto AC6.3 sono da ritenersi indicativi in quanto non ancora completate e suscettibili di variazioni.</p> <p>Integrazione degli usi turistico ricettivi con la categoria e2 (attività extralberghiere) ed e5 (appartamenti ammobiliati) aggiuntivo all'uso e1 (ricettive alberghiere)</p>

#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

12)	17913 del 12/09/2017	AC5.C	<p>NtA RUE Art. 5.3.1 RUE Tavola 1.2</p>	<p>Inserimento dell'area AC5.C nel tessuto consolidato per il completamento della residua edificabilità e contestuale assegnazione di una parte della Sc da edificare come edilizia convenzionata con parcheggi pertinenziali da realizzare con posti scoperti ed esclusa dall'obbligo dei 20 mq per alloggio di autorimessa e cantina</p>	<p>L'osservazione è parzialmente accoglibile e si inserisce un nuovo ambito AC7.4 con disciplina specifica di attuazione diretta.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP	<p>NtA RUE Art. 5.5.1 RUE Tavola 1.2</p>	<p>Soppressione della zona e della disciplina specifica ed identificazione della stessa nell'ambito ASP1 oppure semplificazione dell'iter attuativo consentendo un intervento diretto affine all'ambito ASP1.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina specifica era stata introdotta dal Piano a tutela degli adiacenti ambiti residenziali, sulla scorta di analisi e valutazioni ambientali che mantengono la loro validità.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP	<p>NtA RUE Art. 4.1.5 e</p>	<p>Si chiede di verificare la necessità o meno di dotazioni supplementari di P1 negli ambiti produttivi con St storicamente consolidata.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile in quanto la quantificazione delle dotazioni previste soddisfa i minimi di legge e ulteriori riduzioni non sono compatibili con la normativa tecnica edilizia.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP	<p>NtA RUE Art. 4.1.7 co. 3</p>	<p>Si chiede la revisione delle quantità di standard PU per gli usi artigianali ed industriali negli interventi edilizi diretti e loro riduzione ad almeno: PU = 10 mq per ogni 100 mq di Su</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile in quanto le quantità definite nelle norme di PU in ambito artigianale ed industriale identificano una dotazione necessaria a garantire elevati livelli di qualità urbana.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP		<p>Revisionare le tariffe relative alla monetizzazione di Parcheggi Pubblici e riduzione dell'incidenza al mq del costo dei P1 da realizzare in ambiti produttivi.</p>	<p>L'osservazione è non pertinente in quanto attiene ad un regolamento speciale oggetto di distinto procedimento di approvazione.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP	<p>NtA RUE Art. 1.3.15 co. 7</p>	<p>Si chiede la soppressione del comma e l'applicazione unitaria in tutto il territorio comunale di una sola modalità di conteggio di tettoie e vani tecnici, che si discostano dalle definizioni di cui alla DAL n°279/2010.</p>	<p>Si recepisce l'osservazione allineando la definizione ai disposti di cui DGR 922/2017. Si sopprime pertanto il co. 7.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP	<p>NtA RUE Art. 5.12.3 co. 3</p>	<p>Integrare le possibilità di cambio d'uso dei fabbricati con destinazione d2.3 "Attività di tipo interaziendale" verso usi diversi al fine di conservare il patrimonio edilizio esistente.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile in quanto le caratteristiche di edifici destinati ad attività di tipo interaziendale non sono generalmente compatibili con altre funzioni.</p>
13)	17915 del 12/09/2017	ASP		<p>Facendo seguito alla L.R. n°5/2005 e alla possibilità di avvio di attività legate alla vendita di animali, pensioni per animali, toelettatura, addestramento, allevamento, dog-sitter, mostra con vendita che possono essere esercitate anche da soggetti diversi dall'imprenditore agricolo, si chiede la creazione di un uso specifico per consentirne l'insediamento in zona agricola al fine di incentivare anche il recupero di aree e contenitori dismessi.</p>	<p>Si recepisce l'osservazione integrando il testo delle NtA come segue:  <b>Art. 1.6.1</b>  <i>b3.1. Artigianato dei servizi alla persona, alla casa, ai beni di produzione, alle imprese</i>, nonché agli automezzi limitatamente a cicli e motocicli, attività sportive e di spettacolo, gestione parco giochi e/o giochi gonfiabili. Sono comprese anche le attività correlate ai servizi agli animali di cui alla L.R. n°5/2005, ad esclusione di pensioni, addestramento e allevamento insediabili esclusivamente nel territorio rurale. L'insediamento di attività sportive e di spettacolo è subordinato al deposito di valutazione di impatto</p>
14)	17942 del 12/09/2017	AVP/ ARP	<p>NtA RUE Art. 5.13.1 Art. 1.6.1</p>	<p>Facendo seguito alla L.R. n°5/2005 e alla possibilità di avvio di attività legate alla vendita di animali, pensioni per animali, toelettatura, addestramento, allevamento, dog-sitter, mostra con vendita che possono essere esercitate anche da soggetti diversi dall'imprenditore agricolo, si chiede la creazione di un uso specifico per consentirne l'insediamento in zona agricola al fine di incentivare anche il recupero di aree e contenitori dismessi.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina specifica era stata introdotta dal Piano a tutela degli adiacenti ambiti residenziali, sulla scorta di analisi e valutazioni ambientali che mantengono la loro validità.</p>



#### 4. Osservazioni Cittadini - RUE : proposte di Controdeduzione

						2. Sono comunque sempre ammesse all'interno delle ZAS tutte le attività compatibili con l'agricoltura e il territorio rurale, disciplinate negli articoli precedenti.
--	--	--	--	--	--	---

## 5. Riserve Città Metropolitana di Bologna – PSC/RUE/CUT/VALSAT : proposte di Controdeduzione

Prot. del	Ambito	Strumento	Osservazione	Proposta di controdeduzione
Città Metropolitana 24624 del 21/12/2017 1)	Ambiti da riqualificare <u>Riserva 1</u>	AR5 – PUA1 e PUA2 <b>PSC</b> Tavola 1.1 PSC NtA – Art. 4.3 co. 9 NtA – Art. 4.3 co. 10 <b>RUE</b> <b>Tavola 1.2</b>	Si chiede di distinguere cartograficamente sia nel RUE sia nel PSC i due sub-ambiti 1 e 2, e di integrare: <u>per il sub-ambito 1</u> la norma del PSC e la Valsat richiamando tutte le indicazioni di sostenibilità ambientale, territoriale e infrastrutturale stabilite nel PSC <u>per il sub-ambito 2:</u> si chiede di dare all'ambito una connotazione urbana e non produttiva, ammettendo, oltre alle funzioni residenziali ed al mix urbano, attività terziarie, direzionali e produttive di tipo locale artigianale e di servizio compatibili.	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente. A fronte della relazione allegata al documento di riserve, si ritiene opportuno subordinare la capacità edificatoria ammissibile nell'ambito PUA2 all'esito positivo degli approfondimenti indicati dalla Valsat per il POC (qualità del suolo, sottosuolo e falda, reti, viabilità), nonché prescrivere anche nel Documento di Valsat la conservazione e valorizzazione di elementi storici per i quali il RUE prevede specifiche norme di tutela in sede di recupero.
	Ambiti specializzati per attività produttive <u>Riserva 2</u>	ANP 1 <b>PSC</b> NtA – Art. 4.6 co.2 e 4 <b>Documento di Valsat</b>	Si chiede di garantire che tutte le previsioni rispettino l'obiettivo del raggiungimento dei requisiti e delle prestazioni di APEA. Per l'ambito ANP1 si chiede di riportare nel PSC i parametri urbanistici e le indicazioni di sostenibilità ambientale, territoriale e infrastrutturale stabilite nel PSC Vigente	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente. Si ripristina la precedente versione dell'art. 4.6 co.4 Si riscrive l'art. 4.6, ripristinando per l'ambito ANP1 il dimensionamento previsto dal PSC (norme e Valsat) a quanto previsto dal PUA
	Rurale <u>Riserva 3</u>	<b>PSC</b> NtA – Art. 4.9 co. 6 <b>Documento di Valsat</b>	Si chiede di modificare l'art. 4.9 co. 6 eliminando la possibilità generalizzata di prevedere nuove attività extragricole in territorio rurale e di confermare l'individuazione della nuova ZAS 11 solo come riconoscimento di un'attività extragricola già esistente, prevedendo eventuali ampliamenti tramite POC. Si chiede inoltre di prevedere una scheda di Valsat.	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente. Si elimina il riferimento al possibile insediamento di nuove attività e si redige una scheda di Valsat per la nuova zona ZAS11.
	Dotazioni territoriali <u>Riserva 4</u>	<b>PSC</b> <b>NtA – Titolo III</b>	Si suggerisce di integrare il PSC con alcune indicazioni di carattere qualitativo per le successive fasi di pianificazione finalizzate alla corretta progettazione degli spazi pubblici, con particolare riferimento al nuovo parco urbano e all'area per attrezzature sportive.	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente. Si inserisce il nuovo art. 3.5 nelle Norme di PSC
	<u>Riserva 5</u>	<b>Tavola e Scheda            dei Vincoli</b>	Si chiede di integrare la tavola e la scheda dei vincoli con le indicazioni specifiche riportate nei pareri degli Enti competenti.	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente, integrando la tavola e la scheda dei vincoli con le indicazioni specifiche riportate nei pareri degli Enti competenti.
	<u>Riserva 6</u>	<b>Documento di Valsat</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>E' necessario integrare la Valsat con una scheda specifica per gli ambiti di riqualificazione diffusa <b>AC7.1 (ex AR3) e AC7.2 (ex AR4)</b> contenente una valutazione complessiva della previsione rispetto a tutte le componenti ambientali interessate, dal momento che la variante al PSC propone per questi ambiti l'attuazione diretta tramite progetto unitario convenzionato.</li> <li>Approfondire la previsione della <b>ZAS11</b></li> </ul>	Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente. Si integra il documento di Valsat integrando con i nuovi <b>Art. 3.3 e Art.3.4.</b>

## 5. Riserve Città Metropolitana di Bologna – PSC/RUE/CUT/VALSAT : proposte di Controdeduzione

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Per l'<b>ambito AC6.3 sub. 1</b> non sottoposto a Valsat in quanto conferma di previsioni previgente PRG, si ribadisce che è comunque opportuno evidenziare nel PSC la presenza di eventuali criticità ambientali, per fornire indicazioni sulle necessità di mitigazioni o accorgimenti da prevedere nelle successive fasi</li> </ul>	<p>Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente.</p> <p>Si introduce la nuova tavola 4 tra gli elaborati grafici di PSC prevedendo con un'individuazione ideogrammatica, l'applicazione dell'art. 12.18 co.6 PTCP</p>
<b>Riserva 7</b>	<b>Variante al PTCP</b>	<p>Si condivide di apportare modifiche alla tavola 4° del PTCP (PMP), prevedendo con un'individuazione ideogrammatica, l'applicazione dell'art. 12.18 co.6 in corrispondenza del tratto di viabilità ritenuto particolarmente problematico, demandando la conferma della previsione e l'indicazione di un tracciato stradale alla realizzazione di uno studio di fattibilità. Si ricorda che l'inserimento della previsione all'interno del PSC approvato è comunque subordinato all'acquisizione dell'intesa della Città Metropolitana, ai sensi dell'art. 22 della L.R. n°20/2000 previa valutazione positiva della Giunta Regionale.</p>	<p>Si chiede di integrare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>l'art. 1.12 del PSC inserendo i contenuti del nuovo atto tecnico DGR 922/2017 con riferimento alle DTU (Allegato 2)</li> <li>il RUE con una Tavola di corrispondenza che riproduca l'indice generale del regolamento edilizio tipo</li> </ul>	<p>Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente, integrando l'art. 1.12 delle NtA del PSC.</p> <p>Si integra la norma del RUE con un elaborato specifico, parte integrante delle medesime, denominato "Regolamento edilizio tipo-Tavola di corrispondenza" conformemente ai disposti di cui alla DGR 922/2017.</p>
<b>ARPAE-SAC</b>	<b>Ambito AC6.2 sub. 1</b> (ex C3.2 sub. 1)		<p>Si ritiene necessario elaborare una scheda di Valsat specifica per questo ambito</p>	<p>Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente.</p> <p>Si integra il documento di Valsat</p>
	<b>AC7.1 (ex AR3) e AC7.2 (ex AR4)</b>		<p>Si chiede di redigere schede di Valsat per questi ambiti prima dell'approvazione del PSC</p>	<p>Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente.</p> <p>Si integra il documento di Valsat</p>
<b>Vincolo Sismico</b>	<b>Pericolosità sismica</b>		<p>In fase di POC e PUA, dove previsti, dovranno essere realizzati gli ulteriori livelli di approfondimento previsti dagli indirizzi regionali.</p> <p>Nelle conclusioni delle relazioni geologiche, idrogeologiche e sismiche successive al PSC, per la redazione dei POC e dei PUA, dovrà essere sempre espresso il giudizio di fattibilità per usi urbanistici delle varie aree inserite.</p>	<p>Si recepisce l'osservazione controdeducendo positivamente.</p> <p>Si integra la normativa della Scheda dei Vincoli</p>

## 6. Osservazioni SUE – PSC/RUE/CUT: proposte di Controdeduzione

PSC		
Ambito	Strumento	Osservazione
	<b>Legenda</b>	Aggiornamento legenda coordinando le definizioni ed abbreviazioni come integrate dalla DGR 922/2017
	<b>Art. 1.5</b>	Si integra l'elenco degli elaborati con una tavola specifica afferente la variante al PTCP in approvazione
	<b>Art. 1.8</b>	In virtù dell'approvazione del Masterplan con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 76/2017 si inserisce il nuovo comma 4 di dettaglio per l'ambito AC6.2
<b>NtA</b>	<b>Art. 1.12</b>	Si provvede all'aggiornamento di tutte le definizioni rinviando alle definizioni tecniche uniformi (DTU) in recepimento del Documento d'intesa di Conferenza Unificata 20/10/2016 e approvata con DGR n°922/2017 Allegato II
	<b>Art. 4.1</b>	Si inserisce il nuovo comma 9 di integrazione dei contenuti generali previsti per la Città Storica
	<b>Art. 5.7</b>	Si inserisce il nuovo comma 3 integrativo delle nuove previsioni per la realizzazione della tangenziale
	<b>Tav.1.2</b>	Rappresentazione parcheggio in prossimità del sottopassaggio oggetto di finanziamento pubblico già approvato
	<b>Tav. 2.1</b>	Si rappresenta lo sviluppo della tangenziale inserendo il tratto già realizzato
<b>Cartografia</b>	<b>Tav. 2.1-2.2</b>	Si rettifica il perimetro di ARP in prossimità dello Scolo Lorgana non oggetto di vincolo, conformemente al parere della Regione Emilia Romagna prot.6039 del 30/03/2017
		<b>Proposta di controdeduzione</b>
		Tavola 4 – Variante SP6 al PTCP San Martino in Argine - Miravalle
		Art. 1.8. Misure di salvaguardia e continuità degli strumenti urbanistici attuativi vigenti (...omissis..)
		4. Per il comparto A C 6-2, così come individuato all'art. 5.3.2 del RUE, il PSC individua i nuovi obiettivi, coerenti con le strategie pianificatorie introdotte dall'Amministrazione Comunale con la sottoscrizione dell'art. 18 ( Rep. 8633 del 29/03/2017 ) e richiamati nel Masterplan già approvato dal C.C. con deliberazione n.76 del 28/12/2017. Tali indicazioni dovranno essere recepite modificando la Convenzione in essere per tale area, in accordo con i soggetti attuatori, previa variante al P.P.I.P ai sensi di legge.
		Art. 4.1. Città storica (A) (...omissis...)
		9. Il PSC identifica puntualmente nella Tavola 1 ambiti nei quali per interesse pubblico è possibile attuare interventi edilizi specifici in deroga ai principi stabiliti dal co.3 dell'art. A7 LR n°20/2000 volti al riuso e alla rigenerazione, ai fini dell'eliminazione degli elementi incongrui e del miglioramento della qualità urbana ed edilizia dei tessuti esistenti. Il RUE stabilisce la disciplina generale relativa agli interventi diffusi negli ambiti di cui all'art. A7 co.4 LR n°20/2000.

## 6. Osservazioni SUE – PSC/RUE/CUT: proposte di Controdeduzione

RUE		
Ambito	Strumento	Osservazione
	<b>Legenda</b>	Aggiornamento legenda coordinando le definizioni ed abbreviazioni come integrate dalla DGR 922/2017
	<b>Art. 1.1.8</b>	Al fine di provvedere al coordinamento del nuovo regolamento edilizio unico alle disposizioni vigenti nel Comune di Molinella si inserisce il comma 3 con espresso rinvio alle disposizioni sovraordinate indicate nell'allegato III dell'atto regionale di coordinamento tecnico approvato con DGR n°922/2017
	<b>Art. 1.6.1</b> <b>Capo 5.2</b> <b>Capo 5.5</b>	Si integra la definizione delle sale scommesse conformemente agli aggiornamenti recepiti anche dal Comune di Molinella con DGC n°183/2017 a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche alla L.R. n°5/2013 e DGR 831/2017. Si ammette l'insediamento di detto uso all'interno di tutti gli ambiti del territorio comunale ad esclusione del Centro Storico, compatibilmente con le limitazioni imposte dalla disciplina vigente.
NtA	<b>Capo 1.2</b> <b>Capo 1.3</b> <b>Capo 1.4</b>	Si provvede all'aggiornamento di tutte le definizioni rinviando alle definizioni tecniche uniformi (DTU) in recepimento del Documento d'intesa di Conferenza Unificata 20/10/2016 e approvata con DGR n°922/2017 Allegato II
	<b>Art. 1.4.12</b>	Al fine di una specifica applicazione della definizione di pertinenza, con specifico riferimento alla definizione del regime amministrativo su di esse applicabili ai sensi del DLgs 222/2016 – Sezione II Edilizia voce n°34, si integra il comma 2 la definizione di pertinenza inserendo gli spazi aperti, coperti.
	<b>Art. 5.1.1</b>	Il recepimento dell'osservazione prot. 17827/2017 ha comportato la riscrittura della disciplina del Centro storico al fine di consentirne una più chiara interpretazione ed applicazione. Si ritiene pertanto di sopprimere il co. 9 in quanto i contenuti sono stati integralmente recepiti nella disciplina di cui all'art. 5.1.4. co. 11
	<b>Art. 5.2.4</b> <b>Art. 5.3.1</b>	Si sostituisce l'acronimo di AC5.n per i comparti già attuati e completati e per i quali si è già provveduto alla presa in carico delle opere di urbanizzazione da parte
		<b>Proposta di controdeduzione</b>
		ART. 1.1.8 – PREVALENZA DELLE NORME DI TUTELA E DISPOSIZIONI SOVRAORDINATE (...omissis...) 3. Tutti gli interventi ammessi dalle seguenti norme dovranno essere conformi alle disposizioni sovraordinate incidenti sugli usi e le trasformazioni del territorio e sull'attività edilizia per le quali si rimanda all'Allegato III dell'Atto regionale di coordinamento tecnico approvato con DGR n.922/2017. CAPO 5.2 – AC / AMBITI URBANI CONSOLIDATI PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI (...omissis...) 6. In tutti gli ambiti AC disciplinati dal presente Capo è ammesso l'insediamento di sale scommesse (uso b4.6) compatibilmente con le limitazioni imposte dalla disciplina vigente. CAPO 5.5 – ASP / SISTEMA INSEDIATIVO PER FUNZIONI PREVALENTEMENTE PRODUTTIVE (AMBITI PRODUTTIVI COMUNALI ESISTENTI) 4. In tutti gli ambiti ASP disciplinati dal presente Capo è ammesso l'insediamento di sale scommesse (uso b4.6) compatibilmente con le limitazioni imposte dalla disciplina vigente.
		ART. 1.4.12 – SCOMPOSIZIONE DELL'U.E. IN UNITA IMMOBILIARI E PARTI COMUNI (...omissis...) – gli spazi aperti coperti, quali tettoie definite come SA ai sensi della DGR n°922/2017, loggie/loggiati, balcone, portico, veranda;

## 6. Osservazioni SUE – PSC/RUE/CUT: proposte di Controdeduzione

	dell'amministrazione comunale.	
<b>Art. 5.3.2</b>	Conformemente alle modifiche adottate per quanto attiene la realizzazione della tangenziale di Molinella, si rettifica il disposto sopprimendo parte del comma 3	
<b>Capo 5.7</b>	Si provvede alla correzione di refusi contenuti nel testo adottato in merito ad ambiti definiti nel PSC e soppressi dalla presente variante	
<b>Art. 5.13.1</b>	Si inseriscono i commi 4 e 5 recependo la disciplina per attività varie connesse all'attività agricola o con esse compatibili quali attività di gioco.	<p>1. Sono inoltre ammesse, qualora gli immobili esistenti abbiano caratteristiche tipologiche compatibili, e fatte salve tutte le disposizioni vigenti in materia igienica, ambientale e di sicurezza:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>le attività agrituristiche e le attività connesse di agricoltura sociale rinviando alla disciplina disposta da leggi specifiche in materia, esercitate sia da soggetti aventi titolo in zona agricola sia associazioni riconosciute o affiliate;</li> <li>le attività di pensioni, addestramento e allevamento animali, conformemente alla disciplina di cui alla L.R. n°5/2005, esercitate anche da soggetti non connessi all'attività agricola;</li> <li>ogni attività di gioco compatibile con il territorio rurale (es. campi da gioco per softair/paintball o simili) esercitate da associazioni riconosciute o affiliate.</li> </ol> <p>2. Per l'insediamento delle funzioni di cui al comma precedente è sempre ammesso il riuso dei fabbricati esistenti compatibilmente alle prescrizioni indicate agli artt. 5.13.2 e 5.13.3 e sono escluse possibilità di nuove edificazioni ai soggetti diversi dalle figure aventi titolo in zona agricola (CD, IA o IAP), fatte salve normative sovraordinate vigenti in materia.</p> <p>3. L'insediamento di funzioni aventi un potenziale impatto acustico dovranno comunque garantire, alle abitazioni o altre strutture già esistenti di altra proprietà, i livelli sonori massimi previsti per legge per i rispettivi specifici usi. Qualora per l'insediamento dell'uso sia necessario un titolo abilitativo, la valutazione di impatto acustico con specifico riferimento al livello sonoro indotto alle strutture/attività esistenti dovrà essere obbligatoriamente allegata. Qualora l'esercizio dell'attività non preveda la realizzazione di opere o siano contemplate fra le attività libere detta relazione dovrà essere conservata agli atti del proprietario o del titolare dell'attività e consegnata agli organi competenti in caso di richiesta e/o specifica verifica.</p>
<b>Art. 7.3.12</b>	Si inserisce specifica disciplina per il permesso di costruire convenzionato, da sostituire all'acronimo PUC utilizzato in sede di adozione	<p><b>ART. 7.3.12– PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO</b></p> <p>1. Si rinvia alle procedure e disposizioni di cui all'art. 28 bis</p>

## 6. Osservazioni SUE – PSC/RUE/CUT: proposte di Controdeduzione

			<p>DPR 380/2001.</p> <p>2. I documenti costitutivi del Permesso di costruire convenzionato sono i medesimi di un PdC, a cui si aggiunge la proposta di convenzione ai sensi dell'art. 11 della L. n. 241/1990 relativa agli impegni particolari richiesti nel caso specifico.</p> <p>3. Per la domanda e per la procedura di valutazione dei permessi di costruire convenzionati si applicano le norme di cui agli articoli precedenti.</p> <p>4. Sull'istanza il SUE provvederà ad acquisire specifica atto deliberativo della Giunta Comunale con particolare riferimento alla verifica degli interessi pubblici rappresentati all'Amministrazione.</p> <p>Art.4. Esonero e riduzione degli oneri di urbanizzazione (...omissis...)</p>
	<p><b>Appendice A</b></p>	<p>In virtù dell'aggiornamento delle classi energetiche disposte con DGR 1275/2015 e ritenuto necessario conservare le premialità per interventi mirati al contenimento del consumo energetico si integra l'art. 4 co. 1 lett. c) relativamente alle riduzioni concesse per gli oneri di urbanizzazione.</p>	<p>1. Per gli interventi di edilizia residenziale che portino alla realizzazione di edifici a basso consumo energetico classificati nella più alta classe energetica identificata ai sensi <del>del D.Lgs. 192/05 e 311/06</del> <del>del CLASSE A</del> della normativa vigente al momento di deposito dell'istanza del titolo abilitativo e risultante da relazione specialistica, gli oneri di urbanizzazione secondaria U2 sono ridotti del 20%. Il raggiungimento di detto requisito verrà successivamente accertato in sede di deposito istanza del certificato di abitabilità ed in caso di esito negativo assoggettato a conguaglio.</p>
<p><b>Cartografia</b></p>	<p><b>Tavola 1.1</b></p>	<p>Correzione mero errore materiale per inserire perimetro del territorio urbanizzato al'1985 a San Pietro Capofiume</p>	
		<p>Si rettifica il percorso indicato per la tangenziale inserendo il tratto realizzato.</p> <p>Inserire il parcheggio nella tavola di RUE di fianco alla scuola coordinando con la tavola di PSC</p>	
	<p><b>Tavola 1.2</b></p>	<p>Si rettifica la cartografia conformemente allo stato di fatto dell'area a parcheggio ubicata all'incrocio Via Tagliamento-Via Rialto</p> <p>Modifica del perimetro di ex ambito AC5.C conformemente alle disposizioni indicate nella nuova norma.</p>	
	<p><b>Tavola 1.3</b></p>	<p>Aggiornamento delle indicazioni cartografiche relative all'ambito AC6.2 ex C3.2 conformemente alle indicazioni del Masterplan approvato con Delibera di Consiglio Comunale n° 76 del 28/12/2017.</p> <p>Rettificare l'area verde a Marmorta oggi in AC</p>	

## 6. Osservazioni SUE – PSC/RUE/CUT: proposte di Controdeduzione

<b>CARTA UNICA DEL TERRITORIO</b>	
<b>Cartografica</b>	Si rettifica il perimetro di ARP in prossimità dello Scolo Lorgana non oggetto di vincolo, conformemente al parere della Regione Emilia Romagna prot.6039 del 30/03/2017
	Si rettifica un mero errore materiale sulla Scheda 112D come approvato da variante al RUE n°2
	Correzione mero errore materiale per inserire perimetro del territorio urbanizzato al'1985 a San Pietro Capofiume
	Rettifica mero errore materiale vincolo DLgs 42/2004 torrente Quaderna