PUG
PIANO URBANISTICO GENERALE

NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE

strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale

ASSETTO E STRATEGIA LOCALE

HUB Metropolitani

ADOZIONE – TESTO COMPARATIVO

Tecniche testo aggiunto
~~Tecniche~~ testo eliminato
Tecniche riferimento osservazione

assunzione 21/11/2023
adozione ../../….
approvazione ../../….
in vigore dal ../../….

S3.1.HUB_CONTR

Città Metropolitana di Bologna

BORGO TOSSIGNANO ◘ CASALFIUMANESE ◘ CASTEL DEL RIO ◘ CASTEL GUELFO DI BOLOGNA ◘ CASTEL SAN PIETRO TERME ◘ DOZZA ◘ FONTANELICE ◘ IMOLA ◘ MEDICINA ◘ MORDANO

PIANO URBANISTICO GENERALE DEL NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE

Sindaci

Marco Panieri, Comune di Imola – Presidente Nuovo Circondario Imolese
Beatrice Poli, Comune di Casalfiumanese – Vicepresidente del Nuovo Circondario Imolese
Francesca Marchetti, Comune di Castel San Pietro Terme – Vicepresidente del Nuovo Circondario Imolese
Mauro Ghini, Comune di Borgo Tossignano
Alberto Baldazzi, Comune di Castel del Rio
Claudio Franceschi, Castel Guelfo di Bologna
Luca Albertazzi, Comune di Dozza
Gabriele Meluzzi, Comune di Fontanelice
Matteo Montanari, Comune di Medicina
Nicola Tassinari, Comune di Mordano

Coordinamento istituzionale

Michele Zanelli, Assessore all'Urbanistica del Comune di Imola

Ufficio di Piano

Alessandro Bettio, Nuovo Circondario Imolese – Dirigente
Beatrice Bonaccurso - Simonetta D'Amore, Nuovo Circondario Imolese – Garante della comunicazione e della partecipazione
Laura Ricci, Nuovo Circondario Imolese – Responsabile
Rachele Bria, Comune di Medicina
Manuela Mega, Comune di Castel San Pietro Terme
Daniela Mongardi, Nuovo Circondario Imolese
Stefania Montanari, Comune di Dozza
Martina Naldi, Nuovo Circondario Imolese
Sara Pasquali, Nuovo Circondario Imolese
Roberta Querzè, Comune di Imola
Morena Rabiti, Comune di Castel Guelfo di Bologna
Lucietta Villa, Comune di Imola

Coordinamento scientifico e metodologico del Piano

Mauro Baioni (determinazione n. 210/2021)

Tecnici comunali collaboratori

Sisto Astarita, Comune di Medicina – Dirigente
Angelo Premi, Comune di Castel San Pietro Terme – Dirigente
Susi Angelini, Comune di Imola
Fulvio Bartoli, Comune di Imola
Maurizio Bruzzi, Comune di Castel del Rio
Alfonso Calderoni, Comune di Mordano
Benedetta Caleffi, Comune di Mordano
Annalisa Caprara, Comune di Imola
Tiziano Consolini, Comune di Medicina
Federica Degli Esposti, Comune di Imola
Giorgio Di Fiore, Comune di Imola
Barbara Emiliani, Comune di Castel San Pietro Terme
Silvano Fabrizio, Comune di Medicina
Federica Ferri, Comune di Imola
Rita Lugaresi, Comune di Castel San Pietro Terme
Mirko Martignani, Comune di Fontanelice
Stefania Mongardi, Comune di Castel San Pietro Terme
Raffaele Picaro, Comune di Borgo Tossignano
Simone Pisano, Comune di Imola
Laura Pollacci, Comune di Casalfiumanese
Valeria Roncarati, Comune di Castel San Pietro Terme
Silvia Suzzi, Comune di Medicina
Jessica Torri, Comune di Medicina

Contributi specialistici del Piano

Accessibilità, qualità dell'aria, rumore, cambiamenti climatici e cartografia

AIRIS srl (determinazione n. 256/2021)

Suolo, sottosuolo, acqua, rischio idraulico, sismica, servizi ecosistemici e paesaggio

Valeriano Franchi (determinazione n. 255/2021)

Supporto al Garante del Piano e al Percorso Partecipativo del PUG

Elena Farnè (determinazione n. 234/2021)

Archeologia

Lorenza Ghini (determinazione n. 233/2021)
Laura Mazzini, Comune di Imola

Mobilità

Area Blu spa (Società in house del Comune di Imola)
Polinomia srl (determinazione n. 75/2022)

Supporto grafico alla Strategia

INOUT architettura (determinazione n. 321/2022)

Supporto legale

Tommaso Bonetti (determinazione n. 280/2023)

Sito web e comunicati stampa del Piano

U.O. Comunicazione e Progetti Strategici del Nuovo Circondario Imolese
Ufficio Comunicazione del Comune di Imola
Sistemi Informativi Associati del Nuovo Circondario Imolese

indice

HUB METROPOLITANO ZONA INDUSTRIALE IMOLA

Tavole Azioni S3.1, S3.2, S3.3, S3.4
Descrizione Azioni e interventi

HUB METROPOLITANO SAN CARLO

Tavole Azioni S3.1, S3.2, S3.3, S3.4
Descrizione Azioni e interventi

Chiave di lettura

AZIONE 7.2.1

- **Numero dell'Azione**
- **Numero dell'Indicazione strategica**
- **Numero dell'Orientamento**

HUB metropolitano

Zona Industriale Imola

IMOLA CAPOLUOGO NORD: ZONA INDUSTRIALE (Hub Metropolitano)

Con riferimento agli orientamenti strategici e indicazioni strategiche dell'Elaborato S1 – Strategie territoriali e locali il PUG individua le seguenti azioni locali, da attuarsi attraverso le trasformazioni di iniziativa pubblica e/o di iniziativa privata ~~(Accordo operativo o permesso di costruire convenzionato).~~ **IMO_134.32**

AZIONE 1.1.1 (Tavola S3.1) IMO_4.1, IMO_134.21, IMO.154.120

Attribuzione delle potenzialità di consumo di suolo all'ambito produttivo Hub metropolitano Zona Industriale di Imola

L'Hub metropolitano Zona Industriale di Imola è deputato dal PUG a ospitare nuovi insediamenti in adiacenza al TU per attività produttive di beni di carattere industriale e servizi compresa le attività di logistica conto terzi anche di grandi dimensioni, con possibile attribuzione della quota metropolitana del 2% del territorio urbanizzato per eventuale necessità di consumo di suolo, secondo le specifiche dell'Accordo Territoriale con la Città Metropolitana, ai sensi dell'art. 49 del PTM.
Al fine di creare sinergia con i servizi e gli eventi del Polo funzionale Autodromo, lo sviluppo può riguardare anche attività di iniziativa pubblica o privata di promozione della sicurezza motoristica. **IMO_183.4**
~~Gli accordi operativi e permessi di costruire per nuova costruzione~~ Le trasformazioni complesse devono concorrere alle azioni locali degli Orientamenti strategici 5, 7, 8, 9 riportati a seguire.
Gli interventi all'interno del TU sono definiti dalla disciplina.

AZIONE 1.3.1 (Tavola S3.1) IMO_154.120

Individuazione delle direttrici di possibile sviluppo in adiacenza al TU

Le direttrici ottimali per eventuale possibile sviluppo per funzioni produttive sono individuate:

- In direzione ovest, in via prioritaria, in considerazione del minor grado di tutela delle aree di ricarica della falda in tale zona e del minore grado di rischio idraulico, anche al fine della ricucitura del margine urbano;
- A nord oltre l'autostrada, in direzione ovest con priorità alla ricucitura dei margini urbani frastagliati;
- ~~In direzione nord oltre l'autostrada in direzione nord limitatamente alla ricucitura dei margini urbani frastagliati~~
- In direzione est con priorità alle necessità di espansione delle aziende già insediate in considerazione del maggiore grado di tutela delle aree di ricarica della falda e del maggiore grado di rischio idraulico
- In direzione sud-est fino alla ferrovia con priorità all'insediamento di attività in sinergia con i servizi e gli eventi del Polo funzionale Autodromo **IMO_183.4**

Laddove nella Tavola S3.1 non siano presenti direttrici di possibile sviluppo, all'esterno del TU possono essere effettuati esclusivamente interventi di ampliamento delle attività produttive presenti nell'Hub nel rispetto degli elementi strutturali di limite di cui all'azione 1.3.2. Tale possibilità può essere attivata in assenza di alternative localizzative nelle aree libere dei piani attuativi vigenti e negli insediamenti dismessi dell'ambito produttivo. Gli interventi di ampliamento sono subordinati:

- all'adeguatezza delle connessioni con la viabilità interna all'ambito
- alla riqualificazione del disegno dei margini urbani (art. 5, c.4 della l.r 24/2017), escludendo la formazione di frange urbane e aree libere intercluse;
- alla realizzazione delle opportune opere di mitigazione e compensazione ambientale di cui all'art. 20 della LR 24/20217 da prevedersi in relazione ai nuovi insediamenti produttivi e alla rigenerazione dell'ambito esistente.

E' escluso il consumo di nuovo suolo per attività commerciali.

AZIONE 1.3.2 (Tavola S3.1) IMO_154.120

Individuazione degli elementi strutturali di limite

Gli elementi strutturali di limite che costituiscono invarianti strutturali del PUG per l'Hub metropolitano, sono costituiti da:

- Scolo Correcchio a ovest, in quanto elemento della rete ecologica e del reticolo secondario di pianura con criticità idrauliche, nonché delimitante zona agricola intatta ed elemento della centuriazione
- Via Lughese a est, a tutela delle fasce perifluviali del fiume Santerno e in considerazione del rischio di inondazione derivante dalla vicinanza del fiume stesso
- scolo Fossetta a est , via Brenta, via Laguna e via Lasie a est, a tutela del nucleo abitato di Chiusura
- Scolo Correcchiello a nord dell'autostrada in quanto elemento della rete ecologica che delimita una zona agricola intatta
- Scolo Gambellara a nord di Via Bicocca in quanto elemento della rete ecologica con criticità idrauliche che delimita una zona agricola intatta
- Via Selice a est, a tutela delle quadre della centuriazione ancora prive di insediamenti di tipo urbano
- Allineamento del margine nord della zona industriale a tutela delle quadre della centuriazione ancora prive di insediamenti di tipo urbano

Tali elementi non possono essere oltrepassati neppure in caso di ampliamenti di attività esistenti.

AZIONE 2.1.1 (Tavola S3.1) IMO_4.2, IMO_134.23

Completamento delle previsioni di espansione produttiva e terziaria avviata durante il periodo transitorio di cui all'art. 4 L.R. 24/2017

Il PUG conferma gli ambiti di espansione del PSC/RUE il cui procedimento è stato avviato e concluso nel periodo transitorio **(interventi B.1**) e degli Accordi di Programma in corso per l'insediamento di attività di grande logistica in prossimità del Casello autostradale e in Via Selice. E' confermato il polo funzionale metropolitano integrato ~~a marcata caratterizzazione commerciale~~ "Selice- A14" comprendente le attività di logistica conto terzi anche di grande dimensioni, medio grandi strutture di vendita e strutture ricettive secondo le indicazioni dell'Accordo Territoriale con la Città Metropolitana di Bologna sottoscritto l'8/7/2021 e successivo Addendum sottoscritto il 4.3.2024.

AZIONE 2.1.2 (Tavola S3.1) IMO_134.24

Completamento dei PUA e dei PDC convenzionati derivanti da pianificazione previgente

Per gli ambiti oggetto di PUA o PDC convenzionato in corso di attuazione con convenzione vigente o scaduta si confermano gli ambiti a disciplina speciale **(interventi B.2)** con possibilità di ridefinizione strategica ~~mediante Accordo operativo~~ qualora necessario per favorire l'insediamento di attività economiche produttive o di servizio, con concorso ~~Gli accordi operativi devono concorrere~~ alle azioni locali degli Orientamenti strategici 7, 8, 9 riportati a seguire, come specificato nelle Schede degli ambiti a disciplina speciale (Elaborato D2).

AZIONE 2.2.1 (Tavola S3.1) IMO_134.32

Qualificazione dei tessuti consolidati

Sono individuate le zone di Villaggio Serraglio e Borgo Spuviglia quale tessuto urbano prevalentemente residenziale che presenta elevato rapporto di copertura da disciplinare in via ordinaria come tessuti consolidati (TU1) da qualificare.
Tramite Accordo operativo sono ammissibili altezze superiori a quelle della disciplina ordinaria esclusivamente al fine di incrementare ulteriormente la permeabilità del lotto rispetto a quanto previsto nella disciplina.
~~Gli accordi operativi~~ Le trasformazioni complesse come definite nella Disciplina D1 devono concorrere alle azioni locali degli Orientamenti strategici 7, 8, 9 riportati a seguire.

AZIONE 2.2.2 (Tavola S3.1) IMO_134.32

Qualificazione dei tessuti con possibilità di densificazione

Si individuano alcune limitate porzioni di tessuto urbano residenziale da disciplinare in via ordinaria come tessuti con possibilità di densificazione (TU2). Tramite Accordo operativo sono ammissibili altezze superiori a quelle della disciplina ordinaria al fine di incrementare ulteriormente la permeabilità del lotto. E' ammessa ~~e~~ densificazione ulteriore nei limiti stabiliti dalla Disciplina derivante da:
a) demolizione di edifici residenziali da tessuti TP1 e TP2 (connessi all'azione 3.1.1)
b) trasferimento di Su da tessuti urbani TU1 dell'HUB metropolitano.
~~Gli accordi operativi~~ Le trasformazioni complesse come definite nella Disciplina D1 devono concorrere alle azioni locali degli Orientamenti strategici 7, 8, 9 riportati a seguire.

AZIONE 2.2.3 (Tavola S3.1)

Mantenimento del tessuto urbano pianificato

Le porzioni di tessuto urbano residenziale di recente realizzazione (Via Palach, Via Serraglio, Via Laguna), sono disciplinate in via ordinaria come tessuto urbano pianificato da mantenere (TU3) in quanto presentano condizioni di equilibrio tra spazi aperti pubblici e privati, spazi di pertinenza e aree permeabili.

AZIONE 2.2.4 (Tavola S3.1)

Aree di riorganizzazione dei tessuti IMO_134.32

Si individua l'area dismessa in Via I° Maggio ex sede di industria cartaria come area ~~soggetta ad Accordo operativo~~ per la riorganizzazione del tessuto urbano **(intervento B.3**) recuperando ~~parzialmente~~ la superficie utile degli edifici dismessi, al fine di realizzare un insediamento terziario/produttivo con significativa desigillazione delle aree impermeabilizzate, laminazione delle acque meteoriche e incremento delle aree verdi con carattere di forestazione urbana.
Sono ammissibili altezze fino a 5 piani nel rispetto di un indice di visuale libera non inferiore a 0,5.
Su Via I° Maggio è ammesso un unico accesso al fine di ridurre le interferenze con la pista ciclopedonale.
Le aree al di sotto dell'elettrodotto dovranno essere sistemate a verde con funzione di dotazioni ecologiche ed ambientali o in alternativa a parcheggio drenante.

AZIONE 2.2.5 (Tavola S3.1) IMO_134.32

Nei tessuti misti possibilità di sostituzione anche integrale degli usi produttivi con usi residenziali

Per il lotto tra via Serraglio e via Del Lavoro con compresenza di attività artigianali e residenza è ammessa la conversione integrale a residenza ~~tramite Accordo Operativo.~~

AZIONE 3.1.1 (Tavola S3.1) IMO_134.25

Trasferimento della volumetria di edifici residenziali interclusi

Per gli edifici residenziali interclusi nel tessuto produttivo individuato come TP1 e TP2 nella disciplina ordinaria, tramite intervento diretto convenzionato o Accordo operativo, è possibile il trasferimento verso i tessuti urbani con possibilità di densificazione (TU2) o le aree di riorganizzazione dei tessuti (AR) o ambiti a disciplina speciale come specificato nella disciplina D1 e D2.

AZIONE 5.4.3 (Tavola S3.2) IMO_154.120

Miglioramento dei collegamenti del TPL

L'azione prevede di implementare il miglioramento del trasporto pubblico sia in occasione dell'insediamento di nuove aziende di logistica secondo gli Accordi di Programma già in corso, sia coinvolgendo le aziende già insediate e prevedendo la figura di un mobility manager di area.

AZIONE 5.4.4 (Tavola S3.2) IMO_154.120, MOR_6.22

Completamento e potenziamento della rete di mobilità

L'azione persegue il completamento della rete di adduzione al casello autostradale di Imola lato est tramite la realizzazione del nuovo Ponte sul Santerno, il potenziamento/adeguamento delle vie Lughese-Lasie-Correcchio e la realizzazione dei tratti stradali mancanti tra Via Valverda e Via Lasie **(intervento A.1)** . Tale intervento integra il sistema ~~il sistema~~ delle opere di nuova viabilità (**intervento A.2**) a carico degli ambiti del polo funzionale "Selice – A14" secondo quanto definito nel relativo Accordo Territoriale vigente e recepito negli Accordi di Programma in corso di approvazione, al fine di evitare il transito di mezzi pesanti sul tratto di Via Lasie prospiciente il nucleo residenziale di Chiusura e ridurre il carico sulla rotatoria esistente tra Via Lasie e Via Selice.
Il rafforzamento della via Lughese costituisce la definitiva alternativa alla previsione di nuova viabilità tra via Patarini e via San Leonardo, prevista dal PSC.
Per completare l'attraversamento est-ovest della zona industriale, come alternativa alla Via Lasie più vicina al centro, si prevede ~~il~~ l'adeguamento della sezione stradale del tratto di Via Valverda e Via San Leonardo e la realizzazione del tratto mancante tra Via Selice e Via Togliatti **(intervento A.3),** necessaria anche per ridurre il traffico su Via del Lavoro-Via Di Vittorio portandolo su Via I° Maggio-Via della Cooperazione.
La rete viaria in caso di sviluppo di insediamenti a ovest di Via Pasquala dovrà completarsi con il prolungamento di Via Terracini (**intervento A.4)** proseguendo poi fino a collegarsi con Via Ottoni evitando di caricare di ulteriore traffico la Via Pasquala nel tratto in cui sono presenti diverse residenze; ~~il collegamento verso sud con Via della Cooperazione (incrocio Casalegno), ancorchè non prioritario, costituisce uno scenario futuro da non precludere in caso di sviluppo ulteriore nella zona ovest .~~
L'azione comprende la previsione di miglioramento dell'accessibilità alla zona produttiva di Bubano da via Selice in corrispondenza dell'incrocio con via Fluno a confine tra i territori comunali di Imola e Mordano.

AZIONE 7.1.2 (Tavola S3.3)

Ampliamento delle dotazioni IMO_154.29

L'azione privilegia l'ampliamento delle dotazioni di verde pubblico esistente nelle zone a confine tra insediamenti produttivi e nuclei residenziali con finalità di mitigazione ambientale e miglioramento del microclima. In particolare, è prioritaria la realizzazione di una zona verde pubblica a sud del Borgo Spuviglia con funzione anche di filtro per le abitazioni rispetto alle attività artigianali e produttive di Via Turati **(intervento G.4)**

AZIONE 8.1.2 (Tavola S3.3)

Protezione delle zone scolastiche

L'azione è volta al miglioramento dell'accessibilità alla scuola primaria "Chiusura" posta in via Selice a nord del casello autostradale e al complesso scolastico di piazza Romagna posto nel nucleo residenziale "Villaggio Serraglio" sul margine sud della zona industriale. L'azione si integra con l'azione 8.2.1 relativa al completamento della rete ciclopedonale urbana.

AZIONE 8.2.1 (Tavola S3.3)

Completamento della rete ciclopedonale urbana

L'azione intende creare una rete ciclopedonale che consenta di raggiungere in modo capillare le aziende e i servizi presenti nella zona industriale, sia dalla stazione ferroviaria, sia dai quartieri residenziali favorendo così gli spostamenti casa-lavoro all'interno del capoluogo tramite la bicicletta.
Gli interventi prioritari riguardano:

- Via della Cooperazione, (**intervento F.1)**
- Via Gambellara, (**intervento F.2)**
- Via Selice (**intervento F.3)**

- Via Pasquala, (**intervento F.4)**
- Via Lasie, (**intervento F.5)**
- Via Molino Rosso, (**intervento F.6)**
- Via Patarini, (**intervento F.7)**
- Via Lughese (**intervento F.8)**

Questa azione concorre all'azione *9.3.1*.

AZIONE 8.3.1 (Tavola S3.3)

Messa in sicurezza dei tratti urbani della viabilità principale di attraversamento

La viabilità principale che attraversa la zona industriale di Imola costituisce anche viabilità di distribuzione interna: l'azione, che si completa con l'azione 8.2.1, prevede la messa in sicurezza degli incroci tramite rotatorie dove ancora mancanti **(interventi F.9)** e la riduzione degli accessi diretti privati su Via Selice, Via I° Maggio, Via Gambellara, Via Lughese, Via Patarini, Via della Cooperazione, Via Lasie, via Correcchio.

AZIONE 9.1.2 (Tavola S3.4) IMO_154.120

Potenziamento e sviluppo dei viali

L'azione persegue il potenziamento degli spazi verdi diffusi attraverso l'integrazione delle alberature nei viali e l'inserimento di filari a corredo dei percorsi ciclopedonali e dei parcheggi sia pubblici che privati in modo da creare nuovi viali in una infrastruttura continua in connessione con le principali aree di verde pubblico.
In via prioritaria **Via I° Maggio, Via Selice e Via della Cooperazione** costituiscono gli assi portanti dell'infrastruttura verde da completare della zona industriale **(interventi G.1);** in secondo luogo:

- Via Molino Rosso,
- Via Lasie
- Via Patarini
- Via Gambellara
- Via Pasquala
- Via Lughese
- Via Bicocca

AZIONE 9.1.3 (Tavola S3.4)

Adozione di soluzioni basate sulla natura (NBS) *eliminato refuso e scritta correttamente l'azione*

~~L'azione persegue la desigillazione e alberature degli spazi pubblici e privati con priorità ai piazzali e parcheggi delle aree produttivi e commerciali che presentano ampie superfici impermeabilizzate. Per le aree private tali interventi sono dovuti in tutti i casi di ampliamento, nuova costruzione e ristrutturazione di edifici o piazzali sia tramite intervento diretto che Accordo Operativo.~~

L'azione persegue la riqualificazione e realizzazione di spazi pubblici, infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche attraverso l'adozione di soluzioni basate sulla natura e sistemi di drenaggio urbano sostenibile.

AZIONE 9.1.4 (Tavola S3.4) IMO_186.5

Individuazione di aree destinate a dotazioni ecologiche e ambientali

L'azione persegue l'inserimento di fasce verdi di mitigazione tra le attività produttive/terziarie e i nuclei residenziali esistenti ai margini della zona produttiva: Via Pasquala, Chiusura, Via Laguna, Via Valverda, Via Fossetta Selice, Via Lasie. L'azione prevede inoltre la realizzazione di un'area verde forestata sul margine ovest delle strutture del canile e gattile municipale esistente in via Gambellara al fine di creare una zona di protezione rispetto alle attività agricole e produttive circostanti e migliorare il benessere degli animali e degli operatori, consentendo la fruizione dell'area anche per le attività connesse. **(interventi G.2).**

A integrazione del sistema del verde pubblico si prevede la tutela dei parchi e giardini privati esistenti che costituiscono dotazioni ecologiche e ambientali diffuse, secondo le modalità stabilite nella disciplina per le aree TU5 (Residenze con verde prevalente).
L'area verde lungo via Lasie tra via Nenni e via La Malfa è individuata come area per la futura laminazione delle acque meteoriche della zona produttiva di via Massarenti che scarica nel Canale dei Molini, concorrendo quindi all'azione 9.2.5.
L'area di ex cava ribassata a sud di Via Lasie è mantenuta libera da insediamenti come zona di mitigazione rispetto alle abitazioni di Via Lasie nonché per consentirne il futuro utilizzo come bacino di laminazione a servizio della zona industriale di vecchio impianto e quindi priva di laminazione, al fine di migliorare il funzionamento della rete scolante e fognaria esistente **(intervento D.1)**.

AZIONE 9.2.4 (Tavola S3.4)

Rinaturalizzazione del tracciato e realizzazione di fasce di mitigazione lungo il reticolo di bonifica

I corsi d'acqua del reticolo di scolo sono oggetto di specifica strategia per la tutela del tracciato naturale e l'eliminazione dei possibili elementi di riduzione della funzionalità; le zone circostanti devono essere mantenute libere da arredi e manufatti e destinate al rafforzamento del corridoio ecologico, in particolare:

- lungo lo scolo Correcchio (**intervento H.1**)
- lungo lo scolo Correcchiello (**intervento H.2**)
- lungo lo scolo Gambellara (**intervento H.3**)
- lungo lo scolo Fossetta (**intervento H.4**)

AZIONE 9.2.5 (Tavola S3.4)

Potenziamento della funzione ecologica del Canale dei Molini

Il Canale dei Molini, che attraversa tutta la Zona industriale costeggiando Via Selice a ovest, è oggetto di particolare tutela della funzione irrigua ed ecologica in generale. Ogni nuovo scarico di acque meteoriche deve prevedere l'invarianza idraulica e idrologica.
In occasione di interventi di nuova costruzione, ristrutturazione o manutenzione di edifici e piazzali che scaricano nel Canale le aree devono essere laminate per l'intera superficie di intervento. ~~Al fine di migliorare~~
Le fasce circostanti il Canale devono essere mantenute inerbite e libere da manufatti non connessi alla fruizione ciclopedonale e ove possibile rinaturalizzate (**intervento H.5**). Eventuali nuovi attraversamenti devono privilegiare manufatti leggeri senza ulteriori tombamenti, salvo che per viabilità pubblica. L'azione prevede la razionalizzazione e riduzione degli attraversamenti privati in concomitanza di interventi di ampliamento, nuova costruzione o ristrutturazione di attività che vi si affacciano.

AZIONE 9.3.1 (Tavola S3.4) IMO_186.3

Integrazione della rete ciclabile del PUMS con percorsi di interesse circondariale

L'azione prevede la realizzazione di percorsi ciclopedonali di collegamento tra la Zona industriale di Imola, le frazioni poste a nord e i nuclei abitati sparsi degli altri Comuni, utilizzando prioritariamente strade bianche o a basso traffico. In particolare si prevede la realizzazione del collegamento con Sasso Morelli da via Bicocca e con la borgata Chiavica del Comune di Mordano tramite via Reggiana e via Canaletta.
A questa azione concorre l'azione *8.2.1 Completamento della rete ciclopedonale urbana*.
Questa azione concorre all'azione *8.2.2 Realizzazione dei collegamenti frazionali*

AZIONE 10.3.1 (Tavola S3.4) IMO_154.120

Miglioramento delle condizioni di impermeabilizzazione dei suoli

L'azione persegue la desigillazione e alberatura degli spazi pubblici e privati con priorità ai piazzali e parcheggi delle aree produttive e commerciali che presentano ampie superfici impermeabilizzate **(interventi G.3)**:

- via Turati

- via Don Sturzo
- via Zanardi
- via Correcchio
- via Terracini – De Nicola
- via Selice-via Brodolini
- via Ottoni
- via Bicocca

Per le aree private tali interventi sono dovuti in tutti i casi di ampliamento, nuova costruzione o ristrutturazione di edifici o piazzali sia tramite intervento diretto che Accordo Operativo.

AZIONE 10.3.2 (Tavola S3.4)

Interventi di forestazione urbana

L'azione è volta alla realizzazione di nuove aree verdi all'interno della Zona industriale e lungo il margine nord **(intervento G.5),** al fine di creare un sistema connesso di aree di ossigenazione e miglioramento del microclima nel tessuto produttivo sia in direzione est-ovest che nord-sud. **IMO_154.120**

~~In particolare, è prioritaria la realizzazione di una zona verde pubblica a sud del Borgo Spuviglia con funzione anche di filtro per le abitazioni rispetto alle attività artigianali e produttive di Via Turati **(intervento G.4)** e di zone verdi con prevalente carattere di forestazione urbana lungo via Ottoni (**intervento G.5**) e via Molino Rosso (**intervento G.6**).~~**IMO_186.25 IMO_57, IMO_154.29**

Interventi locali

Gli interventi locali descritti nelle azioni sopracitate vengono di seguito riepilogati in base al tipo di intervento:

A. Nuovi tratti di viabilità
- A.1 – Completamento asse est tra Via Valverda e Via Lasie
- A.2 – Completamento asse tra Via Lasie e Via Selice
- A.3 – Completamento asse est-ovest
- A.4 – Completamento Via Terracini e asse ovest

B. Riqualificazione/completamento dei tessuti urbani
- B.1 – Completamento ambiti avviati nel periodo transitorio
- B.2 – Completamento degli ambiti convenzionati derivanti da precedente pianificazione

C. Riqualificazione / potenziamento di assi e spazi identitari

D. Messa in sicurezza del territorio
- D.1 – Area per laminazione zona industriale

E. Riqualificazione / potenziamento dei servizi

F. Adeguamento dei percorsi stradali e ciclopedonali
- F.1 – Realizzazione pista ciclopedonale Via della Cooperazione
- F.2 – Realizzazione pista ciclopedonale Via Gambellara
- F.3 – Completamento pista ciclopedonale Via Selice
- F.4 – Completamento pista ciclopedonale Via Pasquala
- F.5 – Realizzazione pista ciclopedonale Via Lasie
- F.6 – Completamento pista ciclopedonale Via Molino Rosso
- F.7 – Completamento pista ciclopedonale Via Patarini e rotatoria via Lambertini **IMO_154.29**
- F.8 – Realizzazione pista ciclopedonale Via Lughese
- F.9 – Messa in sicurezza degli incroci stradali

G. Riqualificazione / potenziamento dell'infrastruttura urbana verde e blu
- G.1 – Tutela e implementazione del sistema dei viali urbani
- G.2 – Inserimento di fasce di mitigazione (Dotazioni ecologiche e ambientali) **IMO_186.5**
- G.3 – Desigillazione delle aree di parcheggio pubblico e privato **IMO_154.120**
- G.4 – Area verde e forestazione urbana Via Selice – Borgo Spuviglia
- G.5 - ~~Area verde e forestazione urbana Via Ottoni~~ Mitigazione e forestazione margine nord **IMO_154.120**
- ~~G.6 – Forestazione urbana Via Molino Rosso~~

H. Riqualificazione / potenziamento della rete ecologica metropolitana
- H.1 – Realizzazione di fasce verdi lungo lo scolo Correcchio
- H.2 – Realizzazione di fasce verdi lungo lo scolo Correcchiello
- H.3 – Realizzazione di fasce verdi lungo lo scolo Gambellara
- H.4 – Realizzazione di fasce verdi lungo lo scolo Fossetta
- H.5 – Tutela Canale dei Molini

I. Nuovi tratti della rete ciclabile metropolitana /di integrazione

HUB metropolitano

San Carlo

HUB METROPOLITANO SAN CARLO

Con riferimento agli orientamenti strategici e indicazioni strategiche dell'Elaborato S1 – Strategie territoriali e locali il PUG individua le seguenti azioni locali, da attuarsi attraverso le trasformazioni di iniziativa pubblica e/o di iniziativa privata ~~(Accordo operativo o permesso di costruire convenzionato).~~ **IMO_134.32**

AZIONE 1.1.1 (Tavola S3.1) IMO_134.26, IMO.154.120

Attribuzione delle potenzialità di consumo di suolo all'ambito produttivo Hub metropolitano San Carlo

L'Hub metropolitano San Carlo, che coinvolge i Comuni di Castel San Pietro Terme e Castel guelfo di Bologna, è deputato dal PUG alla possibilità di insediare attività di logistica conto terzi di medie e grandi dimensioni e nuovi insediamenti in adiacenza al TU per attività produttive di beni di carattere industriale e servizi, con possibile attribuzione della quota metropolitana del 2% del territorio urbanizzato per eventuale necessità di consumo di suolo, secondo le specifiche dell'Accordo Territoriale con la Città Metropolitana, ai sensi dell'art. 49 del PTM.
~~Gli accordi operativi e permessi di costruire per nuova costruzione~~ Le trasformazioni complesse devono concorrere alle azioni locali degli Orientamenti strategici 5, 7, 8, 9 riportati a seguire.
Gli interventi all'interno del TU sono definiti dalla disciplina.

AZIONE 1.3.1 (Tavola S3.1) IMO_134.27, IMO_154.120

Individuazione delle direttrici di possibile sviluppo in adiacenza al TU

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ha identificato l'Hub San Carlo come uno dei 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale, oltre che da una stazione ferroviaria, riconoscendone di fatto l'ottimale ubicazione rispetto alle reti infrastrutturali. In tal senso la direttrice ottimale di sviluppo per funzioni produttive viene individuata nella zona est dell'Hub e nell'areale intorno al casello autostradale, nell'area fronteggiante gli ambiti produttivi già insediati che costituiscono di per se' un fronte già compromesso, in considerazione del miglior grado di infrastrutturazione e del minore grado di rischio idraulico della zona.
In **prima applicazione**, si prevede la possibilità di nuovi insediamenti produttivi:
- nel Comune di Castel San Pietro Terme, lungo la direttrice di sviluppo a sud dell'autostrada, tra via San Carlo e via San Biagio, entro il limite di consumo di suolo corrispondente alla quota del 2% del territorio urbanizzato di Castel San Pietro Terme;
- nel Comune di Castel Guelfo lungo la direttrice di sviluppo a nord dell'ambito esistente, con innesto su via Poggio, entro il limite di consumo di suolo corrispondente alla quota del 2% del territorio urbanizzato di Castel Guelfo

L'assetto dell'area di sviluppo ~~dell'area~~ a sud dell'autostrada ~~potrà esprimersi~~ è definito attraverso ~~la definizione di~~ un masterplan di iniziativa pubblica il cui contenuto sarà condiviso tra i Comuni di Castel San Pietro Terme, Castel Guelfo, il Nuovo Circondario Imolese e la Città metropolitana di Bologna, che individuerà a titolo esemplificativo:
~~ne preveda una progettazione complessiva e che ne specifichi l'infrastrutturazione di base~~,

- la ST interessata al fine dell'attuazione del 2% di suolo consumabile nel rispetto degli elementi strutturali di limite individuati dal presente Accordo.
- l'assetto della rete locale, con specifico riferimento all'adeguamento della viabilità esistente e di solo accesso alle aree A e A.1 e di razionalizzazione della viabilità interna all'HUB, al fine di convogliare i flussi di traffico verso la SP 19 e il casello dell'A14, per evitare utilizzi impropri della viabilità locale e gli attraversamenti dei nuclei abitati. Il masterplan dovrà altresì individuare il sistema degli accessi alle aree;
- le connessioni della rete ciclabile e pedonale con la stazione di Castel San Pietro e con le infrastrutture ciclabili e pedonali esistenti o già previste all'interno dell'hub metropolitano di San Carlo, da realizzare secondo i principi del "Manuale di progettazione della Bicipolitana e delle sue connessioni";
- tutte le azioni e gli interventi sulla mobilità sostenibile, comprensivi del TPL, e sull'intermodalità necessari al fine della successiva attuazione del Masterplan e coerenti con quelli definiti dal presente Accordo Territoriale. Rispetto agli interventi relativi al TPL, questi dovranno essere coerenti con una ipotesi di servizio da concordare in via preliminare tra le parti;
- le opere di mitigazione e compensazione ambientale di cui all'art. 20 della LR 24/2017 da prevedersi in relazione ai nuovi insediamenti produttivi; in particolare, deve essere prevista una fascia di mitigazione ambientale in corrispondenza del margine sud dell'area di sviluppo e da prevedere in coerenza con le disposizioni del PTM;
- gli interventi finalizzati alla rigenerazione del tessuto urbanizzato dell'ambito San Carlo, in coerenza con le disposizioni del PTM;
- ogni altro aspetto ritenuto utile dalle amministrazioni coinvolte al fine di garantire la coerenza delle previsioni con la pianificazione urbanistica e territoriale e il rispetto delle condizioni di sostenibilità di cui sopra che dovranno essere attuate contestualmente alle previsioni insediative oggetto degli Accordi Operativi e/o altri strumenti di attuazione.

~~- le dotazioni urbanistiche e le dotazioni ecologico-ambientali;~~
~~Il masterplan dovrà individuare le direttrici di sviluppo interne al piano, che dovranno attuarsi con continuità con priorità in adiacenza al casello autostradale e con eventuali successivi sviluppi verso ovest, est, a ridosso del tracciato autostradale, e marginalmente verso sud;~~ La progettazione dovrà prevedere necessariamente l'insediamento di servizi pubblici e/o di interesse pubblico a servizio dell'Hub San Carlo.
Il masterplan dovrà essere redatto preventivamente alla stipula del primo accordo operativo riguardante l'insediamento di nuove attività produttive.

In relazione allo **scenario evolutivo**, **si prevede la possibilità di accogliere ulteriori insediamenti produttivi, esclusivamente:**

- nel Comune di Castel San Pietro Terme, tra via San Carlo e via Madonnina;
- nel Comune di Castel Guelfo a est dell'ambito esistente fino a via Brina;

Tale possibilità potrà essere attivata esclusivamente una volta attuate le previsioni dell'HUB San Carlo e a seguito di un monitoraggio del Comune che accerti la presenza di una domanda di sviluppo insoddisfatta e l'assenza di alternative localizzative nelle aree libere e negli insediamenti dismessi, alle stesse condizioni dello scenario di prima applicazione.
Qualora il Comune di Castel San Pietro Terme si trovasse nella obiettiva impossibilità di dare attuazione allo scenario di prima applicazione, potrà accedere in via del tutto alternativa allo sviluppo dello scenario evolutivo, senza che questa scelta determini la ripresa dello scenario di prima applicazione, salvo nel caso in cui, una volta attuate le previsioni di sviluppo dello scenario evolutivo, non si renda necessario, per funzioni di rilievo metropolitano, utilizzare una quota aggiuntiva al 2% metropolitano di suolo consumabile.
Tutti gli insediamenti a sud dell'A14 devono comunque collocarsi a ridosso e in progressiva contiguità del tracciato autostradale e con un unico accesso in prossimità del casello e dovranno essere coerenti con le disposizioni della LR 24/2017 e con il PTM. La fascia di mitigazione prevista a sud costituisce limite invalicabile sia per nuovi insediamenti che per ampliamento di quelli esistenti, in quanto corrispondente all'elemento strutturale di limite definito per tutte le direttrici.
Contestualmente dovrà essere prevista un'area di mitigazione a ovest, in stretta relazione alla progettualità del masterplan dell'area di sviluppo, con l'obiettivo del potenziamento della funzionalità della rete ecologica e

dell'infrastruttura verde-blu, anche in connessione con il reticolo idrografico, e della riduzione degli impatti sul territorio rurale intatto. Questa azione concorre per l'ambito all'azione *9.1.4.*
A est della provinciale San Carlo l'azione prevede il potenziamento della funzione ecologica e di rinaturalizzazione del Canale di Medicina. Questa azione concorre per l'ambito all'azione *9.2.5.*
~~Sul territorio di Castel Guelfo, le direttrici sono individuate in direzione nord ed est dell'ambito di espansione avviato durante il periodo transitorio, con priorità alle necessità di espansione delle aziende già insediate.~~
Laddove nella Tavola S3.1 non siano presenti direttrici di possibile sviluppo, all'esterno del TU possono essere effettuati esclusivamente interventi di ampliamento delle attività produttive presenti nell'Hub nel rispetto degli elementi strutturali di limite di cui all'azione 1.3.2. Tale possibilità può essere attivata in assenza di alternative localizzative nelle aree libere dei piani attuativi vigenti e negli insediamenti dismessi dell'ambito produttivo. Gli interventi di ampliamento sono subordinati:
- all'adeguatezza delle connessioni con la viabilità interna all'ambito
- alla riqualificazione del disegno dei margini urbani (art. 5, c.4 della l.r 24/2017), escludendo la formazione di frange urbane e aree libere intercluse;
- alla realizzazione delle opportune opere di mitigazione e compensazione ambientale di cui all'art. 20 della LR 24/20217 da prevedersi in relazione ai nuovi insediamenti produttivi e alla rigenerazione dell'ambito esistente.

E' escluso il consumo di nuovo suolo per attività commerciali.

AZIONE 1.3.2 (Tavola S3.1) IMO_154.120
Individuazione degli elementi strutturali di limite

Gli elementi strutturali di limite che costituiscono invarianti strutturali del PUG per l'Hub metropolitano, sono costituiti ~~da~~:

- sul margine sud-~~ov~~est dallo Scolo Menata-Sellaro che costeggia la via Madonnina e la via Brina e dalla via Poggio in quanto elemento della rete ecologica delimitante la zona agricola intatta, anche a tutela della fascia perifluviale del fiume Sillaro
- sul margine nord ovest e su tutto il margine est a nord del tracciato autostradale dal tessuto consolidato al fine di impedire qualsiasi tipo di ulteriore sviluppo a tutela del reticolo idrografico (Canale di Medicina e scolo Sestola), del territorio rurale e del nucleo abitato di Poggio Grande
- sul margine sud ovest a sud del tracciato autostradale dalla via S. Biagio in quanto elemento che delimita la zona agricola intatta
- dalla fascia di mitigazione a delimitazione del margine sud del masterplan di cui all'azione 1.3.1.

Tali elementi non possono essere oltrepassati neppure in caso di ampliamenti di attività esistenti.

AZIONE 2.1.1 (Tavola S3.1)
Completamento delle previsioni di espansione produttiva avviata durante il periodo transitorio di cui all'art. 4 L.R. 24/2017

Il PUG conferma gli ambiti di espansione del PSC/RUE il cui procedimento è stato avviato e concluso nel periodo transitorio **(intervento B.1)** e degli Accordi di Programma in corso per l'insediamento di attività di grande logistica.

AZIONE 2.1.2 (Tavola S3.1) IMO_134.28
Completamento dei PUA e dei PDC convenzionati derivanti da pianificazione previgente

Per gli ambiti oggetto di PUA o PDC convenzionato in corso di attuazione con convenzione vigente o scaduta si confermano gli ambiti a disciplina speciale **(intervento B.2)** con possibilità di ridefinizione strategica ~~mediante Accordo operativo~~ qualora necessario per favorire l'insediamento di attività economiche produttive o di servizio. , con concorso ~~Gli accordi operativi devono concorrere~~ alle azioni locali degli Orientamenti strategici 7, 8, 9 riportati a seguire, come specificato nelle Schede degli ambiti a disciplina speciale (Elaborato D2).

~~AZIONE 2.2.3 (Tavola S3.1) CSP_76.15~~
~~Mantenimento del tessuto urbano pianificato~~

~~Nell territorio di Castel Guelfo si individuano alcune porzioni di tessuto urbano prevalentemente residenziale da disciplinare in via ordinaria come tessuto urbano pianificato da mantenere (TU3) in quanto presenta condizioni di equilibrio tra spazi aperti pubblici e privati, spazi di pertinenza e aree permeabili.~~

AZIONE 3.1.1 (Tavola S3.1) IMO_134.25
Trasferimento della volumetria di edifici residenziali interclusi

Per gli edifici residenziali interclusi nel tessuto produttivo individuato come TP1 e TP2 nella disciplina ordinaria, tramite intervento diretto convenzionato o Accordo operativo è possibile il trasferimento verso i tessuti urbani con possibilità di densificazione (TU2) o ambiti a disciplina speciale come specificato nella disciplina D1 e D2.

AZIONE 5.4.3 (Tavola S3.2)
Miglioramento dei collegamenti del TPL

L'Accordo di Programma per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo, in attuazione dell'Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese sottoscritto il 27/10/2014 come integrato con la modifica dell'Art. 4 in riferimento alla grande logistica nel territorio del Circondario Imolese (sottoscritto il 29/4/2020) prevede, tra gli obiettivi da percorrere, il potenziamento del trasporto pubblico locale; tale potenziamento sarà realizzato e finanziato a regime anche attraverso l'acquisto da parte dei soggetti attuatori delle nuove aree di espansione del PSC, di abbonamenti annuali al trasporto pubblico per tutti gli addetti che operano effettivamente all'interno dei magazzini logistici di Cà Bianca 5, 6 e 7 nonché San Paolo I e II, da intendere come benefit aziendale, per incentivare l'uso del trasporto pubblico e migliorare il benessere del dipendente.
L'azione prevede di implementare il miglioramento del trasporto pubblico coinvolgendo anche le aziende già insediate e prevedendo la figura di un mobility manager di area che ponga in atto misure legate al trasporto integrato ed alle connessioni tra servizio pubblico, privato e soluzioni di trasporto sostenibile.

AZIONE 5.4.4 (Tavola S3.2) CGF_8.3
Completamento e potenziamento della rete di mobilità

L'azione persegue il rafforzamento e completamento degli elementi strutturali della rete di mobilità di rango territoriale attraverso la realizzazione di opere infrastrutturali previste dall'Accordo di Programma per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo e che prevedono la realizzazione di nuove rotatorie in corrispondenza delle intersezioni stradali:

- immissione dell'uscita dal casello autostradale sulla SP San Carlo (Castel San Pietro terme)
- intersezione SP Colunga con la via Cartara (Castel San Pietro Terme)
- intersezione via San Biagio con via Ca' Bianca (Castel San Pietro Terme)
- intersezione via Poggio con via dell'Industria (Castel Guelfo)

Al fine di evitare il traffico veicolare pesante sul tratto nord-sud di via Brina che serve diverse abitazioni, si prevede la realizzazione di una nuova viabilità collegamento tra via Brina e via Poggio **(Intervento A.1).**
L'azione si pone in relazione per l'ambito con l'azione *8.3.1*

AZIONE 7.1.2 (Tavola S3.3)
Ampliamento delle dotazioni nelle aree urbanizzate libere interne al TU

Per il campo sportivo attestato su via del Lavoro ed il verde pubblico circostante, si prevedono interventi di potenziamento e riqualificazione **(Intervento G.2).**

AZIONE 8.2.1 (Tavola S3.3)

Completamento della rete ciclopedonale urbana

L'azione intende creare una rete ciclopedonale che consenta di raggiungere in modo capillare le aziende e i servizi presenti nella zona industriale, sia dai capoluoghi di Castel San Pietro e Castel Guelfo, che dal Comune di Medicina, favorendo così gli spostamenti casa-lavoro tramite la bicicletta (**intervento F.2)**
Di prioritaria importanza anche il collegamento est- ovest, con attraversamento della provinciale San Carlo che in questo tratto prevede un sovrappasso sulla viabilità locale, al fine di rendere accessibili i servizi privati ai lavoratori presenti nell'hub e tutti concentrati nell'area a ovest (comune di Castel Guelfo); l'azione dovrà porsi l'obbiettivo anche del collegamento ciclopedonale ai servizi di supporto dal limitrofo abitato di Poggio Grande (**intervento F.3)**.
Gli interventi prioritari riguardano:

- collegamento tra la stazione ferroviaria di Castel San Pietro Terme e l'Hub San Carlo e dorsale di distribuzione (**intervento F.1***)
- completamento della rete capillare di distribuzione all'interno dell'Hub (**intervento F.2)**
- collegamento ai Comuni di Caste Guelfo e Medicina creando un percorso ciclopedonale sicuro lungo la via dell'Artigianato e la via Madonna di Poggio (**intervento F.2)**
- collegamento est-ovest dall'abitato di Poggio Grande (**intervento F.3)**

* L'Accordo di Programma per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo prevede già in parte interventi di completamento della rete ciclopedonale come opere in programmazione a carico dei soggetti attuatori deli ambiti di espansione in attuazione nel periodo transitorio.

AZIONE 8.3.1 (Tavola S3.3)

Messa in sicurezza dei tratti urbani della viabilità principale di attraversamento

La viabilità principale che attraversa la zona industriale costituisce anche viabilità di distribuzione interna.
Per il comune di Castel Guelfo l'azione prevede la messa in sicurezza complessiva dell'area **(intervento F.4).**
Per il comune di Castel San Pietro Terme l'azione prevede opere di messa in sicurezza di intersezioni stradali attraverso la realizzazione di nuove rotatorie con una attenzione prioritaria per intersezione tra la provinciale San Carlo e l'uscita del casello autostradale **(intervento F.6*).** Questa azione concorre per l'ambito all'azione *5.4.4*
L'azione persegue inoltre l'obiettivo della messa in sicurezza della zona industriale in relazione all'insufficienza di percorsi di viabilità alternativi alla San Carlo di attraversamento del tracciato autostradale, individuando interventi di adeguamento del ponte sula via San Biagio **(intervento F.5*)** e di riqualificazione della via Brina **(intervento F.7).**

* L'Accordo di Programma per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo prevede già in parte interventi di messa in sicurezza della viabilità principale come opere in programmazione a carico dei soggetti attuatori deli ambiti di espansione in attuazione nel periodo transitorio.

AZIONE 9.1.2 (Tavola S3.4)

Riqualificare e potenziare l'infrastruttura verde

Al fine di migliorare l'infrastruttura verde lineare e limitare l'effetto isola di calore si prevede, oltre alla tutela e ripristino delle alberature dei viali esistenti, di integrare le alberature nella viabilità interna all'area produttiva **(Intervento G.1)**.

AZIONE 9.1.3 (Tavola S3.4)

Adozione di soluzioni basate sulla natura (NBS)

L'azione persegue la riqualificazione e realizzazione di spazi pubblici, infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche attraverso l'adozione di soluzioni basate sulla natura e sistemi di drenaggio urbano sostenibile.

AZIONE 9.1.4 (Tavola S3.4) IMO_154.120

Individuazione di aree destinate a dotazioni ecologiche e ambientali

L'azione persegue l'inserimento di fasce verdi di mitigazione a coronamento dell'Hub San Carlo, lungo il confine ovest e a nord del tracciato autostradale, al fine di limitare la conflittualità dell'antropizzazione produttiva con il vicino abitato di Poggio Grande e verso il territorio rurale; l'azione si completa a sud del tracciato autostradale, in stretta relazione alla progettualità del masterplan dell'area di sviluppo (questa azione concorre per l'ambito all'azione 1.3.1), con l'obiettivo del potenziamento della funzionalità della rete ecologica e dell'infrastruttura verde-blu, anche in connessione con il reticolo idrografico, e della riduzione degli impatti sul territorio rurale intatto **(intervento G.4).**
L'azione si pone anche l'obiettivo del potenziamento del depuratore a servizio dell'area industriale ma collocato al di fuori dell'Hub in comune di Castel Guelfo.

AZIONE 9.2.5 (Tavola S3.4)

Potenziamento della funzione ecologica del Canale di Medicina

Il Canale di Medicina, che attraversa la zona industriale a est, è oggetto di particolare tutela in quanto canale storico, della funzione irrigua ed ecologica in generale. Ogni nuovo scarico di acque meteoriche deve prevedere l'invarianza idraulica e idrologica.
In occasione di interventi di nuova costruzione, ristrutturazione o manutenzione di edifici e piazzali che scaricano nel Canale le aree devono essere laminate per l'intera superficie di intervento.
Le fasce circostanti il Canale devono essere mantenute inerbite e libere da manufatti non connessi alla fruizione ciclopedonale e ove possibile rinaturalizzate. Eventuali nuovi attraversamenti devono privilegiare manufatti leggeri senza ulteriori tombamenti, salvo che per viabilità pubblica. L'azione prevede la razionalizzazione e riduzione degli attraversamenti privati in concomitanza di interventi di ampliamento, nuova costruzione o ristrutturazione di attività che vi si affacciano.
Anche a sud del tracciato autostradale l'azione prevede il potenziamento della funzione ecologica e di rinaturalizzazione connessa al recupero della valenza storica del Canale (questa azione concorre per l'ambito all'azione 1.3.1) (**intervento H.1**).

AZIONE 9.3.1 (Tavola S3.4)

Integrazione della rete ciclabile del PUMS con percorsi di interesse circondariale

Questa azione concorre per l'ambito all'azione *8.2.1*

AZIONE 10.2.4 (Tavola S3.4) IMO_134.32

Riduzione della pericolosità idraulica del reticolo idrografico secondario di pianura

Al fine di ridurre la pericolosità idraulica potenzialmente connessa ad insufficiente sezione del Canale di Medicina a nord dell'Hub, al fine di non sovraccaricare i recapiti a valle (cassa Trifolce e territorio di Medicina), tutti gli interventi di trasformazione dovranno conseguire l'invarianza idraulica ed idrologica, anche attraverso l'impiego di sistemi di drenaggio urbano sostenibili (SUDS). ~~Gli interventi assoggettati ad Accordo Operativo~~ Le trasformazioni complesse, come definite nella Disciplina D1, dovranno concorrere, quale misura di sostenibilità ambientale, a risolvere le eventuali criticità connesse ai ricettori finali.

AZIONE 10.2.7 (Tavola S3.4)

Riduzione del rischio idraulico disciplinando le trasformazioni nelle aree a differente grado di pericolosità idraulica

Considerato che il territorio in cui è collocato l'Hub San Carlo è interessato da pericolosità idraulica, gli interventi edilizi ammessi nelle varie parti del tessuto urbano ed extraurbano sono subordinati al rispetto della specifica disciplina per ciascun grado di pericolosità individuato nella Tavola 3.4 della Strategia, nonché nella Tavola dei vincoli.

AZIONE 10.3.1 (Tavola S3.4) IMO_154.120

Incremento della permeabilità dei suoli urbanizzati

L'azione persegue il miglioramento delle condizioni di impermeabilizzazione dei suoli attraverso interventi di desigillazione e alberatura degli spazi pubblici e privati con priorità ai piazzali e parcheggi delle aree produttive e commerciali che presentano ampie superfici impermeabilizzate, prevedendo la massimizzazione dell'ombreggiamento:

- via del Commercio
- via Poggio
- via Ford
- via Cà Bianca
- via Maestri del Lavoro
- via Passatempi

Per le aree private tali interventi sono dovuti in tutti i casi di ampliamento, nuova costruzione o ristrutturazione di edifici o piazzali sia tramite intervento diretto che Accordo Operativo (**interventi G.3**).

AZIONE 10.3.2 (Tavola S3.4)

Interventi di forestazione urbana

L'azione è volta alla realizzazione di nuove aree verdi all'interno della Zona industriale al fine di creare un sistema connesso di aree di ossigenazione e miglioramento del microclima nel tessuto produttivo sia in direzione est-ovest che nord-sud.

Interventi locali

Gli interventi locali descritti nelle azioni sopracitate vengono di seguito riepilogati in base al tipo di intervento:

A. Nuovi tratti di viabilità

A.1 - nuova viabilità di collegamento tra via Brina e via Poggio **CGF_8.3**

B. Riqualificazione/completamento dei tessuti urbani

B.1 – Completamento ambiti avviati nel periodo transitorio
B.2 – Completamento degli ambiti convenzionati derivanti da precedente pianificazione

C. Riqualificazione / potenziamento di assi e spazi identitari

D. Messa in sicurezza del territorio

E. Riqualificazione / potenziamento dei servizi

F. Adeguamento dei percorsi stradali e ciclopedonali

F.1 – Realizzazione pista ciclopedonale dalla stazione ferroviaria di Castel San Pietro Terme fino all'Hub metropolitano San Carlo e distribuzione verso gli ambiti attuati nel periodo transitorio *
F.2 – Completamento rete ciclabile interna all'Hub metropolitano San Carlo e di connessione con i comuni di Castel Guelfo di Bologna e Medicina
F.3 – Realizzazione di pista ciclabile di collegamento fra Poggio Grande e l'Hub metropolitano San Carlo
F.4 – Messa in sicurezza della viabilità di distribuzione interna all'Hub
F.5 – Verifica di stabilità e adeguamento del ponte via San Biagio **IMO_154.120**
F.6 – Messa in sicurezza degli incroci stradali *
F.7 - Riqualificazione di Via Brina

G. Riqualificazione / potenziamento dell'infrastruttura urbana verde e blu

G.1 – Tutela e implementazione del sistema del verde sulla viabilità
G.2 – Potenziamento e riqualificazione del campo sportivo
G.3 – Zone di desigillazione del suolo
G.4 – Realizzazione di fascia verde di forestazione urbana e mitigazione sul confine ovest dell'Hub nel territorio di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo di Bologna anche in connessione al reticolo idrografico **IMO_154.120**
G.5 – Realizzazione di area verde di mitigazione/forestazione connessa alla progettazione del masterplan dell'area di sviluppo a sud dell'autostrada **IMO_154.120**

H. Riqualificazione / potenziamento della rete ecologica metropolitana

H.1 – Realizzazione di fasce verdi lungo il Canale di Medicina

I. Nuovi tratti della rete ciclabile metropolitana /di integrazione

*Interventi in programmazione da Accordo di Programma