

**BORGO TOSSIGNANO • CASALFIUMANESE • CASTEL DEL RIO • CASTEL GUELFO •
CASTEL SAN PIETRO TERME • DOZZA • FONTANELICE • IMOLA • MEDICINA • MORDANO**

COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME

Sindaco	Fausto Tinti
Segretario Comunale	Cinzia Giacometti
Dirigente del Servizio	Angelo Premi
Adozione	Delibera C.C. n.
Approvazione	Delibera C.C. n.

POC 1
2017-2022

Piano Operativo Comunale

B

DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLA QUALITÀ URBANA

PROGETTO POC

Comune di Castel San Pietro Terme
Servizio Edilizia Privata e Urbanistica

Dirigente Arch. Angelo Premi
Responsabile Arch. Fausto Zanetti
Arch. Manuela Mega
Geom. Stefania Mongardi

COLLABORAZIONE TECNICA

Ing. Massimiliano Bragaglia

COLLABORAZIONE UFFICIO DI PIANO FEDERATO

Dott.ssa Raffaella Baroni
Dott. Lorenzo Diani

CONSULENTI UFFICIO DI PIANO FEDERATO

Arch. Piergiorgio Mongioj



INDICE

1 –INTRODUZIONE	pag. 2
2 – IL CONTRIBUTO DI SOSTENIBILITA'	pag. 3
3 – LE NUOVE DOTAZIONI TERRITORIALI	pag. 7
6 –IL QUADRO INFRASTRUTTURALE E LE OPERE DI PREVISIONE	pag. 9

1 - INTRODUZIONE

La fase di reale programmazione degli interventi definita dal POC, tramite l'effettiva disponibilità delle quote edificatorie attribuite ai comparti e quindi concretamente ai soggetti attuatori (rendendo in termini tecnici "conformative" le previsioni di PSC), è inquadrata come momento in cui programmare contestualmente la strutturazione della "Città Pubblica" all'interno dell'arco temporale di validità dello strumento definita dalla legge in 5 anni.

Sempre in questa fase si rende necessario ipotizzare le destinazioni di impiego del "contributo di sostenibilità" definito tra i soggetti proponenti e l'Amministrazione comunale sempre in associazione agli interventi inseriti in POC.

Diviene quindi indispensabile prefigurare l'assetto del territorio nella formulazione che riguarda la realizzazione degli interventi programmati, sia in termini insediativi che relativamente alle dotazioni pubbliche aggiuntive, e soprattutto di carattere infrastrutturale.

Il Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU), introdotto dalla Legge Regionale 6/2009, costituisce l'elaborato contenuto nel POC, nel quale è necessario effettuare le simulazioni suddette; assimilabile ad un piano dei servizi (strumento che nella precedente disciplina urbanistica consentiva di programmare la realizzazione dei piani particolareggiati di PRG), nel quale si prefigura però anche il rendimento sociale della città pubblica.

La redazione del Documento Programmatico per la Qualità Urbana costituisce altresì l'occasione per l'Amministrazione di porre a sistema la progettualità complessiva del territorio, spesso incanalata in diversi contesti normativi e procedurali, condizione che nel caso di Castel San Pietro Terme, come vedremo, è particolarmente ricca di affluenti.

In considerazione del calmieramento attuativo scelto per il primo POC, che attesta la previsione insediativa residenziale in 548 alloggi equivalenti, corrispondente ad 1/3 del dimensionamento complessivo ipotizzato dal PSC, si ritengono valide le previsioni demografiche attentamente e scrupolosamente messe a punto in sede di PSC, il tutto tralasciando anche l'attuale disponibilità di nuovi alloggi invenduti o realizzati tramite interventi diretti sul mercato che è prossima allo zero.

La considerazione di cui sopra è rafforzata, per quanto attiene agli effetti generati sul territorio, anche dalla caratteristica del quadro complessivo delle espansioni residenziali, tutte contraddistinte con una valenza di mero completamento degli assetti urbani sia del capoluogo che di Osteria Grande, attestandosi a coronamento dell'urbanizzato in condizioni di già ottimale distribuzione e collegamento di rete.

Relativamente al produttivo, le proposte inserite in POC si associano al residenziale in termini di contiguità all'esistente e comunque in condizioni ottimali per gestire e risolvere eventuali criticità di basso rilievo che potrebbero emergere in sede di predisposizione dei PUA.

In ordine ai contenuti generali del POC, richiamando il Comma 2 dell'Art. 30 della LR N° 20/2000, si sottolinea che per gli ambiti interessati nel presente POC si individuano:

- la delimitazione, l'assetto urbanistico, le destinazioni d'uso, le capacità edificatorie e le relative modalità attuative degli interventi di trasformazione del territorio;

- la definizione delle dotazioni territoriali interne ed esterne all'ambito associate all'intervento;
- le aree da assoggettare a vincolo preordinato all'esproprio, e la localizzazione delle opere e dei servizi di interesse pubblico ricomprese nel piano, coordinate con il programma triennale delle opere pubbliche;

2 – IL CONTRIBUTO DI SOSTENIBILITA'

Il concetto di perequazione introdotto formalmente nell'ultima stagione degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale, ha sancito l'equa distribuzione tra i proprietari degli immobili interessati dagli interventi, dei diritti edificatori riconosciuti e degli oneri derivanti dalla realizzazione delle dotazioni territoriali (questa è la formulazione dell'Art. 7 della LR N° 20/2000); più in generale è resa esplicita la richiesta di partecipare in quota proporzionale alle capacità edificatorie attribuite in sede di POC, alla strutturazione della "città pubblica".

E' evidente che alcuni parametri economici da sempre introdotti dalla normativa in forma obbligatoria rappresentano già una quota del contributo di sostenibilità proporzionato all'edificabilità, e si fa riferimento agli oneri di urbanizzazione secondaria, al contributo sul costo di costruzione ed al contributo di costruzione per opere o impianti non destinati alla residenza (contributi D ed S, pari all'incidenza delle opere necessarie al trattamento e allo smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e gassosi e di quelle necessarie alla sistemazione dei luoghi ove ne siano alterate le caratteristiche). In tale contributo non si ricomprendono gli oneri di urbanizzazione primaria in quanto direttamente necessari per la realizzazione e la corretta funzionalizzazione degli interventi.

Altro elemento che supporta l'azione pubblica proporzionalmente alle capacità edificatorie attribuite è quello della imposizione IMU.

La parte innovativa gestibile in sede di formazione del POC è quindi quella riferita all'individuazione di regole comuni per negoziare e determinare in termini economici ulteriori contributi aggiuntivi, rappresentati da pagamento di somme, cessione di aree, realizzazione di opere; il tutto differenziato dal contributo straordinario riscontrabile alla Lettera d-ter) dell'Art.16, comma 4 del Dpr 380/2001 (Testo Unico Edilizia), relazionato alla valutazione del maggior valore generato da interventi su aree o immobili in variante urbanistica, in deroga o con cambio di destinazione d'uso, associato quindi a percorsi speciali e specifici riguardanti la determinazione di un ulteriore onere rapportato all'aumento di valore che le aree e gli immobili possono vedersi riconosciuto per effetto di varianti urbanistiche specifiche, deroghe o mutamenti di destinazione d'uso.

Il PSC di riferimento già articola pre-impegni in capo ai soggetti attuatori che lasciano spazio relativo alla fase di redazione del POC, quali:

- l'identificazione obbligatoria di capacità edificatorie residenziali di esclusiva spettanza comunale sulle aree dei comparti (CEC);
- la cessione obbligatoria del 20% della superficie fondiaria degli ambiti di espansione residenziale (ANS);
- la corresponsione dell'onere straordinario U3 finalizzato alla realizzazione di opere infrastrutturali;

ai quali si somma il tema realizzativo della quota minima di ERS (Edilizia Residenziale Sociale), nella misura minima del 20% del dimensionamento residenziale fissato, sostituito per comparti produttivi o specialistici, dall'obbligo di corresponsione di un contributo.

La fase di concertazione e redazione dello strumento ha operato quindi sostanzialmente sulla commisurazione effettiva della declinazione quantitativa degli obblighi già fissati, ponendosi per le quote ERS l'obiettivo di porle dal punto di vista realizzativo totalmente in capo ai soggetti privati, liberando conseguentemente le quote di capacità edificatoria comunale in modo da renderle disponibili subito ad operazioni di trasferimento, di permuta e, in futuro, di valorizzazioni mirate.

Gli unici aspetti di ulteriore innovazione in termini perequativi sono costituiti da eventuali ulteriori contributi messi in capo dai soggetti proponenti e dalla acquisizione di aree già riconosciute dal PSC come strategiche per la realizzazione di dotazioni territoriali, operazione che, in rispondenza a quanto già previsto dal PSC, porta alla maturazione di capacità edificatorie ulteriormente attribuite ai privati mettendo a disposizione appunto la CEC.

Nell'ambito della definizione dei criteri di formazione del POC, sono stati fissati dalla Giunta con atto N° 163 del 05 ottobre 2017 i parametri tecnici ed economici da utilizzare per la declinazione dei punti sopra richiamati, la cui applicazione ha consentito di costituire il quadro d'insieme di cui alla seguente tabella:

SINTESI RIASSUNTIVA DELLA PESATURA ECONOMICA DELLE PROPOSTE

N.	data	prot. n.	Soggetto proponente	Ambito	PRIVATO				COMUNE										
					CEP + DECOLLO (eventuale)	ERS	EXTRA CEA	TOTALE VALUTAZIONE ECONOMICA PRIVATO	AREA CEDUTA	ERS	U3	DN+AVN	CONTRIBUTO AGGIUNTIVO	TOTALE VALUTAZIONE ECONOMICA COMUNALE DELLA PROPOSTA	BENEFICIO PUBBLICO DELLA PROPOSTA	CEC	EXTRA CEA COMUNALE	TOTALE VALUTAZIONE ECONOMICA COMUNALE COMPLESSIVA	BENEFICIO PUBBLICO TOTALE GENERATO DAL POC
Ambiti produttivi																			
8			M.D. INVEST SRL	ASP_AN2.1 PARTE	- €	- €	5.358.091,20 €	5.358.091,20 €		61.040,00 €	610.400,00 €		1.189.600,00 €	1.861.040,00 €	35%				
19			MA.FE. SRL	ASP_AN2.2 PARTE	- €	- €	10.762.243,30 €	10.762.243,30 €		155.591,20 €	1.000.000,00 €		- €	1.155.591,20 €	11%				
				Totali/Grantotale	- €	- €	16.120.334,50 €	16.120.334,50 €	- €	216.631,20 €	1.610.400,00 €	- €	1.189.600,00 €	3.016.631,20 €	19%				
Ambiti servizi terziari																			
3			IMMOBILIARE TORRE	ANS_C2.9 PARTE	- €	- €	956.688,26 €	956.688,26 €		20.185,00 €	40.370,00 €		- €	60.555,00 €	6%				
9			DE TOSCHI	ANS_C2.9 PARTE	172.350,50 €	- €	2.581.144,69 €	2.753.495,19 €		56.209,13 €	108.918,25 €		- €	165.127,38 €	6%				
				Totali/Grantotale	172.350,50 €	- €	3.537.832,95 €	3.710.183,45 €	- €	76.394,13 €	149.288,25 €	- €	- €	225.682,38 €	6%				
Ambiti residenziali misti																			
20	18/04/17	8188	IST DIOCESANO SOST CLERO	ANS C2.7, D N.13, ACS A2	€ 567.588,36	€ 255.703,94	€ -	€ 823.292,30	- €	474.878,75 €	19.554,41 €	95.389,70 €	47.000,00 €	636.822,86 €	77%	- €	- €	636.822,86 €	77%
10	14/04/17	8068	CILLARIO ALESSANDRO	D N.3	€ 610.613,20	€ 76.306,95	€ -	€ 686.920,15	112.346,00 €	76.306,95 €	18.600,00 €		- €	207.252,95 €	30%	- €	- €	207.252,95 €	30%
1	13/04/17	7950	UGOLINI CARLO	ANS_C2.3 E DN.5	€ 1.657.534,15	€ 279.138,87	€ 17.271,10	€ 1.953.944,13	66.059,88 €	279.138,87 €	52.676,85 €	89.702,80 €	60.000,00 €	547.578,40 €	28%	575.576,81 €	5.757,43 €	1.128.912,64 €	58%
2	13/04/17	7994	CERMASI GIANNI	ANS_C.1.1 E D N.6	€ 738.645,00	€ -	€ -	€ 738.645,00	- €	- €	43.500,00 €	55.503,10 €	200.000,00 €	299.003,10 €	40%	- €	- €	299.003,10 €	40%
7	14/04/17	8036	POGGIALI ALESSANDRO	ANS_C2.3 E DN.5	€ 2.256.447,22	€ 410.263,13	€ 25.385,30	€ 2.692.095,64	97.075,42 €	410.263,13 €	71.947,65 €	7.928,60 €	- €	587.214,80 €	22%	1.025.657,83 €	8.461,37 €	1.621.333,99 €	60%
4	14/04/17	8018	MURRI CNA E ALTRI	ANS C2.6	€ 1.440.857,78	€ 261.856,10	€ 29.030,05	€ 1.731.743,93	65.953,25 €	261.856,10 €	53.610,00 €		- €	381.419,35 €	22%	654.856,66 €	9.716,18 €	1.045.992,19 €	60%
13	18/04/17	8153	ICER CESI	ANS_C2.5, D N.21, D N.4, D N.3, DEA	€ 3.546.389,90	€ 600.181,50	€ -	€ 4.146.571,41	145.900,99 €	600.181,50 €	122.905,25 €	60.636,10 €	- €	929.623,84 €	22%	1.255.062,13 €	29.265,94 €	2.213.951,92 €	53%
17	18/04/17	8175	LE QUERCE	ANS C2.6	€ 516.784,92	€ 93.960,89	€ 10.486,37	€ 621.232,17	23.662,12 €	93.960,89 €	19.237,43 €		- €	136.860,44 €	22%	234.902,23 €	3.495,46 €	375.258,13 €	60%
21	18/04/17	8176	LE QUERCE	ANS C2.7	€ 315.179,52	€ 57.305,37	€ 8.236,24	€ 380.721,13	18.427,21 €	57.305,37 €	11.965,65 €		- €	87.698,23 €	23%	143.263,42 €	2.745,41 €	233.707,07 €	61%
15			SIE SRL	RUE ASP C.2	€ 652.469,75	€ 65.246,98	€ 717.716,73	€ 717.716,73	- €	65.246,98 €	19.875,00 €		220.000,00 €	305.121,98 €	43%	- €	- €	305.121,98 €	43%
				Totali/Grantotale	12.302.509,80 €	2.099.963,74 €	808.125,78 €	14.492.882,59 €	529.424,88 €	2.319.138,54 €	433.872,23 €	309.160,30 €	527.000,00 €	4.118.595,96 €	28%	3.889.319,08 €	59.441,79 €	8.067.356,83 €	56%

Il metodo di approccio per sintetizzare a livello descrittivo e di contenuto gli elementi fondamentali degli interventi proposti si è articolato operativamente in 3 distinte fasi:

1) la verifica in ordine alla corretta applicazione dei parametri già definiti dal PSC per gli interventi, nella quale si sono poste in evidenza le necessarie modifiche soprattutto ai contenuti numerici necessari per delineare la quota di **Capacità Edificatoria Privata (CEP)** e quella di spettanza comunale (**CEC**) all'interno della complessiva capacità esprimibile dall'ambito o dalla quota messa in campo con gli stralci proposti (**CEA**). In alcuni casi è stato necessario riallineare i dati al primo parametro fondamentale derivante dalla capacità esprimibile massima dettata **dall'Indice di Utilizzazione Territoriale Sostenibile Ut(s)**;

2) il secondo passo è stato quello di applicare alle proposte i valori definiti dalla Giunta con la Deliberazione N° 163 del 05 ottobre 2017 relativamente al Contributo U3 (per tutte le proposte) ed al Contributo per l'ERS (per gli ambiti non residenziali). Successivamente si sono delineate le condizioni per determinare e condividere con i proponenti che l'intera quota di realizzazione dell'ERS fosse a carico dei soggetti attuatori del residenziale.

3) si è provveduto quindi ad applicare i criteri economici funzionali alla pesatura delle proposte definiti anch'essi con l'atto di Giunta di cui sopra, potendo così parametrare economicamente il beneficio economico attribuito ai privati con l'assegnazione della capacità edificatoria (con valori differenziati fra superfici libere e quelle destinate ad ERS). Di riflesso si è calcolato il beneficio pubblico derivante dal POC, costituito dal valore della CEC, delle aree cedute al Comune, dalle quote economiche derivanti dall'applicazione dell'onere U3 e del contributo ERS, e dal valore di eventuali contributi aggiuntivi. Quale beneficio pubblico si è contabilizzato economicamente anche quello derivante dalla realizzazione dell'ERS da parte dei soggetti privati, rappresentato dal delta fra il valore unitario della capacità edificatoria libera e quello ridotto in virtù del vincolo ERS.

Si è così potuto definire in termine percentuale rispetto al beneficio conferito al privato, quello assegnato al Comune, che complessivamente si è attestato al 28%, mentre la valorizzazione complessiva in capo al Comune generata dal POC (comprensiva della capacità edificatoria comunale CEC) si è allineata al 56%.

È importante specificare come la "pesatura" delle proposte relativamente a questi parametri è stata poi effettuata utilizzata per un massimo di 55 punti su 100 proprio verificando l'esito per ogni proposta di ritorno pubblico misurato in termini percentuali rispetto al beneficio pubblico attribuito dal Comune con il conferimento dei diritti edificatori ai comparti.

Il quadro complessivo consegna, oltre alla misura del beneficio omnicomprendivo in capo al Comune del POC, anche una quota economica programmabile come spesa diretta nel quinquennio di validità dello strumento, la cui destinazione dovrà essere scelta innanzitutto sulla base dei vincoli di destinazione delle somme e successivamente relativamente all'ordine di priorità degli interventi pubblici; la seguente tabella sintetizza le quote "monetarie" previste in entrata con il POC, che sarà cadenzata alle procedure di presentazione dei PUA, che potranno nelle convenzioni attuative anche determinare la destinazione di spesa degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria.

BENEFICI ECONOMICI DIRETTI COMPLESSIVI	IMPORTI
CONTRIBUTO U3 (opere infrastrutturali)	€ 2.193.560,48
CONTRIBUTI AGGIUNTIVI (opere pubbliche)	€ 1.716.600,00
TOTALE OPERE	€ 3.910.160,48
CONTRIBUTO ERS (politiche per la casa)	€ 293.025,33
TOTALE COMPLESSIVO	€ 4.203.185,81

3 – LE NUOVE DOTAZIONI TERRITORIALI

Il PSC delinea un quadro del sistema delle dotazioni Territoriali di previsione molto ambizioso e destinato a supportare il sistema urbano con elementi di valenza paesaggistica ed ecologico-ambientale di alto pregio. Nel processo di formazione del POC sono pervenute diverse istanze associate alle proposte, che hanno posto in campo la necessità di scegliere e calibrare le quote aggiuntive di dotazioni a supporto dell’assetto prefigurato nel progetto di territorio.

Non è indifferente ricordare che il meccanismo di acquisizione in capo al patrimonio comunale delle **Dotazioni territoriali (DN, DEA, D)** si articola tramite il riconoscimento ai proponenti di quote perequative di capacità edificatorie residenziali da commisurarsi tramite un **Ut(p) – Indice di Utilizzazione territoriale privato** non maggiore di 0,04 mq/mq di Su, a seconda delle condizioni e della strategicità delle acquisizioni; le capacità edificatorie così maturate sono poi da reperire all’interno della CEC comunale disponibile all’interno dei singoli ambiti di espansione.

Le dotazioni per le quali si ipotizza l’acquisizione sono:

DN.5-Panzacchia 3, nel capoluogo sud, che perviene dalle proposte N° 1 e N° 7, per una dimensione di 15.149 mq di cui una quota pari a 9.955 mq in forma gratuita e senza maturare alcun indice; alla cessione delle aree di dotazione è accompagnata anche un’area boschiva posta a margine ed un contributo monetario pari a € 60.000 per la sistemazione. L’area risulta essere importante per strutturare a completamento del margine sud dell’abitato, un parco urbano con caratteristiche di filtro paesaggistico semi-naturale destinato ad una fruizione “leggera” e senza attrezzature; in tal modo sarà possibile garantire la continuità con l’esistente parco pubblico della Bertella.

DN.6 -Tanari, nel capoluogo sud, la cui cessione è collegata all’intervento di cui alla proposta N° 2, per una estensione pari a 19.139 mq senza maturare alcuna capacità edificatoria perequativa. L’area sarà l’elemento che consentirà anche in questo caso di strutturare un effettivo filtro fra l’urbanizzato ed il territorio collinare, consentendo anche un adeguato inserimento dei volumi previsti per l’ambito di intervento.

DN.3-Parco Cillario, nel capoluogo nord, che viene acquisita in rispondenza ad un Accordo ex Art. 18 sottoscritto precedentemente con le proprietà (proposte N° 10 e N° 13), per una dimensione di 46.201 mq., riconoscendo ai proponenti la capacità edificatoria attribuite con l’applicazione dell’indice massimo di 0,04 mq/mq di Su, secondo quanto già stabilito nel citato Accordo. L’area assume un ruolo molto importante nell’immediato per la quota su cui realizzare l’ampliamento del parcheggio sud della stazione SFM e FS, mentre la restante quota sarà a disposizione dell’Amministrazione per azioni da individuare più esattamente in futuro.

DN.21- Il Portone, nel capoluogo sud, che vengono acquisite con l'intervento di cui alla proposta N° 13 per una estensione complessiva pari a 13.448 mq congiuntamente ad una piccola quota della DN.4-La Fibbia e di DEA, il tutto funzionale a dotare la previsione insediativa di aree con valenza soprattutto paesaggistica atte a chiudere l'urbanizzato sul margine fluviale del Sillaro. La cessione matura una capacità edificatoria corrispondente all'attribuzione di un indice perequativo pari a 0,02 mq/mq di Su.

DN.13 - Molinetto, in ambito perfluviale a sud di San Martino in Pedriolo, la cui cessione è collegata all'intervento di cui alla proposta N° 20, per una estensione pari a 32.893 mq maturando una capacità edificatoria corrispondente all'attribuzione di un indice perequativo pari a 0,035 mq/mq di Su. All'area si accompagna anche la cessione di un fabbricato esistente posto in stretta contiguità. Questo ambito territoriale è considerato strategico per l'implementazione di un sistema di accumulo idrico esistente, gestito dal Consorzio di Bonifica, oltre che per la valenza paesaggistica e ludica, potendo interagire anche con un laghetto destinato alla pesca sportiva.

Complessivamente le acquisizioni di aree destinate a dotazioni territoriali implementative del sistema del verde pubblico esistente e di quello che si realizzerà all'interno dei PUA, corrisponde a 126.830 mq.

6 – IL QUADRO INFRASTRUTTURALE E LE OPERE DI PREVISIONE

I precedenti punti del presente Documento hanno consentito di focalizzare la metodologia applicata per la definizione del contributo di sostenibilità e la consistenza territoriale delle aree oggetto di acquisizione da parte del Comune per consentire il disegno progettuale del territorio da porre come punto di riferimento per l'evoluzione dei 5 anni di validità del POC.

E' evidente che il processo è stato condotto parallelamente alla fase concertativa con i soggetti proponenti in modo da focalizzare la concretezza delle azioni pubbliche coerentemente ai contenuti delle proposte di intervento private pervenute alla stesura conclusiva.

Come già accennato in apertura, il Documento in questione rappresenta per l'Amministrazione però anche l'occasione per mettere a sistema anche gli interventi già oggetto di programmazione, potendo così costituire "l'Agenda" degli interventi pianificabili e programmabili a breve e media scadenza.

Il presente capitolo, quindi ha lo scopo di "classificare" l'elenco degli interventi pubblici funzionali al rafforzamento della "Città Pubblica", che come vedremo, sono rappresentati per buona parte da previsioni di carattere infrastrutturale, alle quali però si associano anche le opere pubbliche di valenza tale da supportare con la loro realizzazione il quadro complessivo delle dotazioni e dei servizi pubblici di rango comunale.

6.1 – Analisi della mobilità

a. La classificazione gerarchica delle strade

La razionalizzazione del sistema di mobilità urbana, prevede la preventiva gerarchizzazione funzionale della rete stradale interna al tessuto cittadino, mediante la definizione del ruolo svolto dalle singole arterie stradali, con anche la determinazione delle relative caratteristiche geometriche e costruttive.

Si procede quindi alla disamina del sistema mobilità nei principali centri urbani del comprensorio territoriale di C.S.P.T., che sono rispettivamente il Capoluogo e la frazione di Osteria Grande, la cui analisi dovrà effettuarsi secondo i criteri di seguito indicati, con richiamo alla classificazione già proposta nel PGTU 2008, successivamente integrata ed aggiornata sulla scorta di quanto previsto nelle tavole delle opere pubbliche 1.a e 1.b del POC 2018-2023:

- il sistema viario del CAPOLUOGO risulta essere composto da reti stradali a diversa gerarchia e reciprocamente interconnesse a diversi livelli funzionali; si riconoscono innanzitutto la direttrice Est-Ovest SS9 "Via Emilia", la direttrice Nord SP19 "San Carlo" e la direttrice Sud SP21 "Sillaro", con il ruolo di vere e proprie dorsali primarie di scorrimento, sulle quali si incardina la rete principale a servizio del centro abitato.

La rete principale, in subordine gerarchico alla viabilità primaria, è invece rappresentata dall'itinerario di circonvallazione al centro abitato, definito dalla simultanea connessione di tratti stradali relativi alle Vie Torricelli, Scania, Moro, Viara, Vittorio Veneto, Carducci ed Oriani, le quali concorrono nel definire un semianello esterno all'abitato, con origine e termine in corrispondenza della SS9; Tale circonvallazione ha pertanto una duplice valenza: svolge prima di tutto la funzione di raccordo della viabilità collinare a Sud del Capoluogo, rappresentata dagli

assi Via Tanari, SP21 “Sillaro” e Viale delle Terme, con la viabilità di pianura a Nord del Capoluogo, composta dalle dorsali SS9 “Via Emilia”, SP19 “San Carlo” e dalla Via Gramsci, quest’ultima con funzione di collegamento alla stazione ferroviaria.

Inoltre, la circonvallazione, tenuto anche conto della direttrice Est-Ovest “Via Emilia”, è altresì al servizio del traffico in penetrazione al Capoluogo, mediante le dorsali di quartiere Via Scania, Via Marconi, Via Roma e Piazza dei Martiri, a captazione e distribuzione dei diversi flussi veicolari in movimento da/per le strade urbane locali di destinazione;

- la frazione di OSTERIA GRANDE è invece collegata alla viabilità territoriale mediante l'asse di scorrimento della SS9 “Via Emilia”, da cui dipartono le strade di quartiere Vie Calabria e Lombardia (a Nord), mentre a Sud si ha la Via Broccoli.

Allo stato attuale - 2017 - le espansioni del tessuto urbano, già realizzate o in corso di progettazione, richiedono un aggiornamento della classificazione della rete viaria, che pur non modificando nella sostanza l'assetto generale indicato nel PGTU 2008, ne determinano una ridefinizione in rapporto al modificarsi sia del contesto urbano che del quadro della mobilità, nonché tenuto anche conto delle opere infrastrutturali in previsione di realizzazione inserite nel POC 2018-2023.

RETE PRIMARIA – Nello specifico, il sistema primario delle strade urbane che sono al servizio del traffico in attraversamento al comparto territoriale in esame, con funzione anche di selezione ed eventuale trasferimento del traffico in transito verso le arterie principali che alimentano il tessuto urbano, si compone attualmente, nel **Capoluogo**, dell’asse Est-Ovest SS9 “Via Emilia”, nonché degli assi Nord SP19 “San Carlo” e Sud SP21 “Sillaro”; Gli assi Nord e Sud facevano parte del più ampio asse Nord-Sud di cui al PGTU 2008 (Vie Cova, Torricelli, Moro e Viara) e sono stati successivamente individuati come entità distinti per effetto dello stralcio di Via Torricelli, Via Moro e del tratto urbano di Via Viara, cui viene demandato il ruolo funzionale di strade principali di scorrimento, andando così a costituire parte della connessione interquartieri.

Anche nella frazione di **Osteria Grande** il sistema primario delle strade urbane di scorrimento è formato dal tratto urbano dell’asse Est-Ovest SS9 “Via Emilia” e dal tratto urbano della SP “San Giovanni” denominato Via Calabria, che si sviluppa dalla SS9 “Via Emilia” in direzione Nord fino all’intersezione con gli Stradelli Guelfi.

Pertanto, in entrambi i centri. quindi, il trasferimento del traffico dal territorio all’interno avviene mediante il tratto viario urbano della SS9 “Via Emilia” ed uno o più segmenti ad esso perpendicolari.

RETE PRINCIPALE – Per quanto concerne il sistema principale delle strade urbane, che risulta essere al servizio dei movimenti di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria e viene interessato da spostamenti sulla media distanza, nel **Capoluogo** si identifica il collegamento interquartiere, con configurazione a semianello, definito da tratti di strada urbana connessi reciprocamente, che sono rispettivamente le Vie Torricelli, Scania, Moro, Viara, Vittorio Veneto, Carducci e Oberdan.

Nella parte Ovest del Capoluogo si prevede altresì la riqualificazione con rotatoria dell’intersezione esistente tra l’asse primario Est-Ovest SS9 “Via Emilia” e la suddetta arteria di circonvallazione al

centro abitato, con anche la realizzazione a Nord della statale di una nuova bretella nell'ambito dell'intervento di urbanizzazione del comparto PPIP "Valle di Malta", la quale collegandosi alla SC "Via Gioia" svolgerà una funzione primaria a servizio del traffico in transito da/per SP19 "San Carlo" a/da SS9 "Via Emilia" o interquartieri, nonché di distribuzione dei flussi veicolari con destinazione presso l'indotto industriale e commerciale previsto nella citata nuova lottizzazione.

La nuova bretella "Valle di Malta" dovrà pertanto intendersi come il prolungamento dell'interquartieri a Nord della SS9, come percorso alternativo a connessione della statale "Emilia" con la provinciale "San Carlo", anche al fine di contribuire allo scarico dei flussi in approccio all'intersezione tra le citate strade e la SC "Via Roma", che sono in movimento per raggiungere la viabilità collinare del Capoluogo o la statale "Emilia" in direzione Bologna.

Va inoltre evidenziato il ruolo "urbano" assunto dal tratto occidentale di Via Scania esterno al centro abitato, che si configura a connessione della statale "Emilia" con la circonvallazione del Capoluogo, in corrispondenza dell'intersezione con Via Moro, peraltro oggetto di un intervento di futura riqualificazione con rotatoria che è stato inserito tra le opere infrastrutturali previste nel POC 2018-2023.

Presso la frazione di **Osteria Grande**, si riscontra invece la presenza di un asse primario al confine Sud-Est del centro abitato, il quale consiste nella traversa di Via Magnani, che figura a connessione della SC "Via Villalunga" con la strada di quartiere "Via Broccoli", entrambe con origine sulla Via Emilia.

Nella parte Nord, esterna al centro abitato, è inoltre in previsione di realizzazione, secondo il POC 2018-2023, una serie di interventi infrastrutturali, che vengono di seguito elencati, atti a definire un vero e proprio asse interquartieri che si pone al servizio della zona industriale già esistente, nonché per quella di nuova realizzazione:

- nuova bretella Nord-Ovest (opera 16) esterna al centro abitato, costituita dal prolungamento della SC "Via Abruzzo" fino all'innesto con la SC "Via Pilastrino" e successivo potenziamento del tratto di "Via Pilastrino" compreso tra il nuovo innesto e l'intersezione con la "Via Emilia", per far fronte ai maggiori flussi in attraversamento;
- nuovo asse Nord, parallelo alla Via Emilia (opera 20) e facente parte della viabilità del nuovo comparto industriale "San Giovanni", con origine ad Ovest dalla SP "San Giovanni" e termine ad Est, in corrispondenza della connessione con la bretella Est di nuova realizzazione in immissione alla Via Emilia; rientrando altresì nella presente opera la nuova rotatoria di Via "San Giovanni" e quella in intersezione con la strada locale Via Umbria;
- nuova bretella Est (opera 21) esterna al centro abitato e configurata ad L, a prolungamento dell'asse Nord di cui al punto precedente, con innesto sulla Via Emilia in corrispondenza di una rotatoria di nuova realizzazione, dalla quale diparte il ramo Sud di raccordo con la SC "Via Villalunga".

RETE SECONDARIA – Il sistema viario di tipo secondario svolge in ambito urbano una funzione di collegamento per la viabilità di quartiere e si presenta caratterizzato da movimenti di penetrazione verso la rete locale, con spostamenti su distanza ridotta.

Nel **Capoluogo** tale sistema si identifica con la dorsale formata dalle Vie Roma, Oberdan e Marconi, sulla quale si innestano anche le Vie Scania e di Piazza Garibaldi con andamento complanare alla Via Emilia; mediante i suoi nodi esterni, connessi alla viabilità primaria e principale, la dorsale è a compenetrazione del centro abitato e, pertanto, svolge la seguente duplice funzione: capta i flussi veicolari in entrata distribuendoli nelle strade locali del Capoluogo e, contemporaneamente, raccoglie il traffico locale aggregandolo per poi farlo uscire dall'ambito urbano.

Per la frazione di **Osteria Grande**, nella zona urbana a Nord della Via Emilia la rete secondaria è costituita dalle Vie Lazio, Liguria e Piemonte, che si presentano come diramazioni perpendicolari alla SS9, tutte con immissione nella Via Lombardia, complanare alla medesima statale.

Nella parte Sud della frazione in argomento si riconosce invece, quali strade secondarie di quartiere, le Vie Bandiera, Serotti e Grassi, che figurano come traverse dell'asse primario di Via Broccoli.

b. Il Regolamento viario

Si richiamano e confermano i contenuti del Regolamento viario previsti per i diversi tipi di strade dal PGTU 2008, verificata la coerenza con le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico - GU n.146 del 24.06.95, e con le prescrizioni del DM 05.11.2001 modificato dal DM 22.04.2004:

Strade urbane di scorrimento:

- fungono da recettori per il traffico di attraversamento e per quello di scambio tra le provenienze extraurbane e le strade urbane di quartiere;
- devono garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti tra le diverse parti del centro urbano;
- è ammessa la circolazione di tutti i mezzi, compresi quelli pesanti;
- in assenza di rotatorie e nelle intersezioni senza regolazione semaforica, le strade di scorrimento hanno il diritto di precedenza;
- le svolte a sinistra, in assenza di corsie di preselezione o di impianti semaforici, vanno progressivamente eliminate;
- non sono ammessi accessi privati diretti;
- il limite di velocità è pari a 50 km/h;
- i percorsi dei pedoni e dei ciclisti devono essere previsti in sedi protette (larghezza minima del marciapiede: 1,50 ml);
- non è ammessa la sosta sulla piattaforma stradale; mentre la stessa è consentita in spazi separati con immissioni e uscite concentrate.

Strade urbane di quartiere:

- consentono la penetrazione del traffico veicolare nella rete locale, permettendo così di collegare le diverse parti del centro abitato;
- sono ammessi tutti i mezzi;
- sono ammessi gli accessi privati diretti;
- per i percorsi ciclopedonali vanno previsti marciapiedi e piste ciclabili;
- vanno agevolati gli attraversamenti pedonali;
- il limite di velocità è di 50 km/h;
- la sosta è consentita nelle fasce appositamente individuate;

Strade urbane locali:

- consentono l'accesso veicolare agli edifici (residenze, attività varie, servizi) ed il movimento pedonale/ciclabile;
- è disincentivato il traffico di attraversamento;
- sono ammessi tutti i mezzi (ad esclusione degli veicoli pesanti articolati);
- sono ammessi gli accessi privati diretti;
- il transito ciclabile è ammesso nella sede carrabile;
- per i pedoni vanno sempre previsti marciapiedi, che devono risultare idonei anche per i portatori di handicap;
- il limite di velocità è di 30 km/h (zone nelle quali vengono privilegiate le funzioni residenziali, commerciali, ecc.);
- è ammessa la sosta su entrambi i lati della strada purché siano garantiti i percorsi pedonali e veicolari su sedi idonee.

6.2 – Opere inserite nel POC 2018-2023

Il Piano Operativo Comunale (POC) 2018-2023, prevede l'adozione delle opere di cui alle tabelle 1 e 2, che vengono suddivise in opere infrastrutturali, opere pubbliche puntuali e ulteriori interventi inseriti nel POC ma non rientranti nelle categorie precedenti.

Tabella 1 – Opere Pubbliche puntuali ed ulteriori interventi inseriti nel POC

OPERE PUBBLICHE PUNTUALI ED INTERVENTI INSERITI IN POC	
A	Ampliamento parcheggio stazione
B	Realizzazione struttura residenziale di valenza sociale - Dopo di Noi
C	Area parcheggi via Emilia vecchia
D	Area parcheggi via Emilia/via Gramsci
E	Ampliamento e rifunzionalizzazione parcheggio Casa della Salute
F	Restauro arena
G	Riqualificazione area scuole Osteria Grande
H	Riqualificazione centro storico Varignana
I	Recupero chiesa Monte Calderaro
L	Recupero fabbricato Molinetto
M	Ampliamento centro sociale Molino Nuovo

Tabella 2 – Opere infrastrutturali ed ulteriori interventi inseriti nel POC

OPERE INFRASTRUTTURALI ED INTERVENTI INSERITI IN POC	
1	Intersezione Via Emilia-Via Liano-Via San Biagio
2	Intersezione Via Emilia-Via Scania
3	Rotatoria interna al comparto Valle di Malta
4	Intersezione Via Cova-Via Gioia-nuova viabilità Borgo
5	Rotatoria intersezione Via Emilia-via Torricelli- nuova viabilità Valle di Malta
6	Intersezione Via Emilia-Via Cova-Via Roma e vie adiacenti
7	Intersezioni Via Emilia-via Madonnina-Via Mazzini-Via Oriani
8	Intersezione via Emilia-Via Corlo-nuova viabilità via Riniera
9	Intersezione via Scania-Via Moro
10	Rotatoria intersezione Via Scania-Via Marconi
11	Intersezione Via Viara-Viale delle Terme
12	Intersezione Via Stradelli Guelfi-SP.31-Via Legnana
13	Intersezione Via Stradelli Guelfi-SP.31-Via Cartara
14	Intersezione Via S.Biagio-Via Ca Bianca-Via Poggio
15	Rotatoria uscita A14
16-21	Sistema tangenziale e sicurezza via Emilia di Osteria Grande
22-24	Ciclo-pedonale tratto Osteria Grande - Gallo
23	Intersezione Via Emilia-Via Mori-Via Malvezza
25	Intersezione Via Stradelli Guelfi-SP.31-Via San Giovanni
26	Ponte Sillaro di Molino Nuovo

In Tabella 1 vengono elencate le opere pubbliche puntuali, nonché interventi di tipo puntuale non specificatamente classificabili come opere pubbliche, comprendendo di fatto nel loro complesso interventi di ampliamento per parcheggi esistenti, il rifacimento ed il recupero di edifici a valenza storico-culturale, la realizzazione di strutture con finalità sociale e, infine, la riqualificazione di aree già urbanizzate.

Nella Tabella 2 vengono invece elencate le opere infrastrutturali, che si ritiene possano essere potenzialmente attuabili nei termini temporali di validità del POC 2018-2023, le quali saranno distinte in interventi di tipo puntuale e di tipo lineare.

Sono di tipo puntuale gli interventi infrastrutturali relativi alla riqualificazione, nonché alla creazione ex novo, di nodi significativi ai fini della funzionalità del sistema viario nel suo complesso, mediante la realizzazione di rotatorie di diametro adeguato, con conseguente atteso miglioramento della sicurezza stradale (riduzione dell'incidentalità e tutela delle utenze deboli).

Si annoverano anche tra gli interventi di tipo puntuale quelli a servizio della mobilità o rappresentativi di parti strutturali del sistema viario urbano/extraurbano, quali risultano essere, ad esempio, i ponti e i viadotti.

Sono invece opere infrastrutturali di tipo lineare gli interventi di adeguamento relativi a tratti stradali esistenti, i lavori di realizzazione di nuovi assi e bretelle stradali e , infine, i percorsi ciclopedonali.

Per ciascuna opera, viene altresì indicata la priorità di attuazione dell'intervento, derivante dal quadro dei finanziamenti a breve e medio termine che l'Amministrazione comunale di Castel San Pietro Terme è in grado di pianificare; a tal fine sono state individuate tre classi di priorità, che sono rispettivamente alta, media ed in ultima analisi bassa, tutte assegnate sulla scorta dell'effettivo status di finanziamento e con l'accortezza di ritenere prioritarie le opere che risultano essere state finanziate in toto o parzialmente all'esterno del POC, oppure con proposta del POC, prevedendo così la loro attuazione in anticipo sulle restanti opere elencate, per le quali, ad oggi, si devono ancora reperire le risorse economiche necessarie alla loro esecuzione.

Di seguito si riportano in tabella 3 le opere inserite nel POC 2018-2023 suddivise tra Opere infrastrutturali e Opere pubbliche puntuali e raggruppate per classi di priorità, ricordando altresì come gli asterischi indichino lo status di finanziamento dell'opera stessa (*: Opera già finanziata all'esterno del POC; **: Opera già parzialmente finanziata all'esterno del POC; ***: Opera già finanziata con proposta del POC) e come la classe di priorità assegnata possa essere modificata dagli organi comunali competenti in rapporto alla disponibilità non programmata di risorse e finanziamenti, anche esterni al POC.

Tabella 3 – Opere raggruppate per classi di priorità

Classe di priorità	OPERE INFRASTRUTTURALI ED INTERVENTI INSERITI IN POC	OPERE PUBBLICHE PUNTUALI ED INTERVENTI INSERITI IN POC
Alta	3*, 4*, 5*, 6*, 7, 8*, 9*, 10*, 13, 15*, 16-21, 23**, 25, 26**	A, C, D*, E, F*, G*, I***
Media	12	B, H*, M
Bassa	1, 2, 11, 14, 22, 24	L
* Opera già finanziata all'esterno del POC ** Opera già parzialmente finanziata all'esterno del POC *** Opera già finanziata con proposta del POC		

Di seguito si procede ad una disamina approfondita delle opere inserite nel POC di cui alle tabelle 1 e 2, procedendo non per classi di priorità, ma in base alla posizione in elenco.

Opere pubbliche puntuali ed interventi inseriti in POC

A – Ampliamento parcheggio stazione (presso il Capoluogo): l'intervento prevede l'ampliamento dell'area destinata agli stalli per la sosta dei veicoli nei pressi della stazione ferroviaria del Capoluogo; trattasi infatti di un parcheggio scambiatore, in prevalenza a servizio di utenze pendolari, le cui dimensioni sono attualmente insufficienti ad ospitare gli effettivi flussi giornalieri stanziali. L'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità, è atteso a far data dal 2019.

B – Realizzazione struttura residenziale di valenza sociale “Dopo di Noi” (presso il Capoluogo): l'intervento riguarda la realizzazione di una tipologia di residenza di carattere sperimentale rivolto a persone con disabilità medio-lieve, finalizzato a stimolare le autonomie abitative e relazionali, in preparazione ad un progressivo distacco dal contesto familiare. Il progetto riguarda la realizzazione di alcuni appartamenti corredati da servizi differenziati. I destinatari degli alloggi possono imparare a vivere senza la costante presenza dei genitori e preparare il proprio futuro di adulti. Allo stesso tempo i genitori possono vedere il proprio figlio “sotto una nuova luce” e avere l'occasione concreta per iniziare a progettare un differente futuro per il proprio figlio. A seconda delle capacità potenziali della persona con disabilità, della sua motivazione e di quella dei suoi familiari, sarà possibile prevedere un percorso educativo orientato. L'iniziativa assume una importante valenza sociale consentendo di avviare una sperimentazione che si pone l'obiettivo di progettare un differente futuro per i ragazzi con difficoltà. Il POC colloca l'idea realizzativa della struttura abitativa su un'area destinata dal RUE per dotazioni comunali per l'istruzione dell'obbligo, essendo in questa fase scelta una localizzazione idonea dal punto di vista territoriale, da confermare a seguito del progetto del previsto stralcio attuativo del Piano Particolareggiato del Borgo, l'eventuale conferma della collocazione dovrà essere assoggettata a variante di RUE o allo sviluppo di un progetto in deroga per pubblico interesse. Dal punto di vista economico il POC consente di fare riferimento ad un

impegno contribuito di € 7.000 (IVA inclusa) per la redazione da parte di un soggetto attuatore (proposta N. 20) di uno studio di fattibilità della stessa entro 6 mesi dall'adozione del POC.

C – Area parcheggi Via Emilia Vecchia (presso il Capoluogo): l'intervento prevede la riqualificazione a parcheggio del sedime dismesso della SS9 nei pressi dell'intersezione tra il tratto urbano della Via Emilia, che prende il nome di Via Repubblica, la SP19 San Carlo e la SC Via Roma. Trattasi di un'area asfaltata di larghezza pari a 12 ml e con lunghezza media di 190 ml, la quale rispetto alla suddetta intersezione si trova a tergo della SS9 nella parte Sud del Centro abitato in direzione Imola. Tale intervento è finalizzato all'implementazione del numero di stalli per la sosta a servizio del centro abitato, con particolare riguardo al centro storico, distante poco meno di 500 ml e pertanto raggiungibile a piedi in pochi minuti. L'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità, è atteso a far data dal 2019.

D – Area parcheggi Via Emilia/Via Gramsci (presso il Capoluogo): l'intervento prevede la razionalizzazione dei parcheggi esistenti di Via Gramsci e Via Emilia, che sono dislocati lungo Via Repubblica in corrispondenza all'incirca del civico 23, al fine di regolarizzare al meglio la sosta, con anche l'incremento del numero di stalli disponibili, i quali vengono dedicati a coloro che necessitano di raggiungere le diverse attività ubicate nel centro storico. L'opera è già stata finanziata al di fuori del POC e, attualmente, risulta essere in corso di redazione il progetto definitivo, con consegna prevista entro il 2018.

E – Ampliamento e rifunzionalizzazione parcheggio Casa della Salute (presso il Capoluogo): l'intervento prevede l'ampliamento funzionale del parcheggio della Casa della Salute, sottodimensionato se si tiene conto del rapporto giornaliero tra numero di stalli e numero di veicoli in entrata/uscita, il quale svolge la duplice funzione di servire sia l'utenza che ha come destinazione la Casa della Salute sita in Via Oriani, sia quella interessata a raggiungere il centro storico in adiacenza al parcheggio stesso.

Fa parte del presente intervento anche lo studio e la progettazione di un sistema finalizzato a migliorare l'accessibilità al centro storico partendo dal parcheggio, tenuto soprattutto conto del significativo dislivello tra le parti in esame con il parcheggio a quota inferiore, differenza di quota per superare la quale, ad oggi, si dispone di due scalinate più un sentiero privo di gradini.

L'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità, è atteso a far data dal 2019.

F – Restauro Arena: si tratta di un progetto di restauro della storica Arena Comunale già inserito nel programma di attuazione delle azioni 6.6.1. e 6.7.1 dell'asse 5 del POR FESR 2014 - 2020 per la valorizzazione di attrattori naturali, artistici e culturali in grado di migliorare la competitività e la capacità di attrazione delle destinazioni turistiche e di attivare significativi processi di sviluppo dei territori interessati e dell'intero sistema turistico regionale. L'intervento è inserito in un elenco scaturito da un bando della Regione Emilia Romagna nel quale Castel San Pietro e Imola sono partner di un unico progetto integrato denominato "Dal Sillaro al Senio: un bacino culturale da valorizzare per implementare l'offerta turistica del circondario imolese". Le risorse sono già allocate

nel bilancio comunale grazie anche ad un cofinanziamento gestito dalla Regione per un importo pari a € 900.000, su importo totale previsto di € 1.953.258.

G – Riqualficazione area scuole Osteria Grande (presso il Capoluogo): l'intervento, rappresentato in cartografia con la localizzazione dell'attuale plesso scolastico di Osteria Grande, si articola in realtà anche sulla limitrofa area sulla quale è prevista la realizzazione del nuovo polo scolastico. Il nuovo polo sarà realizzato in parte tramite l'avvio di un fondo immobiliare dedicato in corso di avvio e per la quota destinata alla prima infanzia tramite un finanziamento ministeriale. L'area contraddistinta in cartografia è già oggetto di variante specifica al RUE adottata con Deliberazione del Consiglio comunale N° 150 del 21 dicembre 2016 ed attualmente in corso di approvazione.

H – Riqualficazione del Centro Storico di Varignana (presso il Capoluogo): la volontà è quella di contrassegnare e confermare un intervento di riqualficazione della centralità del borgo storico della frazione, dove il Comune detiene anche immobili che possono contribuire, anche tramite alienazione, alla progettazione e realizzazione degli interventi. Nell'ambito di una convenzione urbanistica attuativa di RUE sottoscritta in luglio 2016, si sono create le condizioni per avere a disposizione somme destinate all'avvio di un primo intervento da realizzarsi in un fabbricato che verrà a breve acquisito in proprietà comunale per destinazioni pubbliche.

I – Recupero della chiesa di Monte Calderaro: l'intervento è finalizzato a consegnare alla collettività quanto rimane della chiesa di Monte Calderaro bombardata durante il secondo conflitto mondiale, nel tempo i resti del bene hanno assunto un forte interesse testimoniale proprio in relazione alla memoria dell'attestamento della Linea Gotica nell'ultima fase della guerra; gli accordi definiti in sede di POC (proposta N. 20) consentono di acquisire in proprietà il bene e la relativa area di pertinenza previa messa in sicurezza con opere commisurate e già coperte dal finanziamento del privato per un importo pari a € 40.000.

L – Recupero di un fabbricato a Molinetto: il bene e la relativa area di pertinenza saranno acquisti in forma di un accordo perequativo con scambio di capacità edificatorie comunale (CEC) in un comparto di espansione residenziale. Il bene, di circa 180 mq, è contiguo ad un sistema di bacini di raccolta d'acqua di proprietà comunale, utilizzati come riserva idrica per il deflusso minimo vitale del Sillaro, con gestione posta in capo al Consorzio di Bonifica, oltre che prospiciente ad ulteriore laghetto del Comune destinato alla pesca sportiva. L'utilizzo dell'immobile potrebbe essere orientato a funzioni di supporto dell'area o assumere enfasi con un ruolo di utilizzo turistico a più ampio raggio.

M – Ampliamento del Centro Sociale di Molino Nuovo: è contrassegnato, ritenendolo molto importante per la comunità che gravita sulla frazione, un intervento finalizzato ad ampliare il centro sociale anche se di realizzazione abbastanza recente, in tal modo si consentirà di rafforzare un servizio che si dimostra vitale quale punto di riferimento per i cittadini del quadrante territoriale in questione.

Opere infrastrutturali ed interventi inseriti in POC

1 – Intersezione Via Emilia - Via Liano - Via San Biagio (presso Capoluogo): l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra le Vie sopra citate, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2020.

2 – Intersezione Via Emilia - Via Scania (presso Capoluogo): l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra le Vie sopra citate, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2020.

3 – Rotatoria interna al comparto Valle di Malta (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede una rotatoria con diametro esterno compreso tra 40 e 50 ml, quindi, di tipo convenzionale secondo il D.M. 19.04.2006. L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC ed i relativi lavori di realizzazione, attualmente in corso di esecuzione, sono a carico dei lottizzanti del comparto "Valle di Malta", così come previsto dalla convenzione urbanistica rep. n. 48752 racc. n. 30736 del 30.10.2011 per il P.P.I.P. "Valle di Malta".

4 – Intersezione Via Cova - Via Gioia - Nuova viabilità Borgo (presso Capoluogo): Si ipotizza la progettazione di una rotatoria di tipo convenzione o con diametro maggiore di 50 ml, in conformità al D.M. 19.04.2006. L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC e, attualmente, è in corso di redazione il progetto esecutivo della rotatoria in argomento da parte di A.S.P.I., con completamento dell'iter progettuale previsto per il 2018 e successivo avvio non ancora definito.

I citati lavori verranno finanziati da Autostrade per l'Italia S.p.A. mediante le eventuali eccedenze sull'importo rimanente dei 2 milioni di Euro stanziati per la rotatoria SS9-SP19-Roma, come da destinazione vincolata per legge al Comune di Castel San Pietro Terme, come da provvedimento autorizzativo finale della conferenza di servizi del 14.07.2016, emesso dal MIT con prot. n. 2337 del 06.03.2017, ai fini dell'autorizzazione ai lavori di realizzazione della quarta corsia dell'A14 da San Lazzaro a Imola, comprese anche le relative opere compensative.

I lavori saranno infine appaltati e realizzati dall'Amministrazione comunale di Castel San Pietro Terme, a fronte di un impegno di spesa presunto che si stima al presente in Euro 506.000, tenendo altresì conto di un suo possibile incremento nel corso degli anni.

L'importo complessivo dell'intervento, pari a Euro 506.000, consiste in Euro 400.000 per lavori comprensivi degli oneri sicurezza, Euro 60.000 per Somme a Disposizione, pari al 15% dei lavori e, infine, Euro 46.000 per IVA al 10%.

5 – Rotatoria intersezione Via Emilia - Via Torricelli - Nuova viabilità Valle di Malta (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede una rotatoria con diametro esterno compreso tra 40 e 50 ml, quindi, di tipo convenzionale secondo il D.M. 19.04.2006. I lavori di realizzazione del citato intervento sono a carico dei lottizzanti del comparto "Valle di Malta", con avvio previsto per il 2018 e fondi di cui alla convenzione urbanistica rep. n. 48752 racc. n. 30736 del 30.10.2011 per il P.P.I.P. "Valle di Malta". Il finanziamento è di tipo misto, con risorse dell'Amm.ne comunale correlate allo

scomputo degli oneri di urbanizzazione ed U3, più risorse private e scomputi del comparto "Valle di Malta. La spesa prevista ammonta ad Euro 335.000 (i.e.) pari a 368.500 euro con iva al 10%.

L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC ed entro il 2018 verranno avviati i relativi lavori.

6 – Intersezione Via Emilia - Via Cova - Via Roma e vie adiacenti (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede una rotatoria con diametro esterno maggiore di 50 ml e, pertanto, del tipo intersezione a circolazione rotatoria ai sensi del D.M. 19.04.2006.

L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC e, attualmente, è in corso di redazione il progetto esecutivo della rotatoria in argomento, con completamento dell'iter progettuale previsto per il 2018 e successivo avvio atteso nel 2019.

I citati lavori verranno finanziati da Autostrade per l'Italia S.p.A. con destinazione vincolata per legge al Comune di Castel San Pietro Terme, come da provvedimento autorizzativo finale della conferenza di servizi del 14.07.2016, emesso dal MIT con prot. n. 2337 del 06.03.2017, ai fini dell'autorizzazione ai lavori di realizzazione della quarta corsia dell'A14 da San Lazzaro a Imola, comprese anche le relative opere compensative.

L'importo finanziato da A.S.P.I. ammonta a complessivi Euro 2 milioni, mentre l'Appalto da esperirsi in capo all'Amministrazione Comunale prevede un impegno di spesa presunto che si stima in Euro 1.170.000, tenendo altresì conto di un suo possibile incremento nel corso degli anni.

L'importo complessivo dell'intervento, pari a Euro 1.170.000, consiste in Euro 850.000 per lavori comprensivi degli oneri sicurezza, Euro 213.000 per Somme a Disposizione, pari al 25% dei lavori e, infine, Euro 107.000 per IVA al 10%.

7 – Intersezioni Via Emilia - Via Madonnina - Via Mazzini - Via Oriani (presso Capoluogo): l'intervento in esame prevede la realizzazione di un sistema di rotatorie, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2018.

8 – Intersezione Via Emilia - Via Corlo - Nuova viabilità Via Riniera (presso Capoluogo): l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2019. L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC.

9 – Intersezione Via Scania - Via Moro (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una rotatoria con diametro esterno compreso tra 25 e 40 ml, quindi, di tipo compatto secondo il D.M. 19.04.2006. L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC e, attualmente, è in corso di redazione il relativo progetto esecutivo, con completamento dell'iter progettuale previsto per il 2018 e successivo avvio dei lavori atteso nel 2019. Appalto ed esecuzione dell'opera sono a carico dell'Amministrazione comunale di Castel San Pietro Terme, con fondi reperiti dalla garanzia fideiussoria già escussa al comparto "Cementubi".

10 – Rotatoria intersezione Via Scania - Via Marconi (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una rotatoria con diametro esterno compreso tra 14 e 25 ml, quindi, di tipo minirotatoria secondo il D.M. 19.04.2006. L'opera risulta essere già finanziata all'esterno del POC e, attualmente, è in corso di redazione il relativo progetto definitivo, con completamento dell'iter progettuale previsto per il 2017 e successivo avvio atteso nel 2018.

11 – Intersezione Via Viara - Viale delle Terme (presso Capoluogo): l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2020.

12 – Intersezione Via Stradelli Guelfi - SP31 - Via Legnana: l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2020.

13 – Intersezione Via Stradelli Guelfi - SP31 - Via Cartara: l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2019.

14 – Intersezione Via S. Biagio - Via Ca Bianca - Via Poggio: l'intervento in esame prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2020.

15 – Rotatoria uscita A14 (presso Capoluogo): l'intervento in oggetto prevede una rotatoria con diametro esterno compreso tra 40 e 50 ml, quindi, di tipo convenzionale secondo il D.M. 19.04.2006. Attualmente è in corso di redazione il progetto esecutivo della rotatoria in argomento, con completamento dell'iter progettuale previsto per il 2018 e successivo avvio atteso nel 2019.

I citati lavori verranno finanziati da Autostrade per l'Italia S.p.A. con destinazione vincolata per legge al Comune di Castel San Pietro Terme, come da provvedimento autorizzativo finale della conferenza di servizi del 14.07.2016, emesso dal MIT con prot. n. 2337 del 06.03.2017, ai fini dell'autorizzazione ai lavori di realizzazione della quarta corsia dell'A14 da San Lazzaro a Imola, comprese anche le relative opere compensative.

L'opera risulta pertanto essere già finanziata all'esterno del POC nell'ambito del quadro economico delle opere di realizzazione della quarta corsia A14, quale nodo di accesso diretto al sistema autostradale.

l'Appalto dell'opera in argomento sarà esperita, con avvio non ancora definito, dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. a fronte di una spesa presunta che si stima in Euro 632.000, tenendo altresì conto di un suo possibile incremento nel corso degli anni.

L'importo complessivo dell'intervento, pari a Euro 632.000, consiste in Euro 450.000 per lavori comprensivi degli oneri sicurezza, Euro 68.000 per Somme a Disposizione, pari al 15% dei lavori e, infine, Euro 114.000 per IVA per A.S.P.I. pari al 22%.

16÷21 – Sistema tangenziale e sicurezza Via Emilia di Osteria Grande

16 – Nuova bretella Nord-Ovest con rotatoria sulla Via Emilia (presso Osteria Grande): l'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tronco stradale esterno al centro abitato con funzione di scorrimento, che si estende da Via Abruzzo, in parallelo alla Via Emilia, fino a raccordarsi con la Via Pilastrino, nonché il potenziamento di Via Pilastrino nel tratto stradale compreso tra il suddetto innesto e l'intersezione con la SS9. Completano l'opera i lavori di riqualificazione dell'intersezione, mediante la realizzazione di una rotatoria di adeguato diametro, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2019 con la redazione del relativo studio di fattibilità.

17 – Intersezione tra le Vie Abruzzo, Calabria e Lombardia (presso Osteria Grande): l'intervento prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2019.

18 – Intersezione tra le Vie Lombardia e Piemonte (presso Osteria Grande): l'intervento prevede la realizzazione di una rotatoria, la cui geometria sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'avvio dell'iter progettuale, con redazione del relativo studio di fattibilità atteso a far data dal 2019.

19 – Riqualificazione dell'intersezione tra le Vie Emilia e Broccoli (presso Osteria Grande): l'intervento prevede l'adeguamento dell'intersezione a T, mediante la ridefinizione geometrica della parte centrale a forma di "goccia", oppure ipotizzando la realizzazione di una rotatoria di adeguato diametro, tenuto conto dei vincoli territoriali imposti dalla zona urbanizzata. Il suddetto intervento di riqualificazione sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2019 con la redazione del relativo studio di fattibilità.

20 – Nuovo asse Nord del comparto industriale "San Giovanni" (presso Osteria Grande): l'intervento prevede la realizzazione di un tronco stradale nell'ambito della nuova lottizzazione industriale P.P.I.P. "San Giovanni", che si sviluppa in direzione Est-Ovest con andamento parallelo alla Via Emilia, origine ad Ovest presso l'intersezione con le Vie Calabria e San Giovanni e termine ad Est sulla linea di confine del centro abitato, in corrispondenza della connessione con la nuova bretella Est (Opera 21).

Nell'ambito del citato intervento si prevede la riqualificazione dell'intersezione con le Vie Calabria e San Giovanni mediante una rotatoria di adeguato diametro, oltre alla realizzazione ex novo di una rotatoria interna al comparto sulla Via Umbria.

Attualmente, è in corso da parte del consorzio dei lottizzanti la redazione della progettazione esecutiva dell'intervento completo, con avvio dei lavori previsto nel 2020, da eseguirsi a carico dei lottizzanti del comparto.

21 – Nuova bretella Est con rotatoria sulla Via Emilia (presso Osteria Grande): l'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tronco stradale esterno al centro abitato e con funzione di scorrimento,

che si presenta come l'estensione verso Est dell'asse Nord di cui ai lavori di futura urbanizzazione del comparto industriale P.P.I.P. "San Giovanni".

La nuova bretella Est si estende inizialmente parallela alla Via Emilia, per poi disporsi perpendicolare alla medesima strada statale, fino ad innestarsi sulla SS9 mediante una rotatoria di adeguato diametro, dalla quale si sviluppa infine verso Sud apposito ramo di raccordo con Via Villalunga.

Il dimensionamento dei diversi elementi planimetrici funzionali alla viabilità (rettifili, curve, innesti e rotatoria) sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2020 con la redazione del relativo studio di fattibilità.

23 – Intersezione tra le Vie Emilia, Malvezza e Mori (presso Osteria Grande): l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una rotatoria di tipo convenzionale o con diametro esterno maggiore di 50 ml e, pertanto, del tipo intersezione a circolazione rotatoria ai sensi del D.M. 19.04.2006.

In ordine al citato intervento viene considerato un percorso ciclabile in sede separata, la cui disamina verrà fatta al punto successivo. La geometria dell'opera, già parzialmente finanziata all'esterno del POC, sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2018, con la redazione di apposito studio di fattibilità da farsi nel rispetto dell'interferenza rappresentata dal tratto di pista ciclabili lungo la SS9 da prevedersi in ordine alla medesima opera.

22÷24 – Ciclo-pedonale tratto Osteria Grande – Gallo: trattasi di n. 3 interventi finalizzati alla realizzazione di un percorso ciclopedonale complanare alla Via Emilia ed in sede protetta, al servizio dei flussi ciclabili e pedonali provenienti dalle strade comunali dislocate a pettine rispetto alla Via Emilia in ambito extraurbano.

Tale percorso ciclopedonale raccoglie, ad esempio, le utenze deboli in movimento lungo le Vie Bastiana, Mori, Malvezza, Conventino ed Ercolana, che si trovano ad Est della frazione di Osteria Grande, per raggiungere le fermate dei servizi pubblici o le attività che hanno sede citata nella frazione.

Le suddette opere saranno oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2020 con la redazione del relativo studio di fattibilità.

25 – Intersezione Via Stradelli Guelfi - SP31 - Via San Giovanni (presso Osteria Grande): l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una rotatoria di tipo convenzionale o con diametro esterno maggiore di 50 ml e, pertanto, del tipo intersezione a circolazione rotatoria ai sensi del D.M. 19.04.2006.

La geometria dell'opera sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2018 con la redazione del relativo studio di fattibilità.

26 – Ponte Sillaro di Molino Nuovo: l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un ponte a scavalco del torrente Sillaro in località Molino Nuovo al fine di conferire alla carreggiata stradale idonea larghezza per consentire il transito in sicurezza dei veicoli pesanti.

La geometria dell'opera sarà oggetto di definizione nell'ambito dell'iter progettuale, da avviarsi a far data dal 2018 con la redazione del relativo studio di fattibilità.