

ALLEGATO H

ACCORDI TRA LA PROVINCIA DI BOLOGNA E I COMUNI DELL'AREA BOLOGNESE PER LO SCHEMA DIRETTORE TERRITORIALE METROPOLITANO

Il 6 aprile del 1999 il Consiglio Provinciale approva, con delibera n.34, il sistema degli accordi d'area come metodo per la definizione di una base di riferimento condivisa al fine di elaborare gli strumenti di pianificazione su un'ipotesi di assetto strutturale comune e di gestire l'attuazione dei piani territoriali ed urbanistici vigenti. Gli accordi d'area, riportati in seguito ed allegati alla delibera, si sono in particolare articolati su 10 ambiti territoriali:

- Area n.1 (Bologna);
- Area n.2 (Bazzanese);
- Area n.3 (Direttrice nord);
- Area n.4 (Persicetana);
- Area n.5 (Idice);
- Area n.6 (Nord-Est);
- Area n.7 (Imolese);
- Area n.8 (Savena);
- Area n.9 (Medio Reno);
- Area n.10 (Alto Reno).

Bozza di accordo tra la Provincia di Bologna e i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Territoriale Metropolitano

La Provincia di Bologna e i Comuni di in coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, ed approvato in data 9 febbraio 1998,

acquisiti i risultati delle riunioni di coordinamento svoltesi tra i Sindaci e l'Assessore provinciale alla pianificazione sui materiali del Rapporto sulla sostenibilità delle previsioni urbanistiche di area vasta, e, in particolare, sull'ipotesi di Assetto Strutturale dell'Area Imolese elaborata dall'Ufficio di Piano del Circondario di Imola e dalla Provincia di Bologna,

condividono e fanno propri i seguenti documenti, che costituiscono parte integrante del presente Accordo:

1. Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area....., delle sue opportunità di sviluppo nonché delle emergenze ambientali e funzionali, quadro inteso a definire il ruolo e le problematiche dell'Area nell'ambito dell'assetto territoriale provinciale,

2. Ipotesi di assetto strutturale dell'Area.....e, costituita da:

- a) previsione strutturale e di lungo periodo dello schema di rete infrastrutturale, viaria e ferroviaria, contenente gli elementi di priorità già previsti e finanziati o da finanziare nonché la realistica previsione del loro grado di attuazione nei prossimi 5 anni,
- b) previsione strutturale e di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio, verificate alla luce delle specifiche emergenze ambientali e funzionali riscontrate, contenente il quadro delle azioni necessarie a rimuoverne le criticità, nonché l'indicazione delle opere e degli interventi programmati o da programmare e da eseguire nei prossimi 5 anni, anche al di fuori dell'Area Imolese,
- c) definizione, in base al citato schema infrastrutturale ed insediativo, della dimensione complessiva delle trasformazioni ipotizzate e della loro distribuzione di massima all'interno

- dell'Area, nonché delle quote che possono essere immediatamente messe in attuazione ed inserite nei Programmi Pluriennali di Attuazione dei P.R.G. in quanto compatibili con i programmi delle opere infrastrutturali ed ambientali attuabili nei prossimi 5 anni,
- d) individuazione delle principali problematiche afferenti al rapporto dell'Area con il Comune Capoluogo, al fine di definire le possibili sinergie e le necessarie politiche di equilibrio.

e convergono sui seguenti punti di accordo:

- A.** I Comuni si impegnano, nell'attività di elaborazione dei propri strumenti urbanistici, a mantenere coerenza con l'ipotesi di assetto d'area concordato, di cui al precedente punto 2. I Comuni si impegnano altresì, in occasione dell'elaborazione di un nuovo PRG, di una Variante Generale e di Varianti significative, ad assumere come riferimento i contenuti del citato documento "Ipotesi di Assetto strutturale dell'Area Imolese" sia per stabilire concordemente il quadro analitico interpretativo, gli obiettivi e gli indirizzi normativi sia per introdurre nella pianificazione comunale elementi di programmazione che subordinino l'attuazione delle previsioni alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire l'effettiva sostenibilità ambientale delle trasformazioni urbanistico - edilizie.

La Provincia si impegna a stabilire una procedura abbreviata di istruttoria ed approvazione degli strumenti urbanistici in questione, nonché a fornire ogni possibile contributo strumentale, documentativo, finanziario, e di consulenza che, volta a volta, verrà richiesto dal Comune.

Allo scopo i Comuni e la Provincia si impegnano, ai fini della continua verifica dell'ipotesi di assetto di cui al precedente punto 2., a concordare programmi di aggiornamento e di approfondimento pluriennali dei quadri descrittivi di cui al precedente punto 1. Tali quadri di analisi costituiscono peraltro il riferimento decisivo per le scelte insediative e di tutela dei singoli Piani Regolatori Generali.

La Provincia si impegna a fornire, in base ai programmi concordati, la propria opera di indirizzo, coordinamento e consulenza, definendo, in base a specifici atti convenzionali pattuiti con i Comuni, i contributi finanziari necessari.

- B.** I Comuni si impegnano, in relazione all'ipotesi di assetto di cui al precedente punto 2, a concordare, nell'ambito delle previsioni urbanistiche vigenti, una quota insediativa proporzionata al prevedibile sviluppo dei prossimi 3/5 anni e strettamente relazionate con i programmi di investimento di cui alle lettere a) e b) del predetto punto 2. Tale quota, sarà assunta come fondamentale riferimento amministrativo di gestione urbanistica tramite un vero e proprio Programma Pluriennale di Attuazione delle previsioni complessive d'Area, da adottare in ciascun Consiglio Comunale. La Provincia, in relazione alle proprie competenze, si impegna a stabilire un diretto ed esplicito rapporto tra i propri programmi di spesa ed il descritto Programma Pluriennale di Attuazione, nonché a perseguire la necessaria coerenza con i programmi di spesa degli altri enti pubblici che prevedono interventi nell'Area.

- C.** I Comuni si impegnano a definire politiche comuni, coerenti con gli obiettivi di assetto di cui al precedente punto 2 e coordinate con il Programma Pluriennale di Attuazione d'Area di cui alla precedente lettera B, nei seguenti settori di azione amministrativa del governo del territorio:
- edilizia residenziale pubblica (P.E.E.P. - Programmi Integrati)
 - disciplina del traffico (P.U.T.)
 - zonizzazione acustica
 - disciplina urbanistica del commercio
 - disciplina urbanistica nelle zone agricole
 - regolamento edilizio e di igiene
 - dotazione, accessibilità e gestione dei servizi alla persona

La Provincia si impegna a fornire la propria opera di coordinamento e consulenza al fine di redigere, assieme ai Comuni, veri e propri indirizzi normativi/tipo nei settori considerati.

per il Comune di _____

per la Provincia di Bologna _____

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.1 (Bologna)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il *Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese*, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan, e

dato per acquisito il *Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.1 (Bologna)*, anch'esso redatto dai Servizi Tecnici Metropolitan e composto dai seguenti capitoli:

- Bilancio dell'attuazione del PRG'85 a dieci anni dall'adozione
- Il sistema socio-economico: la nuova fisionomia del "core" metropolitano
- Il sistema ambientale
- Il sistema insediativo
- Il sistema della mobilità,

dato per acquisito, in particolare, il paragrafo relativo al "Dimensionamento della capacità insediativa del vigente PRG di Bologna", nel capitolo dedicato al sistema insediativo;

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitano, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati dal *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

preso atto che il Comune di Bologna:

- ha aderito alla *Carta di Aalborg delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*, con deliberazione del Consiglio comunale del 3.6.96;
- è stato uno dei primi Comuni italiani a sviluppare uno studio finalizzato a ridurre le emissioni di gas climalteranti (Progetto *Urban CO2 reduction*), approvato dal Consiglio comunale il 22.2.95 come "strategia di riduzione delle emissioni di anidride carbonica", nella quale vengono assunti, anticipatamente ai negoziati di Kyoto, importanti obiettivi di riduzione al 2005 e 2010, individuando le necessarie azioni per raggiungerli
- ha introdotto fin dal 1994 la valutazione degli studi di impatto ambientale per piani ed opere pubbliche e private (VALSIA) allo scopo di valutare preventivamente, in fase di progettazione, i possibili effetti ambientali delle previsioni di PRG e di introdurre nei piani attuativi e nelle opere elementi di compatibilità ambientale

- si è attivato rispetto ai contenuti della Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e lo sviluppo tenutasi a Rio de Janeiro nel giugno del 1992, nonché del Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI (CIPE 28.12.93), avviando il proprio processo di Agenda XXI Locale, la costituzione di Forum civico (costituito dai rappresentanti della società bolognese, istituzioni, soggetti economici, associazionismo, cultura) con cui affrontare le criticità, gli obiettivi, le azioni e le priorità di intervento; la redazione del *Rapporto sullo stato dell'ambiente* su cui si svilupperà la discussione con il Forum, l'elaborazione del Piano di Azione Ambientale, un piano-programma che, a partire dalle priorità e dalle opportunità indicate nel *Rapporto*, serve a precisare gli obiettivi a cui tendere, le azioni per raggiungerli, gli strumenti e le risorse su cui basarsi, le scadenze temporali da rispettare e le responsabilità di ogni settore della società
- ha messo a punto, nella gestione degli interventi di recupero e riqualificazione urbana (OdG 70 dell'1 1.4.97) una procedura di valutazione preliminare di sostenibilità ambientale, urbanistica e della mobilità, finalizzata, procedendo ad una valutazione di idoneità delle aree oggetto delle proposte pervenute, a definire le invarianti i requisiti prestazionali da internalizzare nel processo progettuale
- ha utilizzato la medesima procedura anche per la valutazione delle aree ferroviarie oggetto di valorizzazione da parte della Società Bologna 2000, arrivando in questo caso a concertare con il proponente la messa a punto delle linee guida per la progettazione ambientalmente ed energeticamente sostenibile, nonché la prestazione di un capitolato prestazionale speciale
- ha messo a punto, nell'ambito dell'attività della task force sul Quadrante Nord Ovest, la verifica funzionale ed urbanistica ed infrastrutturale delle previsioni insediative dell'area
- ha elaborato, quale contributo alla prevista revisione del Regolamento Edilizio, il Progetto BRICK, progetto per l'edilizia sostenibile, con la duplice finalità di configurare una preliminare rassegna delle soluzioni progettuali sostenibili, da utilizzare sperimentalmente nei processi progettuali, e fornire un contributo per l'introduzione di elementi progettuali di sostenibilità ambientale nell'assetto normativo urbano. Il progetto è stato ritenuto dalla Giunta comunale un importante strumento per avviare l'inserimento di elementi di sostenibilità ambientale nella progettazione urbanistica ed edilizia, applicando elementi bioclimatici e di uso razionale dell'energia, ed ha assunto l'orientamento di avviare una fase pilota di applicazione negli interventi di recupero e riqualificazione urbana nonché di raccomandarne l'estensione anche ad altri interventi urbanistici ed edilizi attuativi delle previsioni di PRG,

si formulano le seguenti ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il sistema infrastrutturale di medio periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- creare le condizioni urbanistiche ed infrastrutturali per dar luogo alla conversione di una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico; in particolare porre come obiettivo prioritario la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, che assume il ruolo di matrice fondamentale dell'intero assetto territoriale metropolitano
- accentuare le caratteristiche di separazione tra la maglia viaria del trasporto pubblico (matrice radiocentrica) e quella dedicata al trasporto privato (matrice a rete ortogonale), disincentivando l'utilizzo privato nei collegamenti radiocentrici
- migliorare la scorrevolezza del traffico l'efficienza complessiva del sistema tangenziale, attraverso l'apertura dei nuovi caselli della Fiera e della Muffa e la nazionalizzazione di tutti gli svincoli di entrata e di uscita, nonché attraverso sostanziali Interventi di abbattimento dell'inquinamento acustico
- connettere al sistema metropolitano su ferro ed alla rete viaria così nazionalizzata, un efficiente sistema di trasporto tramviario, quale principale riduzione agli spostamenti di carattere urbano, integrata con il trasporto pubblico su gomma
- dotare la rete stradale esistente e le nuove strade di spazi autonomi destinati alla circolazione delle biciclette

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati dal *Rapporto*, e cioè:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità delle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio e anche attraverso appropriate metodologie di progettazione stradale finalizzate alla sicurezza

si prevede pertanto che i principali elementi del quadro infrastrutturale per il prossimo quinquennio a cui relazionare gli sviluppi insediativi siano definiti da:

- l'entrata in esercizio delle principali linee SFM, integrate con le altre reti di trasporto pubblico (tram, bus)
- la razionalizzazione e la riqualificazione del sistema tangenziale
- l'entrata in servizio della prima linea tramviaria
- la razionalizzazione della rete infrastrutturale primaria della viabilità: completamente dell'Asse Sud/Ovest dell'89 ed avvio del collegamento Nord/Sud
- la realizzazione di un'estesa ed efficace rete di piste ciclabili protette e collegate con i principali poli attrattori e generatori

b) per il quadro strutturale di medio periodo delle principali scelte insediative e di tutela ambientale

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi,-già contenuti nel vigente PTI:

- per l'area urbana centrale, racchiusa dalla Tangenziale, dal Fiume Reno, dal Torrente Savena e dalle pendici collinari, costituita da tessuto urbano saturo, con livelli di densità che rendono già oggi non agevole né scontata la conservazione di soglie accettabili di equilibrio ambientale e di qualità urbana, non è rinvenibile, al di là della soglia di dimensionamento previsto dal PRG vigente, alcun grado di libertà in termini di ulteriore significativa crescita del carico urbanistico. Lo sviluppo da perseguire è essenzialmente quello rappresentato dall'aumento della qualità urbana, di cui la qualità dei trasporti è una componente essenziale, e dal controllo della complessità funzionale. In questo quadro sono da valutare in particolare interventi volti ad un miglioramento complessivo e strategico della qualità urbana e ad una riduzione dei gradi di complessità del contesto territoriale
- la descritta valutazione ed il conseguente indirizzo, che naturalmente fanno salve le previsioni relative alla strumentazione urbanistica vigente, pongono l'esigenza che quest'ultima, avendo impegnato tutte le residue aree interstiziali rendendo possibile un sensibile incremento del carico urbano e dei conseguenti livelli di complessità, venga attentamente governata ai fini del suddetto aumento della qualità urbana attraverso strumenti in grado di monitorare costantemente il quadro complessivo degli effetti di trasformazione
- per l'area urbana centrale è pertanto da escludere qualsiasi ulteriore previsione al di fuori e in aggiunta del dimensionamento del PRG vigente, la cui soglia di capacità insediativa rappresenta il limite organico insuperabile in termini strategici e di lungo periodo; al fine di non lasciare indeterminata tale soglia di riferimento, si ricorda che il dimensionamento generale del vigente PRG di Bologna è pari a 1.871.000 mq di Su, di cui circa 435.000 corrispondenti al mancato utilizzo di edificabilità da parte dei proponenti i Piani Particolareggiati sino ad ora approvati

si definiscono le seguenti ulteriori linee di indirizzo:

- dall'analisi delle condizioni ambientali risultanti dal Rapporto, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina, dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse si evidenzia

l'esigenza di una sempre più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili

- si pone pertanto l'esigenza di consolidare e sviluppare le attività di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo
 - esercizio delle pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti nel PRG vigente
 - adozione, per i futuri strumenti di pianificazione, di criteri e norme fortemente selettivi in ragione delle caratteristiche degli insediamenti di carattere produttivo
 - approfondimento della disciplina relativa alle zone extraurbane- e produttive/agricole da concertare ed omologare con i Comuni contermini
 - avvio della concertazione necessaria alla redazione di un piano sovracomunale delle reti di smaltimento delle acque reflue
- si pone infine l'esigenza di:
 - avvio della concertazione necessaria alla implementazione di politiche sovracomunali relative all'Edilizia Residenziale Pubblica
 - avvio della concertazione necessaria alla implementazione di politiche sovracomunali relative al traffico urbano ed alla definizione delle misure necessarie all'abbattimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

si prevede pertanto che i principali elementi del quadro ambientale per il prossimo quinquennio a cui relazionare gli sviluppi insediativi, siano definiti da:

- la realizzazione di quote significative della fascia boscata a protezione del nastro tangenziale ed autostradale
- la realizzazione delle principali opere di difesa e contenimento dei fenomeni di esondazione nell'area a nord di Bologna
- la definizione di decisivi indirizzi per il contenimento del fenomeno della subsidenza

c) per il quadro procedurale, con particolare riferimento al tema della riqualificazione urbana

si prende atto, anche in relazione ai temi affrontati dal citato *Rapporto*, che:

- il Consiglio comunale di Bologna, tenuto conto delle opportunità offerte a favore della riqualificazione urbana dalla legislazione nazionale e regionale, ha assunto, in particolare con l'adozione degli Indirizzi concernenti le procedure di promozione ed approvazione degli interventi di recupero e di riqualificazione urbana (OdG n. 70 dell'1 1.04.97) il tema della riqualificazione urbana come obiettivo primario della politica di governo del territorio, attraverso la partecipazione e la cooperazione di soggetti privati, per una programmazione attiva ed integrata
- detto orientamento, che è da condividere, trova motivazione nella necessità di favorire una più equilibrata distribuzione dei servizi e delle infrastrutture, migliorando la qualità ambientale ed architettonica dello spazio urbano ed eliminando le condizioni di degrado e di abbandono ambientale e sociale che colpiscono le aree urbanizzate, anche se non in modo diffuso, e dunque promuovendo revisioni, anche significative, delle destinazioni di zona previste nel vigente PRG, pur nel rispetto della soglia quantitativa di previsione da questo stabilita
- detto orientamento ha determinato criteri di individuazione dei comportamenti da asseguire a programmi di recupero e riqualificazione urbana, assumendo la procedura di valutazione di sostenibilità ambientale, urbanistica e relativa alla mobilità come nuova modalità di approccio integrato al tema della pianificazione in area urbana, in sintonia con gli indirizzi dello Schema Direttore Metropolitano
- detti orientamenti vengono opportunamente perseguiti utilizzando le innovazioni procedurali introdotte dalle leggi nazionali 179/92 e 493/93, nonché da quelle regionali 6195 e 19/98, determinando tempi rapidi e certi di attuazione e di complessiva attuazione dei programmi, in particolare relativamente alla realizzazione di standard, ricorrendo alle tre seguenti procedure:

1. la procedura prevista dall'art. 15, quarto comma, lettera c, della L.R. 47/78 per i cosiddetti "programmi integrati" definiti dall'art. 20 della L.R. 6195; ciò stabilisce, per detti programmi, un limite massimo del 3% della originaria capacità indebitava del PRG
 2. la procedura, a prescindere da tale limite e comunque sempre nel rispetto della soglia insediativa complessiva sopra ricordata, prevista dall'art. 27 della L.142/90 e dall'art. 14 della L.R. 6195 per i cosiddetti "accordi di programma", nei casi di evidente eccezionalità e priorità in ordine a ragioni ambientali, economiche, occupazionali e sociali, e comunque in caso di evidente preminenza dell'interesse pubblico
 3. le procedure dell'art. 15 della L.R. 47/78 anche nei casi di conversioni di destinazione di zona che non aumentino il carico urbanistico della zona medesima (o che addirittura lo alleggeriscano), purché naturalmente non comportino una diminuzione nella dotazione degli standard, il cui rispetto è affidato al Piano dei Servizi di cui all'art. 13 della L.R. 47/78
- infine, secondo quanto previsto dagli OdG 221/96 e 70/97 è necessario pervenire all'elaborazione di una variante specifica di riqualificazione urbana per la definizione di una strategia urbanistica complessiva, dove trovino inquadramento, oltre che gli interventi di cui alle procedure descritte, la trasformazione delle aree ferroviarie e demaniali e la dislocazione delle ulteriori quote insediative nel rispetto del dimensionamento originario dei PRG vigente. La variante dovrà verificare in particolare dotazione, consistenza e qualità degli standard urbanistici, pervenendo alla definizione di un organico piano comunale dei servizi.

tutto ciò premesso e considerato si definiscono, in sintesi, i seguenti punti di accordo:

1. procedere, entro la scadenza temporale dell'attuale mandato amministrativo e in collaborazione con i Servizi Tecnici Metropolitan, all'elaborazione di un documento preliminare alla redazione della prevista Variante specifica di riqualificazione urbana che abbia i seguenti contenuti minimi:
 - definizione dei contenuti del Piano dei Servizi e dei criteri per il suo aggiornamento, secondo quanto richiesto dalla L.R. 47/78 e dal citato OdG del Consiglio comunale n.221/96
 - definizione dei criteri di individuazione, anche sulla base delle procedure avviate con l'OdG 70/97, degli ambiti oggetto di riqualificazione urbana
 - individuazione, in relazione ai punti precedenti ed in collaborazione con i Quartieri cittadini, delle opere e degli interventi di urbanizzazione ritenute strategiche per l'attuazione complessiva e puntuale delle trasformazioni
 - definizione delle modalità attuative temporali degli interventi descritti attraverso l'adozione di un nuovo Programma Pluriennale di Attuazione comunale, che rinnovi l'attuale strumento di programmazione ormai scaduto e relazioni in modo cogente le trasformazioni urbane all'attuazione del Piano dei Servizi e del Piano poliennale delle opere pubbliche
2. stabilire, quale soglia quantitativa di riferimento per il suddetto Programma Pluriennale di Attuazione, in relazione alle condizioni descritte nel citato Rapporto, fatta salva l'applicazione delle facoltà concesse dall'art. 15, IV comma, lettera c) della L.R. 47/78, una Su complessiva di 280.000 mq, pari al 30% delle quote residue di edificabilità, superficie che si aggiungerà alla quota già prevista nel precedente PPA e non ancora attuata
3. stabilire che le modifiche di destinazione di zona conseguenti alla prevista ipotesi di Variante debbano complessivamente garantire, per la residenza, oltre a quella minima stabilita dalla Legge, una quota percentuale non superiore al 50% della Su potenziale
4. definire le necessarie procedure di raccordo tra i precedenti impegni e le risultanze della globalità degli Accordi Attuativi d'Area in cui si sostanzia lo Schema Direttore Metropolitan.

**Accordo d'area metropolitana
Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.2 (Bazzanese)**

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il “Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell’area vasta bolognese”, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento “Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell’Area n.2 (Bazzanese)”, composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socio-economici
- rapporto sull’attività urbanistica
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione
- rapporto sull’attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità degli acquiferi
- rapporto sull’inquinamento acustico ed atmosferico
- rapporto sulla mobilità
- rapporto sull’efficienza del sistema fognario
- rapporto sulla dotazione dei servizi di base
- criteri di valutazione delle aree di previsione

dato per acquisito, in particolare, l’ultimo capitolo citato, relativo ai “Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità” ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l’area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell’area:

a) per il quadro infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso la realizzazione della tratta di SFM Bologna/Vignola,
- migliorare la scorrevolezza del traffico e l’efficienza della tratta occidentale del sistema tangenziale attraverso l’apertura di un nuovo casello in località Muffa,
- drenare in direzione nord gli ulteriori traffici eventualmente indotti dall’esecuzione della tratta modenese della pedemontana, collegando Bazzano con il citato casello della Muffa e, in prospettiva, con la trasversale di pianura presso S. Giovanni in Persiceto

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l’inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell’incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- conclusione dei lavori della Casalecchio/Vignola, con arrivo alla stazione di Bologna e la costruzione delle nuove stazioni di Casalecchio Nord, Casalecchio Zona B, Zola Predosa-

Pilastrino, Zola Predosa-Municipio, Crespellano-via Lunga, nonché l'adeguamento delle stazioni esistenti di Ceretolo, Riale, Ponte Ronca, Crespellano, Muffa e Bazzano

- apertura del nuovo casello della Muffa
- collegamento della circonvallazione di Bazzano con il casello della Muffa attraverso il tracciato concordato con apposito Accordo di Programma da sottoscrivere tra Regione, Provincia, ANAS e Comuni interessati
- realizzazione della Variante alla SS n.9 nel Comune di Anzola dell'Emilia
- realizzazione della Variante alla SS Bazzanese relativa all'abitato di Ponte Ronca
- sistemazione dei passaggi a livello della ferrovia Suburbana Casalecchio/ Vignola

b) per il quadro strutturale di lungo periodo delle scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per la direttrice bazzanese, per la quale è previsto un sistema efficace di trasporto suburbano su ferro, è riconosciuta una potenzialità espansiva che tuttavia è da considerare *"...pesantemente condizionata dalla esigenza di evitare qualsiasi ulteriore erosione della quinta collinare e dei varchi visivi che si aprono verso le colline, e di contenere l'urbanizzazione di aree pedecollinari particolarmente permeabili"*
- sulla direttrice è indicata una nuova "polarità urbana complessa", costituita dall'urbanizzato Casalecchio/Zola Predosa, intesa come *"...nuovo polo nella periferia urbana, capace di assumere nel tempo connotati di centralità e di complessità funzionale e, auspicabilmente, di qualità urbana ed identità, ad un livello sufficiente a svolgere una parziale e benefica concorrenza/complementarietà con il polo centrale bolognese"*
- una ragionevole prospettiva di sviluppo, sia in senso qualitativo che quantitativo per il Centro Integrativo di Bazzano, che, anch'esso ormai *"...parzialmente investito dal decentramento residenziale e produttivo bolognese..... ha mantenuto condizioni di sufficiente separazione fisica rispetto all'estensione omologante delle periferie ed.....una fisionomia sufficientemente individuata (.....dimensione demografica, ruolo storico ordinatore del territorio agricolo....centro storico cospicuo e ben conservato..... presenza di forti funzioni economiche e di servizio)"*
- una rete insediativa di fascia collinare, sottoposta a forte pressione all'insediamento da parte di domanda non locale, a cui *"....si deve definire un limite connesso alla dotazione infrastrutturale e di servizio nonché al rispetto dei molteplici vincoli che pone la salvaguardia della qualità ambientale"*

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina, dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l'esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l'esigenza di attività di:
- rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,
- attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
- adozione di criteri e norme per i futuri strumenti di pianificazione fortemente selettivi in ragione delle caratteristiche degli insediamenti di carattere produttivo
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole
- redazione di un piano sovracomunale delle reti di smaltimento delle acque reflue
- implementazione di politiche sovracomunali relative all'Edilizia Residenziale Pubblica
- approfondimento progettuale del nodo viabilistico relativo al ponte di Rivabella
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alla zonizzazione acustica ed all'abbattimento dell'inquinamento relativo
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa al traffico urbano

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- predisposizione degli interventi attuativi relativi ai fondi della 183/89. per gli ambiti territoriali dei bacini dei torrenti Lavino e Samoggia
- piano stralcio di sub-bacino relativo ai bacini dei torrenti Lavino e Samoggia
- predisposizione degli interventi che saranno definiti dai Progetti Operativi relativi alle Aree Verdi ed alle Acque Superficiali, attualmente in corso di redazione
- riorganizzazione del trasporto pubblico locale

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - si valuta che l'attuale andamento dell'attività edilizia (inferiore del 15%, negli ultimi tre anni, rispetto all'andamento dell'ultimo decennio) sia frutto di mutate condizioni strutturali del mercato e non di transitorie condizioni congiunturali
 - si valuta che la diminuzione di un ulteriore 10% sia peraltro congruente con le condizioni di rischio evidenziate dal *Rapporto*
 - per quanto attiene alle previsioni di carattere produttivo industriale, si valuta necessario esercitare grande attenzione in rapporto alle caratteristiche di fragilità delle falde e degli acquiferi sotterranei
- deducendone l'ipotesi seguente, riportata nel capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato *Quadro descrittivo*:

	Media annuale alloggi costruiti ultimi 10 anni	Media annuale alloggi costruiti ultimi 3 anni	Media annuale alloggi ipotizzata dal SDTM
Nuova Polarità Urbana			
Casalecchio	160	130	150
Zola Predosa			
Centro Integrativo			
Bazzano	48	50	50
Centri di base pedec., pianura			
Anzola	55	55	35
Crespellano	60	90	35
Monte San Pietro	110	70	35
Sasso Marconi	40	30	35
Centri di Base collina			
Castello di Serravalle	28	12	20
Monteveglia	20	11	20
Savigno	11	7	20
TOTALE	532	455	400

- per quanto riguarda le ipotesi di intervento sulle aree industriali e le nuove previsioni, si individuano i seguenti indirizzi:
 - dilazionare di tre/cinque anni gli interventi previsti nelle aree classificate a vulnerabilità estremamente elevata
 - promuovere e completare, entro il medesimo arco di tempo, l'anagrafe delle attività potenzialmente inquinanti insediate nelle aree fragili
 - promuovere Varianti normative per le attività potenzialmente insediabili in aree classificate ad elevata vulnerabilità

- promuovere i necessari studi, a livello di bacino, per l'individuazione delle aree industriali e le aree ecologicamente attrezzate così come definite e normate dall'art.26 del D.Lgs 122/98

d) per le problematiche afferenti al rapporto con l'Area n.1 (Comune capoluogo) si individuano i seguenti obiettivi:

- configurazione di una rete delle aree verdi ed agricole nelle zone di confine con il Comune di Bologna e relativo approfondimento delle problematiche relative alla razionalizzazione della viabilità minore e dei percorsi pedonali-ciclabili ed all'assetto delle zone artigianali-industriali esistenti
- razionalizzazione della rete di trasporto pubblico locale
- predisposizione degli interventi da effettuare per migliorare la capacità di smaltimento delle reti delle acque superficiali.

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.3 (Direttrice nord)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il "Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese", predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento "*Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.3 (Direttrice Nord)*", composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socio-economici
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione comunale e sulle previsioni urbanistiche non attuate
- rapporto sull'attività urbanistica
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico)
- rapporto sulla vulnerabilità intrinseca delle falde acquifere profonde e sulla funzione di ricarica
- rapporto sull'inquinamento acustico ed atmosferico
- rapporto sulla mobilità
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- valutazione della dotazione dei servizi di base alla popolazione
- criteri di valutazione delle aree di previsione

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai "*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*" ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il sistema infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso l'entrata a regime della tratta del Servizio Ferroviario Metropolitano,
- completare le maglie della rete infrastrutturale primaria del nodo bolognese con le seguenti opere prioritarie: l'adeguamento funzionale della Trasversale di Pianura nel tratto tra la SS 64 ed il casello autostradale dell'Interporto e la variante nel tratto tra la SP 45 Saliceto e la SP 4 Galliera; l'Intermedia di pianura, almeno nel tratto da Calderara a Cadriano; la Variante della SP 4 fino alla Trasversale di Pianura

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- entrata a regime della tratta del Servizio Ferroviario Metropolitano con servizio cadenzato a 30' e la costruzione delle nuove fermate di Funo e Zanardi;
- adeguamento funzionale della Trasversale di Pianura nel tratto tra la SS 64 ed il casello autostradale dell'Interporto;
- variante della Trasversale di Pianura nel tratto tra la SP 45 Saliceto e la SP 4 Galliera;
- nuova rotonda di via Di Vittorio in Comune di Castel Maggiore ed eliminazione del passaggio a livello;
- variante della SP 4 da Castel Maggiore Capoluogo a via Di Vittorio;
- allargamento della SP 4 a due corsie in direzione sud fino all'innesto tra via Bentini e via P. Fabbri;
- nuova rotonda nel bivio tra via Bentini e via P. Fabbri;
- adeguamento strutturale di via Galliera vecchia in Comune di Castel Maggiore;
- variante della SP 45 Saliceto dalla SP 46 fino a via Shakespeare in Comune di Bologna;
- rotonda di via Giudei nei comuni di Argelato, Bentivoglio e S. Giorgio di Piano

b) per il sistema strutturale di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per la direttrice Nord il PTI prospetta l'offerta di possibilità insediative sufficientemente ampie in quanto nè il sistema ambientale, nè quello infrastrutturale determinano significativi limiti all'incremento del peso insediativo
- le condizioni cui queste espansioni devono sottostare, correlate anche alle prestazioni da assegnare al sistema del verde e dei vuoti urbani e alla campagna periurbana, sono le seguenti:
 - "concentrare lo sviluppo sulla direttrice primaria, la Galliera, escludendo, da Bologna fino alla Trasversale di Pianura, qualsiasi ulteriore sviluppo sulle direttrici minori" (Porrettana, direttrice di Trebbo di Reno)
 - concentrare l'espansione insediativa in quelle parti del territorio nelle quali il paesaggio agricolo risulta già compromesso dalle infrastrutture esistenti o previste; ciò significa:
 - che dalla Tangenziale fino alla Trasversale occorre considerare il tracciato della Nuova Lungo Reno a ovest e dell'Autostrada a est come **limiti invalicabili per l'urbano**;

- che all'esterno di questa fascia occorre operare senza eccezioni per la conferma e valorizzazione della **funzione produttiva agricola**, fino a ridosso della Tangenziale, pur nella consapevolezza del suo carattere periurbano, nonché per la salvaguardia, con incentivi, del paesaggio agrario;
- a nord della Trasversale, evitare qualsiasi ulteriore frammentazione degli insediamenti nel territorio, e viceversa rafforzare con ordinate addizioni i centri dotati di più robusta connotazione urbana;
- considerare i raggi di accessibilità alle stazioni e fermate del servizio suburbano su ferro come indicazione determinante per localizzare nuove quote urbane, soprattutto per le funzioni che comportano elevata generazione di movimenti.
- viene riconosciuta la polarità urbana di Castelmaggiore e viene assegnata all'insieme dei tre centri di S. Giorgio di Piano, Argelato e Bentivoglio analogo riconoscimento di rango favorendo la loro evoluzione verso la forma di un sistema urbano tripolare, attraverso:
 - una stretta integrazione dei servizi alla popolazione;
 - la valorizzazione di un sistema di collegamenti (pedonali/ciclabili e del trasporto pubblico) fra i tre centri che faccia perno sulla stazione di S. Giorgio;
 - la progressiva integrazione gestionale e amministrativa.

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l'esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l'esigenza di **attività** di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalente-mente di carattere produttivo,
 - attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - adozione di criteri e norme altamente selettivi per i futuri strumenti di pianificazione
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- riorganizzazione del trasporto pubblico locale;
- messa in sicurezza del reticolo idrografico di bonifica (scolo Riolo, Canale Navile);
- attuazione del Piano stralcio dell'Autorità di Bacino relativo al Canale Navile e Savena Abbandonato.

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - si valuta che l'attuale andamento dell'attività edilizia sia frutto di mutate condizioni strutturali del mercato e non di transitorie condizioni congiunturali,
 - si valuta che la diminuzione del 25% dell'attività di edificazione registrata nell'ultimo triennio sia peraltro congruente con le condizioni di rischio evidenziate dal *Rapporto*
- deducendone l'ipotesi seguente, riportata nel capitolo "*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*" del citato *Quadro descrittivo*:

<i>Centri</i>	<i>Media dieci anni</i>	<i>Media tre anni</i>	<i>Ipotesi SDTM</i>
Nuova polarità urbana			
Castel Maggiore	106	51	100
S. Giorgio-Bentivoglio- Argelato	87	125	150
S. Giorgio di Piano	30	48	67

Bentivoglio	23	23	33
Argelato	34	54	50
Centro Integrativo			
San Pietro in Casale	40	45	50
Centri di base			
Galliera	25	29	25
Castello d'Argile	28	62	33
Pieve di Cento	16	21	25
TOTALE	302	333	383

d) per le problematiche afferenti al rapporto con l'Area n.1 (Comune capoluogo) si individuano i seguenti obiettivi:

- configurazione di una rete delle aree verdi ed agricole nelle zone di confine con il Comune di Bologna e relativo approfondimento delle problematiche relative alla razionalizzazione della viabilità minore e dei percorsi pedonali-ciclabili ed all'assetto delle zone artigianali-industriali esistenti;
- razionalizzazione della rete di trasporto pubblico locale;
- predisposizione degli interventi da effettuare per migliorare la capacità di smaltimento delle reti delle acque superficiali.

Accordo d'area metropolitana

Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.4 (Persicetana)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il "Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese", predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento "*Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.4 (Persicetana)*", composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socio-economici
- rapporto sull'attività urbanistica
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità degli acquiferi
- rapporto sull'inquinamento acustico ed atmosferico
- rapporto sulla mobilità
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- rapporto sulla dotazione dei servizi di base
- criteri di valutazione delle aree di previsione

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai "*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*" ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione

- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il quadro infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso la realizzazione della tratta di SFM Bologna/ S. Giovanni/Crevalcore,
- completare il raddoppio della linea ferroviaria Bologna/Verona
- completare la maglia della rete viaria, in particolare attraverso le seguenti opere principali:
 - l'asse primario regionale Bazzano/S. Giovanni in P./Finale Emilia
 - Intermedia di pianura
 - potenziamento del collegamento Zola Predosa/Bargellino/Calderara, risolvendo gli incroci e i passaggi ferroviari
- migliorare la scorrevolezza del traffico e l'efficienza della tratta occidentale del sistema tangenziale attraverso l'apertura di un nuovo casello in località Muffa, da connettere all'asse primario regionale Bazzano/S. Giovanni

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- conclusione dei lavori per il raddoppio della linea ferroviaria Bologna/Verona, nel tratto Tavernelle/Crevalcore
- conclusione dei lavori di adeguamento delle stazioni ferroviarie: nuova stazione del Bargellino, parcheggio di interscambio e sottopasso pedonale della stazione di S. Giovanni, sottopasso stradale della stazione di Crevalcore
- lavori di completamento e realizzazione delle varianti stradali connesse al raddoppio della linea ferroviaria Bologna/Verona e della linea di Alta Velocità Milano/Bologna; variante alla SS.255 Modena/Ferrara, tratto di circonvallazione di S. Giovanni in Persiceto, sistemazione degli innesti della viabilità provinciale e comunale sulla SS in località Bargellino, realizzazione dell'attraversamento della linea ferroviaria da parte della SP2 a Ponte Samoggia,

b) per il quadro strutturale di lungo periodo delle scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per gli insediamenti lungo la persicetana:
 - *“cogliere (per Anzola/Lavino) e per Calderara, l'opportunità offerta in prospettiva dalla costruzione delle rispettive circonvallazioni per riqualificare i nuclei di più vecchio impianto e gli assi stradali storici come strade urbane vivibili”*
 - *“prevedere uno sviluppo di (Anzola/Lavino) e di Calderara, anche in termini limitatamente espansivi, che trovi i suoi limiti fisici nella chiusura del disegno urbano e nell'utilizzazione delle aree interstiziali, nelle quali le forme di paesaggio agrario e dell'assetto produttivo agricolo sono già compromesse da disordinati insediamenti o lo saranno dalle circonvallazioni stradali previste”*
 - *“utilizzare le quote di sviluppo consentite dai limiti di cui sopra essenzialmente nella direzione delle funzioni residenziali e terziarie, non ravvisandosi motivazioni per*

la dislocazione di nuovi insediamenti produttivi in località così centrali, al di là dei completamenti pianificati o di esigenze specifiche di attività già insediate in queste località”

- *“salvaguardare le residue visuali (dalla via Emilia) e dalla Persicetana verso i cunei di territorio agricolo relativamente integro che si estendono in particolare dal lato sud di ciascuna delle due arterie”*

- *“evitare ogni ulteriore dispersione insediativa lungo queste due direttrici, al di fuori dei centri maggiori, fermando le spinte allo sviluppo di tutti i centri minori, quali (Ponte Samoggia sulla via Emilia) e S. Giacomo di Martignone lungo la Persicetana; per Tavernelle risulterà plausibile una crescita contenuta solo dopo che sarà stato attivato il S.F.M. cadenzato”*

- *“salvaguardare da qualsiasi nuovo insediamento non agricolo tutta l’area di interferenza con l’aeroporto G. Marconi e con il suo possibile e concordato sviluppo”*

- *“valorizzare, in termini di riuso, per funzioni urbane di pregio e in termini di ricostruzione paesaggistica, il patrimonio di grandi ville e palazzi storici nella campagna, patrimonio che in questo quadrante è particolarmente ricco e in alcuni casi compone estesi sistemi di campagna/parco”*

- esercitare un elevato grado di attenzione per i cosiddetti “cunei agricoli”, evitando non solo nuovi insediamenti di carattere urbano, ma predisponendo normative agricole e di tutela atte a valorizzare il carattere paesaggistico dei luoghi e ad indirizzare l’attività di produzione agricola
- per il Centro Ordinatore di S. Giovanni in Persiceto, che *“...è perno di un sistema di relazioni con un vasto territorio di ricca campagna urbanizzata....., il cui sistema di relazioni sarà rafforzato sul piano dei servizi sovracomunali.... e dell’attrazione commerciale.... e da occasioni di decentramento di funzioni ricettive, di servizio alle imprese, di ricerca....”*, esso può *“...incentivare ed assorbire un processo di crescita (di residenti e contemporaneamente di posti di lavoro nel secondario e nel terziario) a condizione che questo avvenga... per ordinate addizioni attorno al centro storico, tali da conservarne e rafforzarne la centralità”*

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall’analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l’esigenza, per specifiche zone del territorio dell’Area, di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili ed una generale attenzione ai fenomeni del rischio idraulico
- in relazione ai suddetti fenomeni, si pone pertanto l’esigenza di **attività** di:
 - . rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalente-mente di carattere produttivo,
 - . attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - . adozione di criteri e norme per i futuri strumenti di pianificazione fortemente selettivi in ragione delle caratteristiche degli insediamenti di carattere produttivo
 - . approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extra-urbane e produttive/agricole
 - . implementazione di politiche sovracomunali relative all’Edilizia Residenziale Pubblica
 - . approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alla zonizzazione acustica ed all’abbattimento dell’inquinamento relativo
 - . approfondimento ed omologazione della disciplina relativa al traffico urbano

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- realizzazione delle casse di espansione relative al bacino Samoggia/Reno in località Budrie e Bagnetto, così come programmato dall’Autorità di Bacino
- realizzazione di opere di miglioramento del sistema di raccolta e distribuzione delle acque, da realizzare da parte del Consorzio di bonifica Reno/Palata

- completamento delle opere di ristrutturazione del sistema ospedaliero ed assistenziale locale: Ospedale di S. Giovanni, day hospital di Crevalcore, poliambulatorio di S. Agata Bolognese
- riorganizzazione del trasporto pubblico locale

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - si valuta che l'attuale andamento dell'attività edilizia (complessivamente inferiore di circa il 20%, negli ultimi tre anni, rispetto all'andamento dell'ultimo decennio) sia frutto di mutate condizioni strutturali del mercato e non di transitorie condizioni congiunturali
 - si valuta opportuno contrastare parzialmente tale andamento, in relazione al ruolo attribuito al Centro Ordinatore di S. Giovanni, proponendo una riduzione meno accentuata, rispetto ai ritmi di crescita dell'ultimo decennio, pari a circa il 16%, come deducibile dalla ipotesi seguente, frutto delle valutazioni svolte nel capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato Quadro descrittivo:

	Media annuale alloggi costruiti ultimi 10 anni	Media annuale alloggi costruiti ultimi 3 anni	Media annuale alloggi ipotizzata dal SDTM
Centro Ordinatore San Giovanni in Persiceto	117	77	133
Centro Integrativo Crevalcore	35	62	50
Centri di base Calderara	104	48	33
Sala Bolognese	57	43	33
Sant'Agata Bolognese	34	28	33
TOTALE	347	258	282

- per quanto riguarda le previsioni di carattere produttivo industriale, in relazione alle caratteristiche di rischio idraulico e di fragilità delle falde e degli acquiferi sotterranei, si ipotizza un andamento analogo all'ultimo triennio, che ha registrato, rispetto a quello degli ultimi dieci anni, una diminuzione di circa il 20% di superficie coperta, così come riportato nella seguente tabella, anch'essa dedotta dal capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato Quadro descrittivo:

	Media annuale Sup. coperta produttivo realizzata ultimi 10 anni	Media annuale Sup. coperta produttivo realizzata ultimi 3 anni	Media annuale Superficie coperta produttivo ipotizzata dal SDTM	
	Sup. cop. mq	Sup. cop. mq	Sup. cop. mq	St (Ut = 0,45 mq/mq)
Centro Ordinatore San Giovanni in Persiceto	3.955	6.320	8.000	17.778
Centro Integrativo Crevalcore	1.977	2.212	4.000	8.889

Centri di base				
Calderara	15.535	5.313	4.000	8.889
Sala Bolognese	3.600	6.670	4.000	8.889
Sant'Agata Bolognese	3.536	1.970	3.000	6.667
TOTALE	28.603	22.485	23.000	51.111

d) per le problematiche afferenti al rapporto con l'Area n.1 (Comune capoluogo) si individuano i seguenti obiettivi:

- configurazione di una rete delle aree verdi ed agricole nelle zone di confine con il Comune di Bologna (con particolare riferimento all'ambito fluviale del Reno) e relativo approfondimento delle problematiche relative alla razionalizzazione della viabilità minore e dei percorsi pedonali-ciclabili ed all'assetto delle zone artigianali-industriali esistenti
- razionalizzazione della rete di trasporto pubblico locale
- predisposizione degli interventi da effettuare per migliorare la capacità di smaltimento delle reti delle acque superficiali
- definizione dei criteri di salvaguardia e tutela degli abitati in riferimento alla area aeroportuale.

**Accordo d'area metropolitana
Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.5 (Idice)**

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il *"Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese"*, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

visto il Documento *"Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.5 (Idice)"*, anch'esso predisposto dai Servizi Tecnici Metropolitan, composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socioeconomici,
- rapporto sull'attività urbanistica,
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione,
- rapporto sull'attività edilizia,
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano,
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti),
- rapporto sulla vulnerabilità degli acquiferi,
- rapporto sull'inquinamento acustico ed atmosferico,
- rapporto sulla mobilità,
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario,
- rapporto sulla dotazione dei servizi di base,
- criteri di valutazione delle aree di previsione,

visto, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai *"Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità"* ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*

- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

Si formulano le seguenti proposte di assetto strutturale dell'area:

a) per il *quadro* infrastrutturale, viario e ferroviario:

si richiamano gli obiettivi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio,

si confermano i seguenti obiettivi di medio periodo già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso la realizzazione della tratta di SFM Bologna/Castel S. Pietro
- e Bologna/Budrio, anche attraverso la previsione della nuova stazione di S. Lazzaro, in corrispondenza di via Caselle, e ad Ozzano, con il declassamento dell'attuale stazione di Mirandola della quale va comunque perseguita la possibilità di mantenimento per un uso locale;
- migliorare la scorrevolezza del traffico e l'efficienza della tratta orientale del sistema tangenziale attraverso la razionalizzazione degli svincoli e la realizzazione della complanare sino a Castel San Pietro Terme con attuazione di tutti gli svincoli previsti dal P.T.I. e l'adeguamento della viabilità di collegamento;
- completare la maglia complessiva della rete stradale, in particolare attraverso la Lungo Savena, a servizio delle zone produttive del CAAB e delle Roveri ed attraverso il collegamento della Fondo Valle Savena con la Tangenziale, dopo aver risolto il nodo di Rastignano,

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- realizzazione della Tangenziale, almeno fino ad Ozzano, compresi tutti gli svincoli con l'adeguamento di Via Castelli Guelfi, Via Montanara, e la realizzazione della viabilità di collegamento dello svincolo di Borgatella a Via Vernizza nella zona Cicogna di S. Lazzaro;
- esecuzione degli accordi inerenti il S.F.M. con conclusione dei lavori delle nuove stazioni progettate per il servizio,
- conclusione dei lavori della Lungosavena, già progettati e finanziati fino al CAAB;
- progettazione ed esecuzione dei lavori per il completamento della Fondo Valle Savena,
- completamento della progettazione ed esecuzione delle opere di razionalizzazione (svincoli) dell'anello orientale della Tangenziale,
- realizzazione, in Comune di S. Lazzaro, del collegamento tra la rotatoria di Via Palazzetti con la SP n. 7 "Idice",
- eliminazione dei passaggi a livello lungo la tratta Bologna/Rimini negli incroci con la SP n. 28 e la SP n. 48 nonché con la via Caselle (in Comune di S. Lazzaro) e in località Olmatello (in Comune di Ozzano),
- completamento delle opere di razionalizzazione della viabilità provinciale in Comune di Monterezzo attraverso interventi di riqualificazione degli attraversamenti dei centri urbani in funzione della sicurezza,
- realizzazione della strada comunale per San Benedetto del Querceto, in relazione ai lavori dell'Alta Velocità,
- Si ritiene altresì importante programmare a breve termine anche realizzazione dell'asse viario a nord del capoluogo di Ozzano;

b) per il *quadro* strutturale di lungo periodo delle scelte insediative e di servizio:

si confermano le seguenti linee d'indirizzo già contenuti nel vigente PTI:

- per la direttrice S. Vitale “...un ruolo di linea di forza, che può sostenere nuove quote di crescita insediativa” e per la direttrice della Via Emilia prevalentemente “...intercorsi di riqualificazione degli insediamenti esistenti”,
- in particolare, per la direttrice Via Emilia “occorre trarre le dovute conseguenze sia dalle esigenze di tutela del sistema idrologico superficiale e sotterraneo (salvaguardando le aree più permeabili della pedecollina e dei conoidi da ulteriori impermeabilizzazioni e da rischi di inquinamento), nonché di tutela paesaggistica (in particolare della quinta delle prime colline”; ciò significa:
 - un indirizzo prioritario alla riqualificazione e all’arricchimento funzionale degli insediamenti urbani esistenti,
 - la limitazione dell’espansione urbana agli interventi di completamento delle aree già parzialmente urbanizzate, in funzione di ricucitura e chiusura del disegno urbano,
 - l’esclusione di nuove quote di insediamenti produttivi industriali o artigianali se non finalizzati al consolidamento dell’esistente,
 - lo sviluppo di funzioni di servizio e terziarie, utili alla maturazione e qualificazione degli insediamenti e al rafforzamento delle aree centrali,
 - il recupero prioritario del patrimonio edilizio sparso,
- la fascia delle prime pendici collinari, nei territori di S. Lazzaro ed Ozzano, “...è da salvaguardare non solo da qualsiasi ulteriore erosione insediativa, ma anche da utilizzazioni che ne degradino la funzione di cornice paesaggistica, quali ad esempio le attività estrattive;”
- per il territorio collinare “... a fronte del persistere di domanda di nuovi insediamenti, in particolare residenziali...”, l’offerta non potrà in alcun modo essere commisurata in funzione di ulteriori movimenti migratori dall’area centrale, ma dovrà strettamente corrispondere all’andamento demografico locale, in assenza, nell’area in questione, di significativi ed organici collegamenti con l’area centrale (soprattutto in assenza di collegamento su ferro).

- per l’area relativa alla direttrice S. Vitale, in quanto validamente servita dal servizio suburbano, e in quanto insistente su terreni sostanzialmente impermeabili presente dalla tangenziale in poi “...possono essere previste ulteriori quote insediative”, che possono in particolare privilegiare, in prospettiva, l’attuale agglomerato di Villanova, in quanto “... la zona di Villanova offre già una cospicua concentrazione di funzioni commerciali, espositive e di rappresentanza, accanto a sedi direzionali di imprese; con la realizzazione della Lungo Savena e della variante alla SS 253, essa è inoltre destinata a diventare un nodo importante della mobilità, dotato di una elevata accessibilità”.

Queste condizioni configurano la possibilità di qualificare Villanova come il perno di una nuova polarità urbana complessa, “... idonea ad ospitare una pluralità di funzioni, in particolare quelle che costituiscono consistenti generatori/attrattori di movimenti”; tale realizzazione dovrà avvenire tenendo conto anche dello stretto rapporto che esiste con il contesto urbano di S. Lazzaro, e in particolare con la contigua area a nord della Via Emilia dove è in attuazione la prevalente espansione residenziale del capoluogo, con la prevista stazione ferroviaria e la possibile realizzazione della tramvia di collegamento alla fermata. Si tratta perciò di un contesto urbanizzato in trasformazione, sempre più di carattere residenziale che occorre arricchire anche con una pluralità di funzioni indispensabili per garantire la qualità urbana di S. Lazzaro. Nel progettare la nuova polarità di Villanova occorre pertanto tenere conto dell’esigenza di potenziare le strutture relative al trasporto pubblico, di adeguare la viabilità trasversale di carattere intercomunale e della possibile esigenza di ricollocazione di contenitori industriali eventualmente incompatibili con il contesto urbano, favorendo trasformazioni in grado di qualificare l’intera area.

c) Interventi in campo ambientale

- dall’analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l’esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili e permeabili della pedecollina;
- si pone pertanto, per questa zona, l’esigenza di attività di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo;
 - attivazione di procedure di valutazione di impatto ambientale per mitigare gli effetti dei principali futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti ed arricchire il quadro dell’area

predisponendo un Ecopiano d'area a cui fare riferimento per le scelte di pianificazione e valutazione d'impatto;

- adozione di criteri e norme per i futuri strumenti di pianificazione fortemente selettivi in ragione delle caratteristiche degli insediamenti di carattere produttivo;
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extra-urbane e produttive/agricole;
- redazione di un piano sovracomunale delle reti di smaltimento delle acque reflue;
- per le aree urbane lungo la Via Emilia:
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alla zonizzazione acustica ed all'abbattimento dell'inquinamento relativo;
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa al traffico urbano;
 - predisposizione degli interventi definiti nel "Progetto di Recupero Tutela e Valorizzazione del Torrente Idice", finanziato dalla Regione Emilia Romagna, dalla Provincia di Bologna e dal Comune di S. Lazzaro, le cui determinazioni, già formalmente assunte dagli enti aderenti dovranno trovare riscontro nei PRG dei Comuni interessati; allargando l'ambito di studio del progetto di tutela e valorizzazione del Torrente Idice ai territori dei comuni di Ozzano e Monterenzio;
 - razionalizzazione delle reti di smaltimento dei reflui e di depurazione;
 - predisposizione delle opere di tutela e regimentazione idraulica che saranno previste dal Piano di Bacino del Reno, di prossima adozione,
 - definizione di un accordo di programma con il Consorzio di Bonifica Renana, Regione Emilia Romagna e Autorità di Bacino del Reno relativo al sistema della rete scolante con l'obiettivo di contrastare il dissesto idrogeologico,
 - allargare l'ambito di studio del fenomeno della subsidenza con particolare attenzione ai pozzi della Mirandola;

d) Interventi di valorizzazione del territorio a partire dalla realtà ambientale ed archeologica.

- Si tratta anzitutto di comporre in una visione unitaria il sistema delle emergenze ambientali ed archeologiche dell'intera area, quali elementi strutturanti per la valorizzazione del territorio e la promozione di uno sviluppo sostenibile, con l'esigenza quindi di:
 - promuovere l'attivazione alle finalità ed obiettivi del Parco Regionale Gessi Bolognesi e Calanchi dell'Abbadessa di cui all'art. 1 delle norme generali del Piano Territoriale del Parco, con particolare riferimento alla "qualificazione e promozione delle attività economiche e dell'occupazione locale" e alla "incentivazione di attività culturali, educative, del tempo libero collegate alla fruizione ambientale",
 - attivare programmi tesi a valorizzare e promuovere le emergenze storiche ed archeologiche:
 - città di Claterna e percorso storico della "Flaminia Minor" (S. Pietro, Pieve di Pastino, Settefonti),
 - villaggio etrusco celtico di Monte Bibebe,
 - insediamenti della civiltà villanoviana
 - insediamenti preistorici,
- programmare la realizzazione di servizi specifici in risposta alle esigenze derivanti dall'insediamento del polo universitario di Ozzano, che oltre alla esistente Facoltà di Veterinaria (2000 studenti), si doterà a breve del centro di fecondazione artificiale e del centro avicunicolo mettendo in rete anche le strutture per attività culturali (biblioteche, musei);

e) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - considerato che l'andamento dell'attività edilizia, manifesta per l'intera area quantità costanti negli ultimi dieci anni, (andamento confermato dalla media di produzione calcolata sugli ultimi tre anni), e che ciò deriva dalla tendenza all'emigrazione dal polo urbano di Bologna, con una offerta differenziata tra le diverse realtà territoriali;
 - si riconosce l'opportunità di porre sotto attento controllo, per i prossimi tre/cinque anni detto fenomeno, limitando, ove presenti, tendenze in aumento tali da ripercuotersi sulle quantità

complessive d'area, per i motivi ampiamente documentati nel *Rapporto*, relativi ai temi della fragilità degli acquiferi e della congestione del traffico;

- si valuta pertanto di dover proporre ritmi di produzione rapportabili ai dati riferiti all'ultimo decennio;

- l'ipotesi, tenuto conto del documento "*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*" del citato *Quadro descrittivo*, corretta e integrata a seguito dei colloqui intercorsi con i Comuni in virtù di condizioni oggettive dello stato dei procedimenti relativi ai piani particolareggiati, è la seguente:

CENTRI	Media annuale alloggi costruiti ultimi dieci anni	Media annuale alloggi costruiti ultimi tre anni	Media annuale proposta dai Comuni
Nuova polarità urbana			N° Alloggi
San Lazzaro	84	124	100
Castenaso	66	19	66
Diretrice Emilia Est			
Ozzano Emilia	55	51	55
Centri di base			
Monterenzio	64	73	40
TOTALE	269	267	261
Totale annuo suddiviso per N° Comuni	67	67	65,2

- tale assetto, e' riferito alla attuazione di insediamenti con caratteristiche di espansione, senza quindi tenere conto di operazioni di ridisegno urbano aventi per oggetto aree relitte occupate da contenitori produttivi o commerciali dismessi;

- si ritiene inoltre che le caratteristiche insediative storiche del territorio extraurbano dell'area, il recupero del patrimonio edilizio sparso debba essere un obiettivo prioritario da raggiungere; a questo scopo si considera opportuno omogeneizzare le prescrizioni normative dei singoli strumenti urbanistici e la predisposizione di un quadro di procedure per la valutazione in termini "Ecologici" degli interventi, per sottoporre a verifica ed eventualmente privilegiare le opere che determinino benefici e vantaggi per il sistema ambientale e socio-economico, misurati in riferimento agli indirizzi dell'Ecopianò d'area.

Si ritiene altresì di non dover considerare le quote insediative derivanti da tale ristrutturazione del sistema degli insediamenti sparsi all'interno delle quantità previste in tabella.

Infine si considera indispensabile valutare la possibilità di introdurre elementi di solidarietà tra le varie parti del territorio provinciale con la valutazione di possibili forme perequative nelle modalità di gestione degli oneri di urbanizzazione.

f) per le problematiche afferenti al rapporto con l'Area n.1 (Comune capoluogo) si individuano i seguenti obiettivi:

- razionalizzazione della rete di trasporto pubblico con particolare riferimento alla realizzazione della tratta di Tramvia Bologna-S. Lazzaro,
- patto di consultazione per la localizzazione o le trasformazioni di destinazione d'uso di infrastrutture o insediamenti di carattere produttivo e sociale con ricadute di rilevanza intercomunale compresi quelli di particolare delicatezza come campi nomadi, centri di prima accoglienza, ecc..

- revisione dell'andamento dei confini comunali in relazione alle opere infrastrutturali in programma (per esempio asse lungo Savena).
- pianificazione dei servizi cimiteriali nell'area ad est di Bologna,
- configurazione di una rete dei percorsi pedonali-ciclabili con approfondimento delle problematiche relative alla razionalizzazione in una visione di sistema.

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.6 (Nord Est)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il *“Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese”*, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento *“Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n. 6 (Nord-Est)”*, composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socio-economici
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione comunale e sulle previsioni urbanistiche non attuate
- rapporto sull'attività urbanistica
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico)
- rapporto sulla vulnerabilità intrinseca delle falde acquifere profonde e sulla funzione di ricarica
- rapporto sull'inquinamento acustico ed atmosferico
- rapporto sulla mobilità
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- valutazione della dotazione dei servizi di base alla popolazione
- criteri di valutazione delle aree di previsione

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai *“Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità”* ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il sistema infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso l'entrata a regime della tratta di SFM Bologna/Portomaggiore,
- completare le maglie della rete infrastrutturale primaria del nodo bolognese con le seguenti opere prioritarie: la Lungosavona, fino alla Trasversale di Pianura; l'Intermedia di pianura,

almeno nel tratto da Calderara a Cadriano; la Trasversale di Pianura, nel tratto mancante intorno a Budrio.

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- entrata a regime del Servizio Ferroviario Metropolitano
- realizzazione della variante alla SP 6 Zenzalino;
- realizzazione della variante alla SP 3 Trasversale di Pianura
- realizzazione di un efficiente sistema di immissione della SP 6 Zenzalino sulla SS 253 San Vitale

b) per il sistema strutturale di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- *“La direttrice S. Vitale, sia in quanto validamente servita dal servizio suburbano, sia in quanto non va ad interessare, dalla Tangenziale in poi, aree eminentemente permeabili, può sostenere nuove quote insediative”, a condizione che tali quote vengano collocate in prossimità delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano*
- *Per il settore nord-est vengono individuate quelle aree che costituiscono il territorio agricolo più propriamente periurbano, che riguardano un ampio riquadro che va dall'Autostrada Bologna-Ferrara verso est fino a Castenaso e Budrio, che lambisce estesamente la Tangenziale e si estende a nord fino alla Trasversale di pianura. Questo territorio svolge “un ruolo essenziale nell'equilibrio del microclima urbano, e nella conservazione della potenzialità e diversità biologica; per sviluppare queste funzioni occorre individuare le forme con cui, pur mantenendosi l'attività agricola, possa aumentarsi la quantità di biomassa vegetale permanente” e costituisce “il campo preferenziale di applicazione per le iniziative e i progetti: di valorizzazione della viabilità storica; di evidenziazione delle tracce archeologiche (centuriazione); di documentazione museale sulle tecniche e i modelli culturali”. “Per i centri abitati e le altre funzioni urbane sparse che ricadano all'interno delle zone agricole periurbane è in generale da evitare qualsiasi espansione, al di fuori di quegli interventi che possono scaturire da finalità di completamento organico di aree parzialmente urbanizzate, di ricucitura di sfrangiamenti insediativi, ovvero di 'chiusura del disegno' degli insediamenti rispetto alle aree agricole.”*
- *“L'indicazione di Budrio come Centro Ordinatore è (...) da intendere come un'opzione di **progetto**, da sostanziare non solo attraverso politiche di integrazione funzionale con gli altri centri della pianura orientale, ma anche attraverso politiche quantitative, di **irrobustimento del peso specifico di Budrio** in termini residenziali, produttivi e terziari.”*
- *– Il Centro Integrativo di Molinella viene individuato come presidio di ampi territori agricoli, nell'ambito di un sistema insediativo della pianura orientale che intrattiene sistemi di relazioni plurime, sia verso il Centro Ordinatore di Budrio, che verso il sistema insediativi del ferrarese*
- *Gli altri Comuni della pianura “non comprendenti centri ordinatori o integrativi potranno prevedere quote di crescita urbana a condizione che: l'entità di tale crescita sia contenuto entro quanto può prevedersi sulla base della proiezione dell'attività edilizia (...) e della crescita della popolazione e delle famiglie, registrate in media nell'ultimo decennio; tale crescita sia prevista attorno ai capoluoghi, agli altri centri di base ed eventualmente alle frazioni maggiori...”*

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l'esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l'esigenza di **attività** di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,
 - attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - adozione di criteri e norme altamente selettivi per i futuri strumenti di pianificazione
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole
- inoltre per uniformare la modalità di gestione e di intervento nelle zone agricole periurbane, nonché in quelle enclaves che si vogliono mantenere all'uso agricolo anche all'interno del sistema insediativo, pare opportuna la messa a punto di proposte unitarie, quali: una normativa urbanistica-tipo, un Regolamento-tipo di polizia rurale, convenzioni-tipo con i proprietari.

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - si valuta che l'attuale andamento dell'attività edilizia sia frutto di mutate condizioni strutturali del mercato e non di transitorie condizioni congiunturali,
 - si valuta che la diminuzione del 15% dell'attività di edificazione registrata nell'ultimo triennio sia peraltro congruente con le condizioni di rischio evidenziate dal *Rapporto*
- deducendone l'ipotesi seguente, riportata nel capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato *Quadro descrittivo*:

<i>Centri</i>	<i>Media x dieci anni</i>	<i>Media x tre anni</i>	<i>Ipotesi SDTM</i>
Centro Ordinatore			
Budrio	55	48	100
Centro Integrativo			
Molinella	67	108	80
Centri di base			
Baricella	28	16	40
Granarolo dell'Emilia	70	14	40
Malalbergo	37	34	40
Minerbio	41	32	40
TOTALE	298	252	340

d) per le problematiche afferenti al rapporto con l'Area n.1 (Comune capoluogo) si individuano i seguenti obiettivi:

- configurazione di una rete delle aree verdi ed agricole nelle zone di confine con il Comune di Bologna e relativo approfondimento delle problematiche relative alla razionalizzazione della viabilità minore e dei percorsi pedonali-ciclabili ed all'assetto delle zone artigianali-industriali esistenti;
- predisposizione degli interventi da effettuare per migliorare la capacità di smaltimento delle reti delle acque superficiali.

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.7 (Imolese)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il *"Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese"*, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento *"Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n. 7 (Imolese)"*, composto dai seguenti capitoli:

- primi dati socio-economici
- rapporto sull'attività urbanistica
- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità degli acquiferi
- rapporto sull'inquinamento acustico ed atmosferico
- rapporto sulla mobilità
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- rapporto sulla dotazione dei servizi di base
- criteri di valutazione delle aree di previsione

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai *"Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità"* ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica,

visto il Documento *"Indirizzi e obiettivi per una nuova legislazione regionale in materia di urbanistica e pianificazione territoriale"*, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna il 20 luglio 1998 con atto n.1219, che delinea i contenuti ed i metodi della prossima stagione pianificatoria regionale, provinciale e comunale e rappresenta un primo riferimento certo per i Comuni che intendono sperimentare modalità innovative di impostazione e redazione dei P.R.G. ponendo particolare attenzione alla qualità ambientale del Piano ed alle invariati strutturali del territorio meritevoli di tutela e valorizzazione,

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi sia del vigente Piano Territoriale Infraregionale imolese - per i nove Comuni dell'ex Assemblea - che del Piano Territoriale Infraregionale bolognese per il Comune di Medicina
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

preso atto degli orientamenti espressi dai Sindaci dei Comuni del Circondario di Imola nell'ambito della riunione di coordinamento del 12 febbraio 1999,

preso atto delle specificazioni e degli indirizzi emersi nell'ambito degli incontri di coordinamento fra i Sindaci e l'Assessore Provinciale,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi strutturale dell'area:

a) per il quadro infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nei vigenti PTI:

- potenziamento del **Servizio Ferroviario Regionale (S.F.R.)**, con ulteriore qualificazione delle stazioni di Imola e Castel San Pietro come nodi di scambio ferro/gomma (parcheggi scambiatori, terminal autolinee) per convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico;
- potenziamento della **S.S. 610 Selice-Montanara**, sia nel tratto urbano che in quello di pianura fino alla S. Vitale, al fine di agevolare l'attraversamento in direzione sud-nord della città di Imola e di aumentare il grado di accessibilità al casello autostradale;
- adeguamento della **strada provinciale S. Carlo** anche a nord dell'autostrada, fino a Medicina, per migliorare l'accessibilità al casello autostradale di Castel S. Pietro, per razionalizzare i flussi di traffico pesante generati dalle estese aree produttive poste in fregio all'Asse S. Carlo e, infine, per collegare efficacemente il Circondario imolese alla completanda "trasversale di Pianura" (S. Giovanni in Persiceto - Budrio - Medicina);

si individuano i seguenti obiettivi ed indirizzi - indicati di seguito secondo l'ordine di priorità concordato nella riunione di coordinamento dei Sindaci dei Comuni del Circondario tenutasi il 12 febbraio 1999 - in relazione all'esigenza di miglioramento della scorrevolezza del traffico in senso est-ovest dell'intera area imolese ed alla necessità di riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico nei centri urbanizzati posti sulla via Emilia:

1. prolungamento della tangenziale bolognese fino ad Osteria Grande;
2. collegamento fra la strada provinciale Stradelli Guelfi e la via Emilia attraverso il potenziamento dell'esistente Asse S. Carlo e la realizzazione di un'asse tangenziale ai centri urbanizzati di Castel S. Pietro Terme e Toscanella;
3. interventi atti alla riqualificazione dell'attuale sede viaria della S.S. 9 - Emilia e al miglioramento della qualità del deflusso, anche con realizzazione di varianti piano - altimetriche locali e/o corsie laterali separate per traffico locale;
4. rafforzamento - nel lungo periodo - del grado di connessione di tutto il sistema insediativo imolese con il polo urbano di Bologna mediante il prolungamento del "sistema complanare" fino ad Imola o tramite il potenziamento della sede autostradale esistente (es. realizzazione 4^a corsia);

si individuano i seguenti ulteriori obiettivi - in tema di infrastrutture ferroviarie - concordati nella riunione di coordinamento dei Sindaci dei Comuni del Circondario tenutasi il 12 Febbraio 1999:

- attivazione del **Servizio Ferroviario Metropolitano (S.F.M.)** e quadruplicamento della linea Bologna - Castel S. Pietro Terme per convertire una ulteriore quota di spostamenti (in particolare quelli pendolari) in direzione del trasporto pubblico: per l'ottimizzazione del servizio di collegamento con Bologna è opportuno **integrare efficacemente l'S.F.M. con l'S.F.R.** mediante adeguate sincronizzazioni del cadenzamento dei treni in corrispondenza delle fermate comuni ad entrambi i servizi
- predisposizione di uno **studio di fattibilità per l'estensione del Servizio Ferroviario Metropolitano fino alla stazione di Imola;**

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda;
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio;

si richiama, in particolare, il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- realizzazione della variante alla S.S. 610 Selice Montanara in corrispondenza dell'abitato di Pedagna nel Comune di Imola;
- prolungamento della tangenziale bolognese fino ad Osteria Grande;

- attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano e quadruplicamento della linea Bologna - Castel S. Pietro Terme;
- potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale ed efficace integrazione del medesimo col Servizio Ferroviario Metropolitano;

b) per il quadro strutturale di lungo periodo delle scelte insediative e di servizio:

si confermano gli obiettivi ed indirizzi già contenuti nei vigenti PTI e di seguito illustrati:

- per il **Centro Ordinatore di Imola**, che rappresenta - nell'ambito della provincia - l'unico polo propriamente urbano oltre a Bologna, occorre:
 - *sostenere il rango urbano della città attraverso la qualificazione delle funzioni economiche e dei tessuti esistenti, ma anche con un rafforzamento dello specifico peso insediativo soprattutto nel campo del terziario qualificato e sul versante residenziale a questo collegato;*
- per il **Centro Integrativo di Castel S. Pietro Terme** è opportuno:
 - *promuovere il potenziamento degli insediamenti specializzati collegati all'offerta turistico termale (ricettivi, ricreativi, sportivi, commerciali) ed ai servizi in cui il centro è chiamato a svolgere il ruolo complementare all'offerta del centro ordinatore,*
 - *localizzare l'eventuale nuova previsione specializzata di insediamenti a carattere produttivo prevalentemente in corrispondenza del casello autostradale lungo la provinciale S. Carlo;*
- per il **Centro Integrativo di Medicina**, solo recentemente entrato a far parte del Circondario di Imola, il P.T.I. bolognese prevede di:
 - *sostenere processi di crescita urbana nel senso della qualità dell'offerta di funzioni urbane ma anche nel senso della quantità: di residenti e di posti di lavoro*
- per gli altri **Centri di Base**, (altri centri capoluogo di comune), al fine di ridurre le criticità indotte dallo "sprawl insediativo", si tratta di:
 - *ancorare le ulteriori quote insediative a carattere residenziale ed anche artigianale - industriale prevalentemente al soddisfacimento dei fabbisogni insorgenti dall'interno del tessuto sociale e produttivo locale;*
- per i **Centri Specialistici** a matrice turistica della Valle del Santerno occorre:
 - *assecondare gli interventi coerenti con tale matrice funzionale (attrezzature ricettive, ricreative, sportive, culturali) purché caratterizzati da intrinseche potenzialità di corretto inserimento ambientale e in ogni caso non compromissori delle risorse naturali e paesaggistiche presenti;*

si manifesta altresì l'esigenza - come espressamente richiesto dal Comune di Castel S. Pietro Terme nella citata riunione dei Sindaci del 12/02/1999 - di riconsiderare il ruolo attualmente assegnato dal P.T.I. Imolese al Comune castellano in funzione del mutato quadro infrastrutturale di riferimento: la previsione del quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna - C.S.Pietro e, soprattutto, l'attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano evidenziano l'opportunità di ridefinire le indicazioni del P.T.I. per gli aspetti relativi al *contenimento dello sviluppo insediativo residenziale*, a condizione che le eventuali quote residenziali aggiuntive vengano adeguatamente calibrate in funzione del reale fabbisogno del comune e localizzate in prossimità delle stazioni ferroviarie del S.F.M.:

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela dei vettori fluviali e delle zone agricole meno compromesse, si evidenzia l'esigenza, per specifiche zone del territorio dell'Area, di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili ed una generale attenzione ai fenomeni del rischio idraulico
- in relazione ai suddetti fenomeni, si pone pertanto l'esigenza di attività di:
 - *rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,*
 - *attivazione di pratiche di VALSIA (Valutazione degli Studi di Impatto Ambientale) per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti*

- adozioni di criteri e norme per i futuri strumenti di pianificazione fortemente selettivi in ragione delle caratteristiche degli insediamenti di carattere produttivo
- adozione di criteri e norme per i futuri strumenti di pianificazione che prevedano l'introduzione di elementi di mitigazione degli impatti sul sistema scolante e delle acque profonde prodotto dai nuovi insediamenti (in particolare quelli industriali e artigianali)
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole come proposto nel capitolo del "Quadro descrittivo" denominato "rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano"
- implementazione di politiche sovracomunali relative all'Edilizia Residenziale Pubblica
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alla zonizzazione acustica ed all'abbattimento dell'inquinamento relativo
- approfondimento ed omologazione della disciplina relativa al traffico urbano;

si richiama il seguente quadro di interventi e programmi per i prossimi **cinque anni** in campo ambientale e dei servizi:

- risoluzione, in accordo con l'A.M.I., delle principali criticità rilevate in materia di reti di smaltimento dei reflui e relativi impianti di depurazione con particolare riferimento alle seguenti necessità:
 - adeguamento del collettore fognario della Vallata del Santerno;
 - verifica dei margini di funzionamento dei depuratori di Medicina, Imola, Castel S. Pietro e Castel Guelfo in rapporto alle nuove previsioni insediative, al fine di individuare eventuali interventi di ulteriore potenziamento rispetto a quelli già realizzati;
 - completamento delle previsioni di efficaci impianti di depurazione in relazione ai nuclei ed alle frazioni non ancora collegate (con particolare riferimento ai nuclei sparsi dei Comuni di Medicina, Imola e Castel S. Pietro);
- realizzazione delle aree verdi di quartiere, attualmente inserite nei vigenti P.R.G. e non ancora attuate, nonché dei parchi urbani e di interesse sovracomunale (in particolare il **Parco Lungofiume di Imola** e della valle del Santerno, il Parco della Valsellustra nonché il potenziamento del Parco del Sillaro col coordinamento del comune di Castel S. Pietro ed il coinvolgimento degli altri comuni attraversati dal torrente);
- riorganizzazione del trasporto pubblico locale;

si pone, inoltre, l'esigenza di introdurre nella struttura normativa dei Piani Regolatori Generali Comunali **elementi di programmazione che subordinino l'attuazione delle previsioni alla realizzazione delle infrastrutture necessarie a garantire l'effettiva sostenibilità ambientale** delle trasformazioni urbanistico - edilizie

si ritiene, infine, opportuno sollecitare la **sperimentazione da parte dei Comuni** e, in particolare, del Centro Ordinatore di Imola, dei contenuti e dei metodi illustrati nel citato documento regionale "Indirizzi e obiettivi per una nuova legislazione regionale in materia di urbanistica e pianificazione territoriale" al fine di introdurre nei P.R.G. elementi di garanzia nei confronti della **qualità ambientale** e di riconoscibilità delle **invarianti strutturali** del territorio da salvaguardare e valorizzare

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applicano i seguenti criteri di valutazione:
 - si valuta che l'attuale andamento della **produzione di edilizia residenziale** nei comuni del Circondario di Imola (complessivamente inferiore di circa il **16%**, negli ultimi tre anni, rispetto all'andamento dell'ultimo decennio) non sia frutto di transitorie condizioni congiunturali ma di mutate condizioni strutturali del mercato che interessano in particolar modo i tre comuni posti sulla via Emilia, nei quali si è registrato un calo notevolmente superiore a quello medio (Centro Ordinatore di Imola = - **28%**, Castel S. Pietro = - **43%** e Dozza = - **25%**)
 - si ritiene opportuno contrastare parzialmente tale andamento, sia in relazione al ruolo attribuito al Centro Ordinatore di Imola sia - come concordato dai Sindaci nell'incontro del

12/02/1999 - per consentire al Comune di Castel S. Pietro di promuovere eventuali politiche alternative a quelle di limitazione attuate fino ad ora;

- si propone pertanto una riduzione complessiva meno accentuata, rispetto ai ritmi di crescita dell'ultimo decennio, pari a circa il **6%**, come deducibile dalla ipotesi seguente, frutto delle valutazioni svolte nel capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato Quadro descrittivo, rettificata unicamente per ciò che concerne le previsioni insediative relative al Comune di Castel S. Pietro Terme in base alle molteplici motivazioni precedentemente illustrate:

Centri	Media annuale alloggi costruiti ultimi dieci anni	Media annuale alloggi ipotizzata
Centro ordinatore		
Imola	257	220
Centri integrativi		
Castel S. Pietro Terme (*)	103	80
Medicina	42	45
Centri di base		
Dozza	32	25
Mordano	10	25
Castel Guelfo	25	25
Casalfiumanese	10	15
Borgo Tossignano	12	15
Fontanelice	7	15
Castel del Rio	5	10
Totale ambito	503	475

(*) Il comune di Castel S. Pietro Terme ha riscontrato e segnalato un errore in relazione ai dati riguardanti la propria produzione decennale di edilizia residenziale nel periodo 1988-1997; l'errore è dovuto alla mancata comunicazione da parte del comune medesimo agli enti istituzionalmente competenti (I.S.T.A.T. e Camera di Commercio) di parte dei dati in oggetto; la media reale annua degli alloggi costruiti nel Comune di Castel S. Pietro risulta - sulla base delle indicazioni fornite dall'ufficio tecnico comunale - di 103 alloggi contro i 69 alloggi rilevati dai dati ufficiali: si propone, pertanto, una riduzione di oltre il 20% di tale quantitativo ipotizzando una produzione media annuale futura di soli 80 alloggi.

- per quanto riguarda la produzione di **superficie coperta industriale e artigianale** si evidenzia, invece, un aumento di quasi il **32%** annuo, negli ultimi tre anni, rispetto all'andamento dell'ultimo decennio a testimonianza dell'estrema vitalità del distretto produttivo imolese che ha saputo recuperare la stagnazione registratasi nei primi anni '90 e confermare la posizione di primo piano in ambito provinciale: si ipotizza, quindi, un andamento sostanzialmente analogo a quello dell'ultimo triennio, con un lieve calo (**4%**), così come riportato nella seguente tabella, anch'essa dedotta dal capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità " del citato Quadro descrittivo e rettificata in base alle specificazioni ed indicazioni emerse nell'ambito degli incontri di coordinamento fra i Sindaci e l'Assessore Provinciale (vedi note a margine della tabella medesima):

Centri	Media annuale superficie coperta ultimi dieci anni (mq)	Media annuale superficie coperta ultimi tre anni (mq.)	Media annuale superfici ipotizzata (# vedi nota a margine)	
			Superficie coperta (mq.)	Superficie territoriale stimata in mq. considerando un It (Indice territoriale medio) pari a circa 0,45 mq./mq.
Polarità urbana				
Imola	19.650	21.720	25.000	55.550
Polo S. Carlo				
Castel S. Pietro T.	4.800	8.820	9.000	20.000
Medicina	5.640	7.380	8.000	17.800
Castel Guelfo	6.740	14.100	7.000	15.550
Altri Centri di base				
Dozza	1.270	1.200	1.500	3.350
Mordano	2.570	2.450	2.500	5.550
Casalfiumanese	1.200	650	500	1.100
Borgo Tossignano	450	230	500	1.100
Fontanelice	670	90	500	1.100
Castel del Rio	60	130	200	450
Totale ambito	43.050	56.770	54.700	121.550

le quantità proposte devono intendersi riferite alla **crescita fisiologica** degli insediamenti produttivi e possono subire variazioni sostanziali sia per il manifestarsi di **opportunità insediative di tipo industriale di scala metropolitana** che, soprattutto, per garantire il **soddisfacimento dei fabbisogni aggiuntivi insorgenti dall'interno del tessuto sociale e produttivo locale**; tali quantità, inoltre, non sono comprensive delle superfici per attività terziario-commerciali e per interventi strategici di servizio alla produzione (es. servizi trasportistici in genere).

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.8 (Savena)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il "Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese", predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento *"Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.8 (Savena)"*, composto dai seguenti capitoli:

- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione comunale e sulle previsioni urbanistiche non attuate
- valutazione della dotazione dei servizi di base alla popolazione ed accessibilità
- primi dati socio-economici
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano

- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità idrogeologica e tutela delle sorgenti
- criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità intrinseche e proposte
- individuazione dei comparti residenziali e produttivi non ancora attuati e tabella della relativa criticità intrinseca

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai “*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*” ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitano, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il sistema infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso l'ottimizzazione della tratta di SFM Bologna/Firenze e l'integrazione con altri servizi di trasporto,

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- portare a pieno regime il Servizio Ferroviario Metropolitano
- collegamento della Fondovalle Savena con la Tangenziale, risolvendo il nodo di Rastignano

b) per il sistema strutturale di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per i centri della collina e di fondovalle le regole per le politiche insediative derivano “essenzialmente dai condizionamenti estesi e vincolanti che discendono dai caratteri ambientali: l'elevata e diffusa qualità e attrattività ambientale, l'elevata e diffusa fragilità idrogeologica, l'elevata valenza del territorio (anche sul piano economico) per attività ricreative, ristorative, sportive, di fruizione naturalistica rivolte all'utenza urbana.”
- per la fascia della montagna le politiche insediative per la residenza e le attività produttive si devono far discendere: “dai condizionamenti che derivano dall'esigenza di una estesa e generalizzata tutela della qualità ambientale; dalla considerazione della gerarchia storicizzata della rete di insediamenti; dalle regole di crescita storiche, proprie di ciascun centro abitato;

infine dalla misurazione locale di fabbisogni strettamente commisurati al persistere di dinamiche positive della popolazione e delle attività economiche”

- gli insediamenti localizzati sugli itinerari di crinale e trasversali vanno calibrati “...su una capacità della viabilità sostanzialmente pari a quella attuale”
- il rango del Centro integrativo di Castiglione dei Pepoli, “quale centro di presidio di una vasta area di subcrinale...” è determinato dalla collocazione rispetto all’orografia del territorio e dall’offerta dei servizi. La morfologia e le condizioni idrogeologiche pongono limitazioni particolarmente pesanti all’estensione dell’area urbana e, pertanto, l’eventuale crescita dovrà avere caratteri di qualità “..laddove ciò non contrasti con limitazioni di natura ambientale, con obiettivi di salvaguardia e valorizzazione di risorse ambientali o con limiti di sostenibilità delle reti infrastrutturali e tecnologiche”

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall’analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina, della montagna e dei vettori fluviali, si evidenzia l’esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l’esigenza di **attività** di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,
 - attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - adozione di criteri e norme altamente selettivi per i futuri strumenti di pianificazione
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- riorganizzazione del trasporto pubblico locale
- collegamento della Fondovalle Savena con la Tangenziale, risolvendo il nodo di Rastignano

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell’area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- deducendone l’ipotesi seguente, riportata nel capitolo “*Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità*” del citato *Quadro descrittivo*:

<i>Centri</i>	<i>Media dieci anni</i>	<i>Media tre anni</i>	<i>Ipotesi SDTM</i>
Centro Integrativo			
Castiglione dei Pepoli	15	6	10
Centri di base			
Loiano	27	37	20
Monghidoro	23	26	15
Monzuno	40	36	30
Pianoro	117	103	50
San Benedetto V. S.	4	4	10
TOTALE	226	212	135

Accordo d'area metropolitana

Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.9 (Medio Reno)

In coerenza con l’Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il “Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell’area vasta bolognese”, predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento “Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell’Area n.9 (Medio Reno)”, composto dai seguenti capitoli:

- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione comunale e sulle previsioni urbanistiche non attuate
- valutazione della dotazione dei servizi di base alla popolazione ed accessibilità
- primi dati socio-economici
- rapporto sull’attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sull’efficienza del sistema fognario
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità idrogeologica e tutela delle sorgenti
- criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità intrinseche e proposte
- individuazione dei comparti residenziali e produttivi non ancora attuati e tabella della relativa criticità intrinseca

dato per acquisito, in particolare, l’ultimo capitolo citato, relativo ai “Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità” ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l’area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell’area:

a) per il sistema infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso l’ottimizzazione della tratta di SFM Bologna/Pistoia e l’integrazione con altri servizi di trasporto,

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l’inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell’incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- portare a pieno regime il Servizio Ferroviario Metropolitan

b) per il sistema strutturale di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per i centri della collina e di fondovalle le regole per le politiche insediative derivano “essenzialmente dai condizionamenti estesi e vincolanti che discendono dai caratteri ambientali: l'elevata e diffusa qualità e attrattività ambientale, l'elevata e diffusa fragilità idrogeologica, l'elevata valenza del territorio (anche sul piano economico) per attività ricreative, ristorative, sportive, di fruizione naturalistica rivolte all'utenza urbana.”
- per la fascia della montagna le politiche insediative per la residenza e le attività produttive si devono far discendere: “dai condizionamenti che derivano dall'esigenza di una estesa e generalizzata tutela della qualità ambientale; dalla considerazione della gerarchia storicizzata della rete di insediamenti; dalle regole di crescita storiche, proprie di ciascun centro abitato; infine dalla misurazione locale di fabbisogni strettamente commisurati al persistere di dinamiche positive della popolazione e delle attività economiche”
- gli insediamenti localizzati sugli itinerari di crinale e trasversali vanno calibrati “...su una capacità della viabilità sostanzialmente pari a quella attuale”
- il consolidamento del rango urbano e della qualità urbana del Centro integrativo di Vergato, “quale baricentro del sistema insediativo ed economico della Valle del Reno...” “...può essere sostenuto anche da politiche insediative espansive, laddove ciò non contrasti con limitazioni di natura ambientale, con obiettivi di salvaguardia e valorizzazione di risorse ambientali o con limiti di sostenibilità delle reti infrastrutturali e tecnologiche”

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina, della montagna e dei vettori fluviali, si evidenzia l'esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l'esigenza di attività di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,
 - attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - adozione di criteri e norme altamente selettivi per i futuri strumenti di pianificazione
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applica il seguente criterio di valutazione:
 - l'offerta residenziale prevista dai PRG dei comuni dell'area risulta in generale molto alta rispetto ai dati della produzione edilizia, considerato che con i trend attuali occorrerebbero 18 anni per esaurire le potenzialità residue
- deducendone l'ipotesi seguente, riportata nel capitolo “Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità” del citato Quadro descrittivo:

<i>Centri</i>	<i>Media dieci anni</i>	<i>Media tre anni</i>	<i>Ipotesi SDTM</i>
Centro Integrativo			
Vergato	36	45	50
Centri di base			
Castel d'Aiano	5	4	10
Grizzana Morandi	34	40	20
Marzabotto	40	20	20
TOTALE	115	109	100

Accordo d'area metropolitana Ipotesi d'assetto strutturale dell'Area n.10 (Alto Reno)

In coerenza con l'Ordine del Giorno adottato dalla Conferenza Metropolitana dei Sindaci in data 13 ottobre 1997, in seguito approvato in data 9 febbraio 1998,

visto il "Rapporto sulle condizioni di sostenibilità delle previsioni urbanistiche dell'area vasta bolognese", predisposto per la Conferenza Metropolitana dai Servizi Tecnici Metropolitan,

dato per acquisito il Documento "Quadro descrittivo delle caratteristiche funzionali ed insediative dell'Area n.10 (Alto Reno)", composto dai seguenti capitoli:

- piano mosaico: rapporto sullo stato della pianificazione comunale e sulle previsioni urbanistiche non attuate
- valutazione della dotazione dei servizi di base alla popolazione ed accessibilità
- primi dati socio-economici
- rapporto sull'attività edilizia
- rapporto sulla pianificazione del territorio extraurbano
- rapporto sull'efficienza del sistema fognario
- rapporto sul dissesto idrogeologico (rischio idraulico e stabilità dei versanti)
- rapporto sulla vulnerabilità idrogeologica e tutela delle sorgenti
- criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità intrinseche e proposte
- individuazione dei comparti residenziali e produttivi non ancora attuati e tabella della relativa criticità intrinseca

dato per acquisito, in particolare, l'ultimo capitolo citato, relativo ai "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" ed alle relative valutazioni tematiche, descritte mediante adeguata rappresentazione cartografica

ribaditi gli obiettivi del previsto Accordo tra la Provincia di Bologna ed i Comuni per la definizione dello Schema Direttore Metropolitan, e cioè:

- verificare gli obiettivi e gli indirizzi del vigente Piano Territoriale Infraregionale per l'area in questione
- integrare tali obiettivi ed indirizzi alla luce dei temi trattati nel *Rapporto*
- introdurre criteri condivisi di relazione tra le previsioni insediative e di sviluppo e le concrete possibilità di razionalizzazione e potenziamento del quadro infrastrutturale, nonché tra dette previsioni e le condizioni di tutela e di rispettoso utilizzo delle risorse naturali ed ambientali,

si formulano i seguenti elementi di ipotesi di assetto strutturale dell'area:

a) per il sistema infrastrutturale di lungo periodo, viario e ferroviario:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- convertire una quota significativa di spostamenti in direzione del trasporto pubblico, attraverso l'ottimizzazione della tratta di SFM Bologna/Pistoia e l'integrazione con altri servizi di trasporto,

si richiamano gli obiettivi e gli indirizzi generali relativi alla gestione della domanda di mobilità posti dai temi trattati nel *Rapporto*:

- ridurre i consumi energetici coerentemente con gli obiettivi del protocollo di Kyoto e conseguentemente ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico, come previsto dalla Delibera UE 9652 e dal Decreto interministeriale sulla mobilità nelle aree urbane, attraverso politiche di contenimento della domanda,
- perseguire una sensibile riduzione dell'incidentalità, attraverso tecniche di riduzione della velocità e della casistica di rischio

si richiama il quadro delle opere e degli interventi programmati per i prossimi cinque anni:

- portare a pieno regime il Servizio Ferroviario Metropolitano,
- realizzare la variante alla SS 64 nel tratto Marano-Silla

b) per il sistema strutturale di lungo periodo delle principali scelte insediative e di servizio:

si confermano i seguenti obiettivi ed indirizzi già contenuti nel vigente PTI:

- per i centri di fondovalle le regole per le politiche insediative derivano *“essenzialmente dai condizionamenti estesi e vincolanti che discendono dai caratteri ambientali: l'elevata e diffusa qualità e attrattività ambientale, l'elevata e diffusa fragilità idrogeologica, l'elevata valenza del territorio (anche sul piano economico) per attività ricreative, ristorative, sportive, di fruizione naturalistica rivolte all'utenza urbana.”*
- per la fascia della montagna le politiche insediative per la residenza e le attività produttive si devono far discendere: *“dai condizionamenti che derivano dall'esigenza di una estesa e generalizzata tutela della qualità ambientale; dalla considerazione della gerarchia storicizzata della rete di insediamenti; dalle regole di crescita storiche, proprie di ciascun centro abitato; infine dalla misurazione locale di fabbisogni strettamente commisurati al persistere di dinamiche positive della popolazione e delle attività economiche”*
- gli insediamenti localizzati sugli itinerari di crinale e trasversali vanno calibrati *“...su una capacità della viabilità sostanzialmente pari a quella attuale”*
- il consolidamento del Centro Ordinatore di Porretta Terme non *“..dipenderà tanto dalla crescita del peso insediativo”..ma dovrà avvenire soprattutto attraverso: “la tenuta e lo sviluppo del peso economico di segmenti tradizionalmente portanti dell'economia porrettana: il termalismo e la piccola industria; la crescita di qualità dell'offerta di servizi urbani (...) alla popolazione di un ampio territorio intercomunale; la crescita dei servizi alle attività economiche del comprensorio turistico dell'alto Appennino bolognese e modenese; l'integrazione funzionale con il Centro integrativo di Vergato per la localizzazione di servizi pubblici ed amministrativi, e con Lizzano in Belvedere per i servizi e le attrezzature turistico-ricettive e per la valorizzazione e la fruizione dell'ambiente”*

si formulano i seguenti ulteriori obiettivi ed indirizzi:

- dall'analisi delle condizioni ambientali, oltre ai già consolidati indirizzi di tutela della collina, della montagna e dei vettori fluviali, si evidenzia l'esigenza di una più attenta tutela delle aree idrologicamente fragili ed altamente permeabili
- si pone pertanto l'esigenza di **attività** di:
 - rilevazione e monitoraggio delle attività inquinanti esistenti, prevalentemente di carattere produttivo,
 - attivazione di pratiche di VALSIA per i futuri insediamenti già previsti dai PRG vigenti
 - adozione di criteri e norme altamente selettivi per i futuri strumenti di pianificazione
 - approfondimento ed omologazione della disciplina relativa alle zone extraurbane e produttive/agricole

si richiama il seguente quadro di opere ed interventi programmati per i prossimi cinque anni in campo ambientale e dei servizi:

- riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

c) per la definizione di massima dei pesi insediativi sostenibili nelle attuali condizioni ambientali e funzionali dell'area, nella prospettiva di un arco temporale di 3/5 anni:

- si applica il seguente criterio di valutazione:
 - il centro urbano di Porretta Terme comprende anche la località di Silla (in Comune di Gaggio Montano), Berzantina (in Comune di Castel di Casio) e Ponte della Venturina (in Comune di Granaglione) per i quali si rende necessario coordinare le politiche urbanistiche al fine di individuare, al di là dei confini amministrativi, le aree più adatte ad accogliere le necessarie funzioni urbane e pertanto nella proposta l'indicazione proposta dallo SDTM per Porretta fa riferimento all'intera conurbazione, e la localizzazione puntuale andrà poi concordata fra i

comuni interessati con modalità che individuino le aree più idonee ad accogliere le esigenze di sviluppo.

- deducendone l'ipotesi seguente, riportata nel capitolo "Criteri di valutazione delle aree di previsione in base alle criticità" del citato Quadro descrittivo:

<i>Centri</i>	<i>Media dieci anni</i>	<i>Media tre anni</i>	<i>Ipotesi SDTM</i>
Centro Ordinatore			
Porretta Terme	12	16	70
Centri di base			
Camugnano	10	7	10
Castel di Casio	16	23	10
Gaggio Montano	11	15	10
Granaglione	5	8	10
Lizzano in Belvedere	29	33	20
TOTALE	83	102	130