



Comune di Faenza



REGIONE EMILIA ROMAGNA  
UNIONE DELLA ROMAGNA FAENTINA  
COMUNE DI FAENZA



# VARIANTE AL RUE

IN BASE ALL'ART. 53 COMMA 1 LETTERA B DELLA L.R.  
24/2017

INTERVENTO DI AMPLIAMENTO  
STABILIMENTO INDUSTRIALE PER LA SEDE  
DI TEMA SINERGIE S.P.A.  
IN VIA MALPIGHI 120 - FAENZA

## PROGETTO DEFINITIVO

TEMA 1 - 6

ELABORATI B - RELAZIONI  
TAVOLA B.1

RELAZIONE  
DI VARIANTE



### COMMITTENTE

TEMA SINERGIE S.P.A.  
VIA MALPIGHI,120 - 48018 FAENZA (RA)  
P.p.v. dott. Ing. Luciano Piancastelli  
in qualità di presidente della società

**TEMA** SINERGIE  
High tech, high care

### PROGETTISTA ARCHITETTONICO

Progettista e D.L. architettonica  
**Arch. Maura Cantagalli**

firmata digitalmente

### COLLABORATORI AL PROGETTO

Geom. Cantagalli Valentina  
Arch. Ferroni Chiara Micol  
Arch. Flamigni Giulia

Arch. Gagliardini Vittoria  
Arch. Montanari Chiara  
Arch. Monti Luca

Ing. Senni Luca  
Ing. Verlicchi Fabio

INTEGRAZIONE VOLONTARIA ALLA CONFERENZA DEI SERVIZI  
DEL 28.10.2022

NOVEMBRE 2022

### **Legenda delle modifiche**

**apportate a seguito della 1° CONFERENZA DEI SERVIZI del 10/05/22:**

- ~~Testo barrato in rosso~~ : parte di testo eliminata;
- **Testo in rosso** : parte di testo aggiunta.

## **Prima Integrazione**

- **PREMESSA**
  
- **PROPONENTE**
  
- **CONSIDERAZIONI SUL NUOVO SCENARIO URBANO ALLA LUCE DELLA NUOVA LEGGE URBANISTICA REGIONALE N.24/2017**
  
- **INSEDIAMENTO PRODUTTIVO ESISTENTE**
  - *Ubicazione e contesto urbanistico*
  - *Inquadramento della proprietà e titoli abilitativi*
  
- **CONTESTO URBANISTICO**
  - *Inquadramento urbanistico - attuale*
  
- **SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO IN RELAZIONE ALL'IMPATTO SULLA VIABILITÀ E SUI PARCHEGGI**
  - *Descrizione intervento sulla viabilità*
  - *Normativa e letteratura di riferimento*
  
- **PROPOSTA PROGETTUALE DI RIGENERAZIONE: UNA NUOVA VIABILITÀ PER LA SICUREZZA E IL DECORO DI VIA MALPIGHI**
  - *Mobilità dolce: percorso ciclabile e pedonale (Tav. C26 – C27)*
  - *Parcheeggi e aree di sosta (Tav. C26 – C27)*
  
- **OGGETTO DELLA VARIANTE**
  - *Nuova scheda di progetto*

## **PREMESSA**

Il presente documento, da considerarsi parte integrante del progetto denominato “INTERVENTO DI AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO INDUSTRIALE PER LA SEDE DI TEMA SINERGIE SPA”, da realizzarsi in adiacenza all’edificio già sede dell’attività, sita a Faenza in via Malpighi 120.

Al fine di poter realizzare l’ampliamento in oggetto, il titolo abilitativo all’intervento è richiesto in variante agli strumenti urbanistici vigenti, ai sensi del DPR160/2010, secondo il procedimento unico art. 53 di cui alla legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24.

## **PROPONENTE**

Il progetto viene proposto dalla Società Tema Sinergie spa, con sede a Faenza in via Malpighi 120, p.iva 00970310397 rappresentata dal Sig. Piancastelli Luciano residente a Castelbolognese in via Biancanigo 264 in qualità di Presidente.

## **CONSIDERAZIONI SUL NUOVO SCENARIO URBANO ALLA LUCE DELLA NUOVA LEGGE URBANISTICA REGIONALE N.24/2017**

La nuova Legge urbanistica 24/2017 della Regione Emilia Romagna sposta l’oggetto della sua azione in maniera decisa sulla rigenerazione della “città costruita”, quale campo di azione principale, seppure non esclusivo, per perseguire una serie di obiettivi più ampi: la sostenibilità ambientale e il contrasto ai cambiamenti climatici; il miglioramento della vivibilità dei sistemi insediativi e della qualità urbana ed edilizia.

È soprattutto in riferimento al sostegno alla rigenerazione urbana e nel contenimento del consumo di suolo che si evidenzia la necessità di un nuovo approccio al tema degli standard pubblici. Vale la pena ricordare che gli standard del DM. 1444 sono nati su una manualistica e su esperienze di ricerca e di pianificazione riferite ad attrezzature e parti di città di “nuova formazione”, i criteri che emergono dagli indicatori e dai coefficienti sono tutti rivolti al dimensionamento delle aree necessarie e all’organizzazione dei “nuovi” servizi necessari in una città che si espande e che può essere pianificata senza il condizionamento e le limitazioni della città esistente.

Restano quindi diverse questioni, vecchie e nuove, da affrontare, alcune legate alla natura dello standard con il passaggio dalla dimensione meramente quantitativa a quella qualitativa prestazionale, la flessibilità dello spazio pubblico, la multi-prestazionalità.

Considerando quindi lo standard urbanistico non solo una mera dotazione di superfici, ma riconoscendo il ruolo che le attrezzature e spazi pubblici possono svolgere nella riorganizzazione del territorio. All’interno della città costruita la tradizionale suddivisione fra urbanizzazione primaria e secondaria risulta ad oggi inadeguata e di difficile definizione e applicazione. Le dotazioni vanno quindi intese come un sistema unico, la cui articolazione va riferita ai servizi e agli obiettivi primari che si intendono assicurare.

In particolare, come già si osserva in molte realtà, si ampliano e arricchiscono gli elementi e i servizi: dalla mobilità, con attenzione a quella collettiva, sostenibile e condivisa, alle infrastrutture per la mobilità a emissioni capace di garantire accessibilità e fruibilità; della logistica urbana, delle reti di comunicazione digitale e di quelle infrastrutturali.

Il passaggio da una dimensione prevalentemente contabile/ quantitativa delle dotazioni ad un approccio prestazionale richiede che le dotazioni territoriali vadano previste e progettate rispondendo ad una serie di criteri che ne assicurino una adeguata efficienza ed efficacia.

Si tratta di criteri di “buona progettazione”: dalla accessibilità al comfort, alla sicurezza, alla facilità di gestione e ai costi di manutenzione, agli aspetti paesaggistici e al rispetto dei valori culturali che vanno considerati, in modo equilibrato, insieme alla fattibilità tecnica e funzionale.

Tutto ciò diventa poi di ancor maggiore importanza, quando ci si trovi ad agire in contesti già consolidati, in città dense, e quindi con scarsa disponibilità di spazi, in cui è essenziale prevedere e realizzare dotazioni territoriali che siano, quindi, multi-prestazionali, ovvero che possano contribuire a perseguire più finalità, oltre a quelle a cui sono dedicate.

La L.R. 24/17 introduce poi alcune novità sostanziali in materia di mobilità sostenibile, prevedendo di ridurre sostanzialmente le dotazioni di parcheggio pubblico compensandole con forme di sostegno alla mobilità sostenibile.

L'obiettivo è quello non solo di incentivare la **rigenerazione urbana** ma anche di promuovere, a partire dalle condizioni dove queste sono mature, una mobilità sostenibile meno dipendente dai mezzi privati.

La legge vuole quindi rimuovere quegli elementi di ostacolo agli interventi di rigenerazione urbana, quali la cessione delle aree pubbliche, all'applicazione indifferenziata di uno standard quantitativo, introducendo all'opposto criteri di flessibilità e aspetti prestazionali che possono compensare o addirittura meglio rispondere ai bisogni registrati. È il caso della norma sui parcheggi pubblici e privati, che possono essere derogati nelle situazioni in cui vi sia già una elevata accessibilità sostenibile.

La legge inoltre prevede lo scomputo degli oneri concessori dovuti ai sensi dell'art.28 della legge regionale n. 31/2002 e della DAL n. 186/18 su richiesta da parte del soggetto attuatore, il comune può, attraverso apposita convenzione, consentire la realizzazione diretta delle dotazioni territoriali.

L'intervento proposto dalla società Tema Sinergie è perfettamente in linea con lo spirito della nuova legge urbanistica regionale. Si tratta infatti di un intervento di saturazione del tessuto esistente quasi riconducibile ad una "Rigenerazione Urbana".

L'azienda, in previsione di un'importante crescita in termini di fabbisogno di spazio e incremento occupazionale, avrebbe potuto scegliere di delocalizzare lo stabilimento esistente in altra location, in un lotto completamente libero da vincoli e pronto ad essere edificato.

Si è preferito perseguire l'obiettivo di rimanere nella sede attuale cercando di ampliare lo stabilimento includendo attività confinanti che per diversi motivi avevano comunque interesse ad alienare i loro beni.

L'ultimo acquisto effettuato partecipando all'asta pubblica indetta dalla provincia di Ravenna è appunto il lotto confinante con relativo edificio di proprietà dell'Ente.

L'Ente provincia non ha provveduto a richiedere al comune la variazione della destinazione urbanistica, lasciandola totalmente in capo al nuovo acquirente. L'oggetto della presente variante sarà infatti quello di modificare la destinazione del lotto acquistato da "aree per attrezzature di interesse comune art. 19.3" ad "ambito misto di riqualificazione art. 10", compresa la fusione dei lotti di proprietà in uno unico.

## **INSEDIAMENTO PRODUTTIVO ESISTENTE**

### ***Ubicazione e contesto urbanistico***

Il sedime sul quale insiste lo stabilimento produttivo, di forma rettangolare, è ubicato in zona artigianale, completamente pianeggiante, all'interno della città urbanizzata.

Nella tavola di progetto C.1 è individuato il sito d'intervento in relazione alla distanza dalla stazione ferroviaria, dal casello autostradale, dai parcheggi pubblici mettendo in evidenza pregi e criticità del contesto urbano

L'insediamento è raggiungibile, mediante viabilità ordinaria, percorrendo via Malpighi, strada a doppio senso di circolazione.

L'accesso al casello autostradale A/14 Bologna-Taranto dista circa 1 km, quindi facilmente raggiungibile. Si rimanda alla lettura della tavola C.1 "contesto urbanistico" per una approfondita analisi territoriale.

### ***Inquadramento della proprietà e titoli abilitativi***

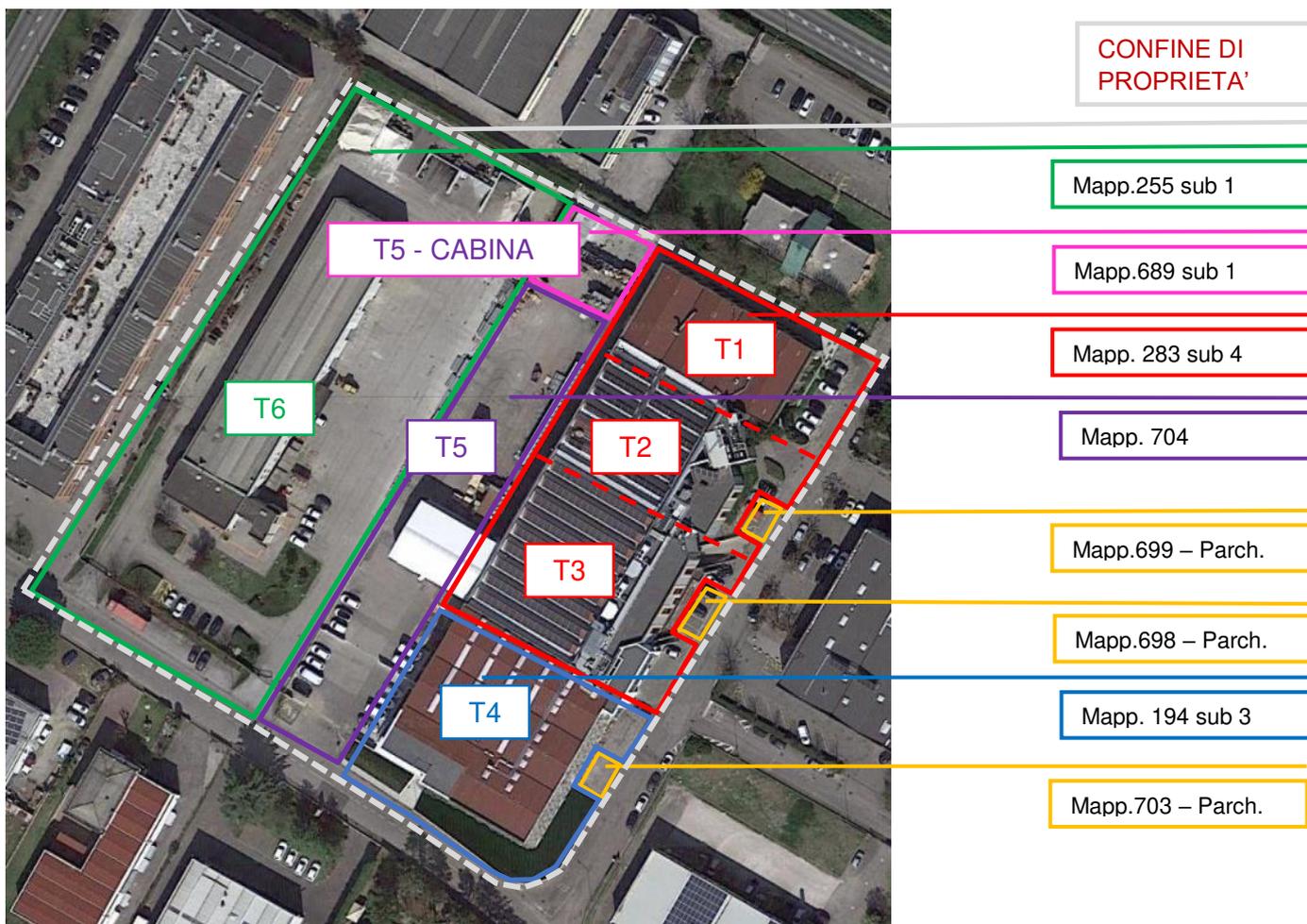
L'area di proprietà è composta da diversi lotti adiacenti acquistati nel corso degli anni. Il nucleo originale è rappresentato dal fabbricato denominato T1, edificato nel 1991, e dai suoi successivi ampliamenti: T2 nel 2001 e T3 nel 2008.

Nel 2016 TEMA SINERGIE acquista il fabbricato adiacente, ex vetreria Cavalli (T4); tramite asta pubblica, nel luglio del 2017, l'azienda acquista dalla Provincia di Ravenna una porzione di terreno edificabile (T5); successivamente nel marzo del 2021 viene acquistato, con la medesima modalità di gara regolare ad asta pubblica, il lotto adiacente (N.C.E.U. f. 115 – mapp. 255 sub.1), per rispondere alle crescenti esigenze produttive dell'azienda.

Successivamente, con regolare comunicazione di inizio lavori, verrà demolito l'edificio che persiste sul lotto identificato al catasto fabbricati al foglio 115 con mappale 255 (pratica SUAP n. 728/2021). Tale demolizione è resa necessaria dalla necessità di ottenere un lotto libero, che sarà luogo di una futura edificazione prevista per il 2022.

Diversamente, il fabbricato oggetto del presente PDC è previsto nel lotto che venne acquistato nel 2017, foglio 115 nel mappale 704 cat. area urbana, così da non entrare in contrasto coi lavori che verranno effettuati nel lotto mapp. 255 in oggetto nella CILA n. prot. 37663 del 10/05/2021.

Fig. 1 – immagine satellitare Tema Sinergie s.p.a. – fonte Google maps



I fabbricati in oggetto risultano conformi alla normativa edilizia ed urbanistica, completamente elencati nella tavola allegata B.2 “Conformità edilizia ed urbanistica”

I lotti di proprietà, interessati da titoli abilitativi separati, sono stati riuniti nel 2019 sotto un unico Progetto Unitario (Autorizzazione Unica SUAP 1951/2019), ad eccezione del lotto acquistato nel marzo 2021, che ha permesso la fusione dei lotti di proprietà al fine di una progettazione integrata dell’area di proprietà aziendale, per gli aspetti riguardanti la distribuzione del verde (alberi e arbusti), le aree destinate a parcheggio e, non ultima, la potenzialità edificatoria.

Le porzioni di fabbricato denominate T1-T2-T3 sono stati recentemente oggetto di intervento di ristrutturazione edilizia (Autorizzazione Unica SUAP n. 2330/2017 e successive varianti), mentre in T4 è stata presentata SCEA di fine lavori il 15.10.2020 n. prot. 76443; è inoltre in corso la costruzione di T5.

## CONTESTO URBANISTICO

La richiesta di variante urbanistica in oggetto persegue lo scopo di realizzare l'ampliamento del complesso produttivo dell'azienda Tema Sinergie S.p.A. mediante l'edificazione di un nuovo corpo di fabbrica denominato Tema 6 che ospiterà attività di tipo produttivo, uffici, laboratori di ricerca e sviluppo e nuovi magazzini sia del tipo Picking verticale che orizzontale per lo stoccaggio automatizzato di materiali e prodotti finiti.

L'area di intervento è situata nel Comune di Faenza, in Via Marcello Malpighi 120, 48010 Faenza, RA, ed è posta a circa 33 m s.l.m. L'area è pianeggiante ed è circondata da lotti e fabbricati a vocazione artigianale – produttiva in un contesto già urbanizzato e totalmente edificato.

L'azienda si è progressivamente ampliata negli anni a partire dalla fondazione con un incremento costante e crescente sia di fatturato che di addetti. Negli ultimi anni il trend di crescita ha avuto una impennata, tanto che, dopo aver terminato i lavori di ristrutturazione e ampliamento iniziati nel 2017 con l'acquisizione del lotto adiacente ex sede della vetreria Cavalli, nel 2021 partecipa all'asta pubblica indetta dalla Provincia di Ravenna e si aggiudica il lotto confinante. Tale lotto, sul quale insite un fabbricato sede di alcuni uffici della provincia e della manutenzione delle strade, si configura come il naturale ampliamento della sede di Tema.

In effetti vista la normativa sul riordino degli enti locali e la progressiva esternalizzazione dei servizi di manutenzione della viabilità pubblica, la sede faentina della provincia di Ravenna risultava sovradimensionata e scarsamente utilizzata. L'edificio esistente sul lotto necessitava di importanti interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento normativo sia sismico, sia impiantistico che energetico. Tutte queste considerazioni hanno fatto maturare in capo alla dirigenza provinciale l'idea di alienare il lotto con il fabbricato per privilegiare una soluzione più ridotta e con minori spese di manutenzione.

Nel 2021, come scritto sopra, dopo aver partecipato a regolare asta di evidenza pubblica, la società Tema Sinergie si aggiudica il lotto adiacente alla sede della propria attività.

Nel caso tale acquisto non fosse stato possibile, la ditta Tema Sinergie avrebbe dovuto delocalizzare la propria sede probabilmente anche all'esterno del territorio faentino in sito pronto e idoneo alla costruzione del nuovo stabilimento.

Il lotto acquisito non risulta però direttamente utilizzabile ai fini produttivi, in quanto, prima dell'alienazione, la provincia non ha provveduto a chiedere al comune di Faenza che fosse avviata una procedura di variante al RUE.

L'attuale proprietà della ditta Tema Sinergie, pur costituendo lotti contigui, dal punto di vista urbanistico sono individuati e normati con articoli diversi dal RUE, regolamento urbanistico ed edilizio in vigore nel comune di Faenza.

La proprietà è stata suddivisa in zone da Tema 1 a Tema 6 distinguendo in tal modo le fasi di accrescimento costruttive.

Si individuano in tal modo:

- **Tema 1-2-3** avendo acquistato il terreno e successivamente costruito o ampliato l'esistente;
- **Tema 4** identificando l'immobile acquisito nel 2015 (capannone ex Cavalli), sul quale sono stati eseguiti lavori di ristrutturazione e ampliamento;
- **Tema 5**, il lotto acquistato dalla provincia nel 2017/2018 Sul quale fino ad ora si è costruito solamente il telonato bianco e la cabina enel;
- **Tema 6**, acquisto nel 2021, è il lotto su cui insiste l'edificio ex sede della Provincia di Ravenna.

Queste suddivisioni sono individuate nel RUE da articoli diversi e soggetti di fatto a modalità attuative distinte e non possono essere fuse pur essendo confinanti.

- L'area da T/1 a T/4 è individuata come zona "ambito misto di riqualificazione" e normata dall'articolo 10 del RUE;
- L'area di T/5 è normata da una scheda specifica del RUE U.72;
- L'area di T/6 è individuata come "area di interesse per attrezzature di interesse comune" e normata dall'articolo 19.3 del RUE.

Le aree da T/1 a T/5 sono state "unite" con la presentazione della pratica edilizia denominata "progetto unitario" che ha permesso di poter fondere gli indici e i parametri da Tema/1 a Tema/5, permettendo la costruzione del telonato bianco, trasformandolo da struttura provvisoria a struttura definitiva sulla quale sono anche stati pagati gli oneri comunali.

Sul lotto acquistato di recente Tema/6, ex sede locale dell'ente Provincia di Ravenna, al momento è possibile eseguire le sole opere di demolizione dell'esistente, mentre per poter edificare ai fini dell'ampliamento dello stabilimento produttivo di Tema, per ottenere il cambio di destinazione d'uso dell'area (da area di interesse comune ad area ad uso privato/produttivo) occorrerà una variante allo strumento urbanistico.

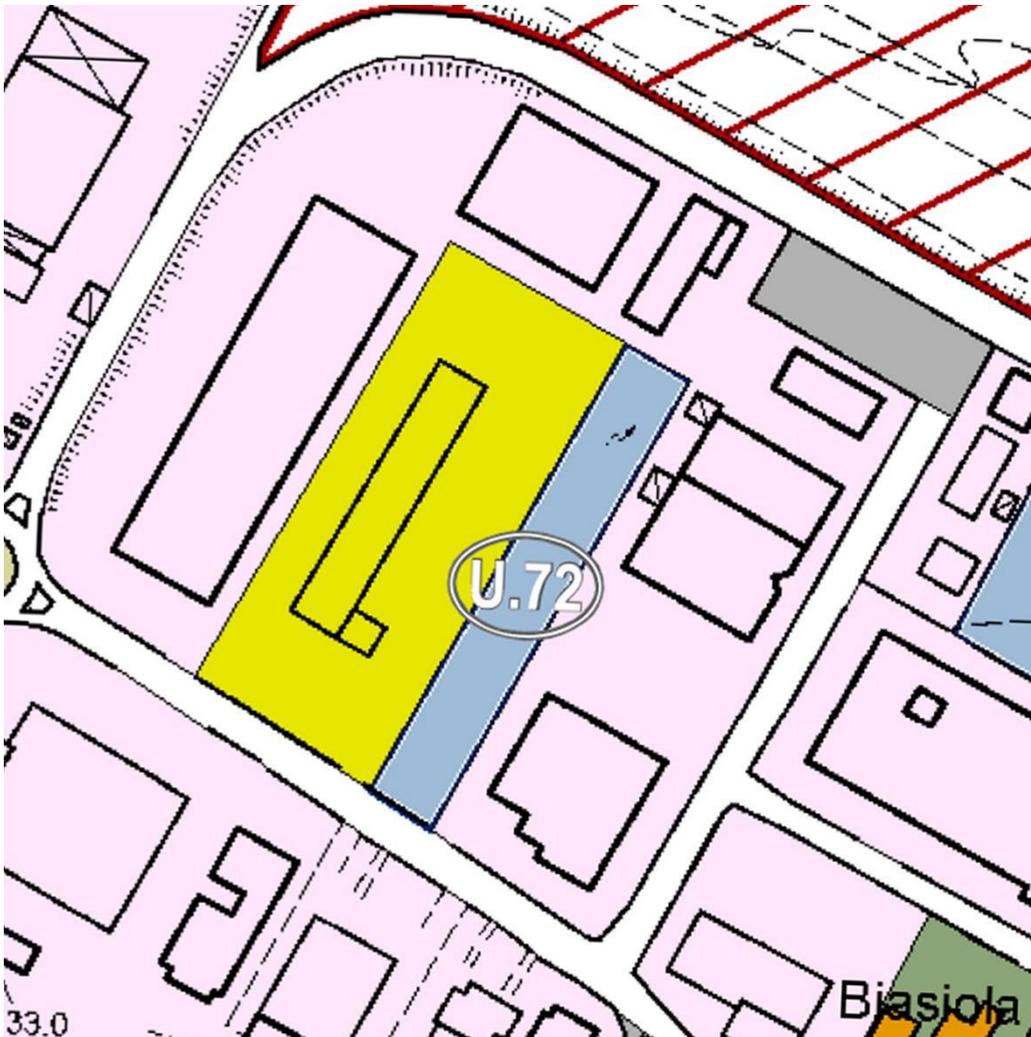
Al momento non essendo in previsione una variante da parte della Pubblica Amministrazione occorrerà applicare l'art. 53 della Legge Urbanistica Regionale il quale prevede la possibilità di presentare una variante al RUE da parte di soggetti privati, *"interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio d'impresa ovvero interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività"*

La procedura dell'art. 53 si attiverà presentando all'amministrazione comunale un progetto con livello di dettaglio di "progetto definitivo" così come previsto dalla normativa dei lavori pubblici. La procedura di approvazione prevede il rilascio del titolo edilizio necessario per la realizzazione della costruzione con il rilascio del parere da parte della conferenza dei servizi, formata da tutti gli enti competenti, al passaggio in consiglio comunale e alla successiva pubblicazione sul BUR bollettino della regione Emilia-Romagna.

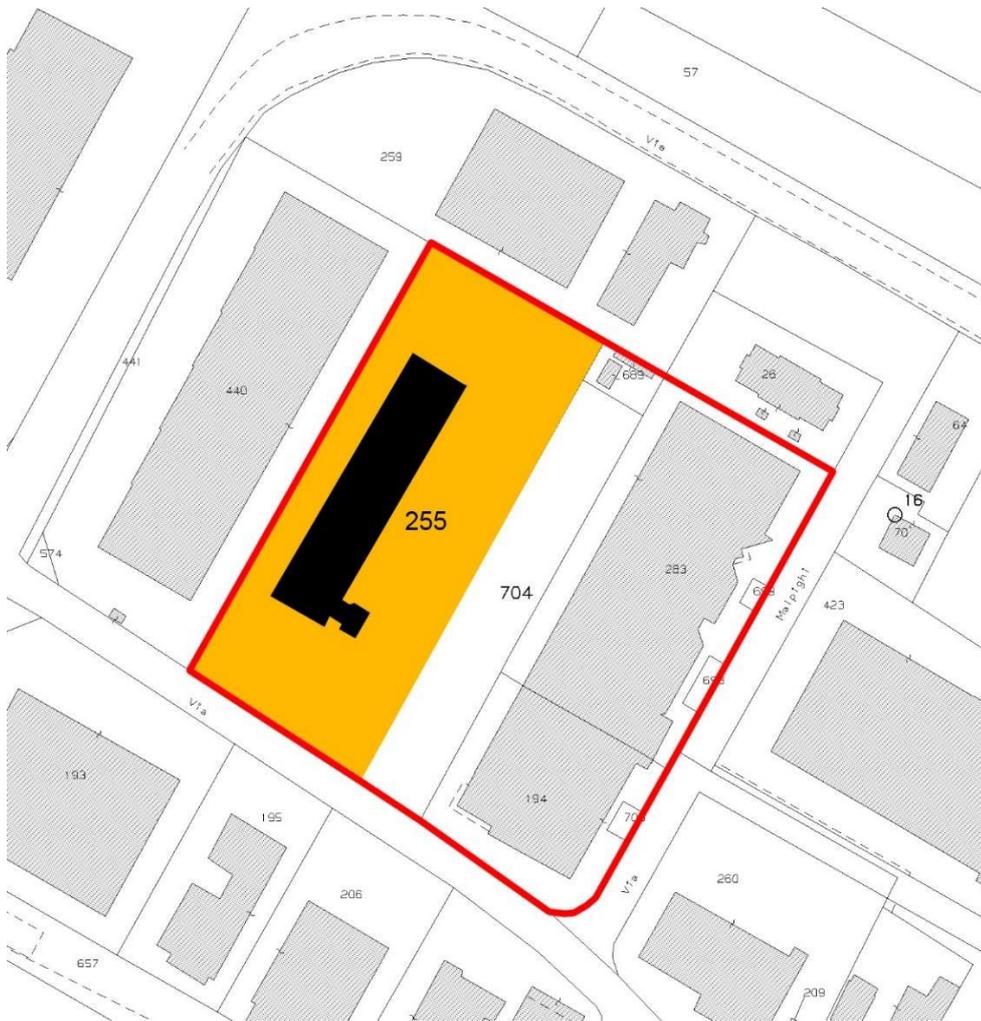
Si allegano gli estratti del RUE e la relativa norma da rispettare.

### ***Inquadramento urbanistico - attuale***

La tavola 7.3 del RUE (Fig.2) vigente classifica l'attuale insediamento del complesso produttivo in ambito misto di riqualificazione (art.10), in aree urbane sottoposte a Scheda di Progetto (art. 11.2) e aree per attrezzature di Interesse comune (art. 19.3).



- |   |   |
|---|---|
| Ambito misto di riqualificazione (art.10)               |  |
| Aree per attrezzature di interesse comune (art. 19.3)   |  |
| Aree urbane sottoposte a Scheda di Progetto (art. 11.2) |  |
| Ambiti sottoposti a POC (art. 32.5)                     |  |



**Fig. 1 Estratto Catastale, Foglio n. 115, mappale 255**

- Perimetro di proprietà Tema Sinergie S.p.A
- Area variante art.53 L.R. 24/2017
- Edificio Ex Provincia, mappale 155

## **SOSTENIBILITA' DELL'INTERVENTO IN RELAZIONE ALL'IMPATTO SULLA VIABILITA' E SUI PARCHEGGI**

*La strategia messa in campo è quella di considerare lo spazio urbano nel suo complesso e nelle sinergie che si creano fra i diversi attori, con uno sguardo privilegiato ai rappresentanti della mobilità attiva, quindi ciclisti, ma anche pedoni.*

La zona urbana all'interno della quale si inserisce il progetto oggetto della presente variante, è caratterizzata dalla presenza di diverse aree di sosta, parcheggi pubblici o privati di uso pubblico. È stato fatto un censimento in tal senso per verificare la sostenibilità dell'intervento di Tema Sinergie in termini di impatto sulla viabilità e sui parcheggi.

Nella tavola C.1 "contesto urbanistico", analizzando gli spazi pubblici e la viabilità se ne deduce che esistono diversi spazi destinati a parcheggio ma, per svariate motivazioni non sono utilizzati in modo adeguato, sia perché non sono adeguatamente segnalati, sia perché, pur essendo poco distanti dalle zone da raggiungere, i percorsi risultano pericolosi per mancanza di marciapiedi e/o piste dedicate.

Nell'area di influenza sulla quale possa ricadere in termini di richiesta di nuovi parcheggi in seguito all'ampliamento di Tema considerata in un raggio di ml 300 dalla sede dell'attività, (distanza facilmente percorribile a piedi) il censimento dei posti auto eseguito a luglio alle ore nove del mattino trova una presenza di parcheggi di **489 521** stalli di cui **183 135** occupati e **306 386** liberi e disponibili, **un secondo censimento dei posti auto è stato eseguito a marzo e vede una presenza di parcheggi di 521 stalli di cui 141 occupati e 380 liberi e disponibili.**

Nonostante questa disponibilità di posti auto, le attività presenti in zona via Malpighi, spesso lamentano la mancanza di parcheggi, l'analisi effettuata ci fa capire che tali parcheggi sono poco segnalati e difficilmente accessibili con percorsi sicuri.

Tale concetto viene rafforzato leggendo i risultati del PSCL (piano spostamento casa lavoro) redatto dall'azienda Tema Sinergie e presentato al mobility manager del comune di Faenza nel mese di agosto del 2021.

A seguito dell'elaborazione di tale documento l'azienda sta procedendo a dotare i propri dipendenti di bici elettriche e di ricavare nel progetto in corso uno spazio adeguato al loro parcheggio, per un totale di **117 91** posti bici **ed a porre in essere una serie di azioni tali da portare nell'arco di cinque anni all'ottenimento di un cambiamento/riduzione della ripartizione della quota modale degli spostamenti casa/lavoro in modo sostenibile, riducendo l'utilizzo dell'auto dall'attuale 86% al 70%. (vedi integrazione al pscl rel. B.10).**

Nello specifico del progetto, gli standard previsti dal RUE per questa zona 0,15/mq, viene ricavato all'interno del lotto di proprietà.

Volendo entrare nel dettaglio e nello specifico considerare non solo la mera dotazione di standard da RUE, ma il reale incremento di richiesta di posti auto determinati dall'incremento di nuovi addetti che passeranno dagli attuali 187 a 277 addetti a seguito dell'intervento, si è proceduto ad effettuare un'analisi delle reali presenze dei dipendenti in azienda riportata nella tabella allegata di seguito.

**CALCOLO REALISTICO DEL FABBISOGNO DI PARCHEGGI IPOTESI DI UTILIZZO DEL PIAZZALE DURANTE LE OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO GIORNALIERO**

|          |  |     |     |            |
|----------|--|-----|-----|------------|
| <b>A</b> | <b>PARCHEGGI PRIVATI RICAVATI ALL'INTERNO DELL'AZIENDA</b>   |     |     | <b>106</b> |
| <b>B</b> | <b>DIPENDENTI TOTALI DELL'AZIENDA A CINQUE ANNI</b>  |     |     | <b>280</b> |
|          | <b>DETRAZIONI PRESENZE DIPENDENTI</b>  |     |     |            |
| <b>C</b> | dipendenti in trasferta  | 20% |     | 56         |
| <b>D</b> | lavoratori in smart working  | 5%  |     | 14         |
| <b>E</b> | assenti per malattia-permessi-ferie  | 5%  |     | 14         |
| <b>F</b> | <b>detrazione per personale assente dal lavoro</b>   |     |     | <b>84</b>  |
| <b>G</b> | Valutazione della provenienza dei dipendenti , stima derivante dal censimento interno all'azienda del pscl. Il 45% proviene da faenza        | 45% |     | 126        |
| <b>H</b> | si ipotizza che il 40% dei faentini anche con l'ausilio degli incentivi della dotazione di bici elettrica possano recarsi al lavoro in bici. | 40% |     | <b>50</b>  |
| <b>I</b> | ripartizione modale - altri mezzi 280 x 0.12   | 280 | 13% | <b>37</b>  |
| <b>L</b> | <b>detrazione per utilizzo di mezzi alternativi, bici, ecc.</b>  |     |     | <b>87</b>  |
| <b>M</b> | <b>totale detrazioni personale che non utilizza i parcheggi</b>  |     |     | <b>171</b> |
| <b>N</b> | <b>FABBISOGNO REALE DI POSTI AUTO 280 - 162</b>  | 280 | 171 | <b>109</b> |
| <b>P</b> | <b>POSTI AUTO REALMENTE DISPONIBILI ALL'INTERNO DI TEMA</b>  |     |     | <b>109</b> |
| <b>Q</b> | <b>fabbisogno di posti auto non ricavati nel lotto di tema 109-109</b>   |     |     | <b>0</b>   |
| <b>R</b> | nuovi posti auto ricavati dalla sistemazione del parcheggio pubblico   |     |     | 42         |
| <b>S</b> | reale incremento del carico di parcheggi in seguito all'intervento 0-42  |     |     | <b>-42</b> |

Al fine di definire la reale presenza di addetti in azienda e conseguentemente il reale fabbisogno di parcheggi, occorre valutare la tipologia e la modalità del lavoro svolto all'interno dell'azienda e altri parametri che andremo a specificare facendo riferimento alla tabella allegata.

I parcheggi di progetto ricavati all'interno della proprietà di Tema Sinergie sono n. ~~110~~ 109, mentre l'ipotesi di aumento dei dipendenti è di n. 280.

Come riportato nella riga C della tabella soprariportata, i lavoratori assenti per trasferta rappresentano circa il 20% dei dipendenti, gli assenti per smat-working il 5% e gli assenti per malattia e ferie il 5% del totale. Ne deriva che mediamente l'assenza giornaliera dei dipendenti è di circa 84 unità (riga F).

Ulteriore valutazione occorre farla in merito all'utilizzo di mobilità sostenibile (bici elettriche), dalle valutazioni fatte e contenute all'interno del PSCL (piano spostamento casa lavoro), risulta che i dipendenti provenienti da Faenza sono circa il 45% del totale, presumendo che a seguito delle azioni poste in essere dal PSCL almeno il 30% di questi possa recarsi al lavoro in bici, possiamo detrarre altre 38 unità che non utilizzano il posto auto pubblico (riga H).

Il totale dei dipendenti che non necessita di parcheggio è di n. 122 (riga L) del tabulato, quindi il fabbisogno di posti auto risulta essere di n. 158. (riga M).

~~Ipotizziamo inoltre una diminuzione dei posti auto disponibili durante la giornata all'interno dell'azienda dovuti all'interferenza che alcuni di questi posti auto possono avere con la movimentazione dei mezzi durante le manovre di carico e scarico, si ipotizza che si possano perdere circa 14 posti rimanendo a disposizione per i dipendenti n. 96 parcheggi.~~

A tal proposito è stata studiata la movimentazione interna al piazzale dei mezzi per il carico e scarico, nonché l'interferenza con il ritiro dei rifiuti contenuti negli "scarrabili" (vedi tavola c.32 layout circolazione area parcheggio privato). Il ritiro dei rifiuti avviene una volta al mese per ogni tipologia di rifiuto, i cassonetti/scarrabili sono quattro per cui lo spazio antistante al cassonetto da svuotare risulta inutilizzabile ai fini del parcheggio di auto per alcune ore un giorno alla settimana.

L'incremento di richiesta di parcheggi esterni al lotto di proprietà di Tema Sinergie risulta quindi essere di n. ~~62~~ 0 (riga Q), equivalente alla differenza tra il fabbisogno effettivo di posti auto a seguito delle azioni sulla mobilità sostenibile messe in atto dalle politiche aziendali (integrazione rel. B.10 Pscl ) i reali posti individuati all'interno del lotto (109 – 109).

Dalla sistemazione del parcheggio pubblico, i posti auto a seguito della loro razionalizzazione aumenteranno e saranno circa ~~42~~ 40 in più rispetto allo stato attuale.

L'incremento del fabbisogno reale e l'impatto sul sistema pubblico della sosta risultano essere di n. ~~22~~ 0 parcheggi, che a seguito della sistemazione della viabilità di via Malpighi con la costruzione della pista ciclabile e messa in sicurezza dei percorsi pedonali, permetterà l'utilizzo dei parcheggi disponibili nel raggio dei 300 metri come analizzato nella tav.C.1

In relazione all'incremento del traffico pesante creato dall'indotto in termini di movimentazione merci, l'incremento previsto è di 3/4 mezzi rispetto al traffico attuale, per questi mezzi è stato ricavato uno spazio di sosta di attesa in ingresso all'azienda all'inizio del corsello di collegamento fra la via pubblica e il piazzale di carico e scarico.

Tale spazio di sosta permetterà ai mezzi in arrivo di non sostare nei parcheggi pubblici o intralciare il traffico sulla pubblica via.

A seguito di tutte le considerazioni sopra esposte, si ritiene opportuno proporre all'amministrazione comunale di mettere a sistema tutti i parcheggi presenti nell'aria presa in esame, proponendo un progetto di messa in sicurezza di parte della via Malpighi con la creazione di percorsi protetti pista ciclabile e marciapiede.

## **Descrizione dell'intervento sulla viabilità**

### Modalità di attuazione delle proposte progettuali legate al miglioramento della viabilità in Via Malpighi

Questa arteria viaria rappresenta ad oggi un'importante asse di collegamento che, in maniera strategica, passa in fregio a tutti gli esercizi e le attività industriali e commerciali di quest'area. Ripensare quindi a una sua rigenerazione diventa di centrale importanza e urgenza. Questa è caratterizzata da un traffico ad alto scorrimento dato dal costante passaggio di tir e camion e allo stato attuale non ammette soluzione di continuità con una possibile mobilità dolce come piste ciclabili o pedonali. L'intervento vuole ripensare a tutta questa serie di criticità prevedendo un percorso ciclopedonale promiscuo a doppio senso di marcia della larghezza di 2,50 m su lato sinistro verso Tema Sinergie. Questa sezione di marcia consentirà di poter percorrere gran parte del tratto di Via Malpighi in maniera agile e sicura con un assist strategico di mobilità sostenibile che metterà a sistema tutta la serie di parcheggi oggi mal serviti, non utilizzati, molti in cattivo stato e quindi giustamente non sfruttati dai cittadini e dai lavoratori che intendono raggiungere quest'area industriale.

Occorre sottolineare che questo intervento non produrrà plusvalore in termini di locazione o pregio insediativo di Tema Sinergie (azienda grazie al quale ampliamento e ai quali oneri a compensazione del permesso di costruire è possibile presentare questa riqualificazione urbana) ma porterà vantaggi e domicilio anche a tutte le aziende del luogo come Astrea Medical Center, Tema Sinergie, Asita, Cucciolandia, Ghetti Lubrificanti, I Piaceri del Mare, A.C.I., Physiomedica e molte altre che potranno essere raggiunte da clienti e lavoratori in maniera più comoda e sicura.

Le soluzioni qui proposte quindi sono figlie anche del nuovo scenario proposto dalla legge Urbanistica 24/2017. Questa ha spostato il focus della virtuosa progettazione urbana a favore di strategie sostenibili per l'ambiente sia in termini di fruibilità del cittadino, che dovrà essere incentivato a raggiungere il luogo di lavoro o la propria abitazione privata spostandosi con E-bike, bici muscolari, treni o a piedi che in termini relativi ai materiali impiegati e alle soluzioni tecnico infrastrutturali messe in campo.

La realizzazione di nuovi parcheggi e aree di sosta programmata, percorsi ciclo - pedonali, di una nuova segnaletica orizzontale e verticale, di nuovi attraversamenti, di nuove reti di illuminazione stradale pubblica e della riprogettazione integrale del parcheggio in fregio a Senigel, consentirà di raggiungere importanti traguardi nell'ambito della sicurezza, efficacia, ordine e decoro dell'esperienza urbana che offrirà la rigenerata Via Malpighi.

## **Normativa e letteratura di riferimento**

La rigenerazione a scala urbana prevede l'ausilio e la consultazione di documenti e relazioni in grado di fornire gli strumenti progettuali adatti a soddisfare le moderne e frenetiche dinamiche della città contemporanea. Nello specifico, per la redazione di questo progetto sono state consultate le seguenti fonti:

- Linee guida per il sistema regionale della ciclabilità (L.r. n. 10/2017) in coordinamento con il Progetto Life integrato Prepai;
- Legge Urbanistica Regionale 24/2017, nello specifico con l'atto di coordinamento sulle Dotazioni Territoriali art.9;
- Manuale del codice della strada;
- Agenda ONU 2030 per lo sviluppo sostenibile (17 Sustainable development Goals).

Nel disegno della città pubblica e della sua vivibilità è importante riferirsi anche agli obiettivi del Green Deal Europeo e di tutti i dispositivi collegati dal piano di investimenti come il Patto europeo per il Clima che prevedono l'Europa come il primo continente neutro entro il 2050 con una riduzione dei gas serra entro il 2030 del 55%.

Recepire quindi le direttive relative alla qualità degli standards da rispettare diventa fondamentale per mettere in campo un progetto che sia sostenibile e al contempo utile per la fruizione di un luogo. La multi-prestazionalità e la flessibilità degli spazi urbani sono quindi una caratteristica essenziale per far fronte all'evoluzione che i nuovi sistemi e modelli di organizzazione sia sociale che lavorativa hanno subito. Si rende necessario quindi permettere al flusso cittadino di potersi spostare con mezzi ecologicamente sostenibili come bici muscolari, monopattini elettrici, auto elettriche ed e-bike.

## **PROPOSTA PROGETTUALE DI RIGENERAZIONE:**

### **UNA NUOVA VIABILITÀ PER LA SICUREZZA E IL DECORO URBANO DI VIA MALPIGHI**

Questa variante al RUE è stata occasione di ripensare e riprogettare questo brano di città che si configura come punto nevralgico per le attività commerciali su cui insiste e quindi meritevole di essere ripensato. Via Malpighi, come già introdotto, rappresenta una strada ad alto scorrimento e densità di traffico e si configura quindi come un possibile rischio per ciclisti e pedoni, che ad oggi utilizzano in maniera trascurabile questa importante arteria.

È quindi chiaro che per mettere in condizione i cittadini di utilizzare questa strada è necessario predisporre e mettere a disposizione loro presidi di percorribilità e mobilità dolce: come il nastro ciclopedonale che questo progetto prevede. Inoltre, quest'intervento prevede lo spostamento del baricentro della percorribilità urbanistica verso l'uso di biciclette e spazi a loro dedicati.

Gli elaborati di confronto, contenuti nelle Tav. **C25 - C26 - C27 - C33 - C34**, evidenziano bene le criticità precedentemente descritte e di come l'intervento voglia porre rimedio sia da un punto di vista compositivo, che tecnico ed estetico.

#### ***Mobilità dolce: percorso ciclabile e pedonale (TAV. C26 – C27- C33)***

La progettazione su fronte strada della pista ciclo-pedonale tiene conto della sezione utile che offre Via Malpighi. La misura media del margine stradale sinistro esistente è di 1,40 m e sarà predisposto per l'installazione di una pista ciclopedonale promiscua a doppio senso di marcia che avrà una larghezza di 2,50 m e che passerà in fregio a Tema Sinergie fino ad arrivare ad allacciarsi al tracciato ciclopedonale esistente nei pressi della rotatoria dal Bar Specchio.

Ciò è stato possibile grazie al fatto che il manto della carreggiata preesistente presenta una banchina praticamente trascurabile ed è stato quindi possibile spostare la carreggiata stradale mantenendo una larghezza utile complessiva di 7,00 m e quindi di 3,50 m per ogni senso di marcia e consentendo il transito a mezzi pesanti.

La banchina sul margine destro sarà lasciata di una misura variabile sufficiente (dai 0,50 m fino a 1,40 m) a poter essere percorsa dai pedoni che escono dalle attività e dalle abitazioni che insistono su questo fronte (vedi TAV. C26 – TAV. C27- **C33 – C34**). La pista ciclopedonale è delimitata e protetta in tutta la sua lunghezza da un cordolo prefabbricato in CLS con dispositivi catarifrangenti tipo "occhi di gatto" della sezione di 15 x 20 cm, montato a secco sul manto stradale mediante appositi tasselli in acciaio.

Si prevede quindi la riprogettazione della segnaletica sia verticale che orizzontale e il raddoppio in corrispondenza delle caditoie preesistenti sul fronte strada e che a causa del cordolo non potranno più intercettare l'acqua piovana proveniente dalla carreggiata stradale mediante la predisposizione di una seconda caditoia corrispondente nel percorso ciclabile.

### ***Parcheggi e aree di sosta (TAV. C26 – C27)***

Altro importantissimo nodo progettuale è quello relativo alla riprogettazione del parcheggio pubblico in fregio a Via Malpighi.

Il parcheggio non presenta oggi segnaletica a terra di postazione e stalli, presenta soltanto un manto di usura ammalorato con parti mancanti di asfalto; non rispetta gli standard di illuminazione minima previsti per i parcheggi e gli attraversamenti pedonali, non presenta soluzioni di verde alberato e decoro urbano e non prevede stalli dedicati ai disabili.

Questa proposta, per contrastare tali problematiche, prevede una risistemazione degli stalli con la possibilità di ricavare ~~100~~ 85 parcheggi per auto di cui **due** riservati ai disabili e **ulteriori 5 posti di eventuali posti** per il parcheggio di mezzi pesanti lungo le fasce perimetrali appositamente segnalate.

### **OGGETTO DELLA VARIANTE**

La variante urbanistica richiesta risulta sintetizzata nella scheda tipo di seguito riportata.

Oltre a richiedere la variazione della destinazione del lotto della provincia da "area per attrezzature di interesse comune" ad "area ambito misto di riqualificazione", si chiede:

- la possibilità di utilizzare gli oneri **o parte di essi** dovuti al comune per migliorare la viabilità pubblica e gli spazi di sosta di via Malpighi;
- ~~di poter assolvere alla quota mancante di area permeabile all'interno del lotto di proprietà di Tema sinergie, rendendo permeabile delle superfici attualmente asfaltate. Nell'ambito di applicazione dell'art. 26.3 è possibile procedere all'applicazione dell'art.40 della tavola P.5 all'interno del parcheggio da riqualificare;~~
- la possibilità di poter trasformare il parcheggio privato di uso pubblico posto sul fronte di Tema Sinergie in parcheggio privato e area verde, tale trasformazione è utile ai fini di una idonea progettazione della pista ciclabile. La superficie verrà compensata con la sistemazione di spazio a parcheggio pubblico.

A tal proposito risulta interessante la consultazione dei seguenti elaborati:

- Tavole dalla C.1 alla C.7;
- Relazioni B.9 e B.10;
- Tavole di progetto C.25 – C.26 – C.27 –C33 – C34.

**Si allega la proposta della nuova scheda del RUE.**

(\*) Elementi progettuali invarianti

(-) Elementi progettuali modificabili con SIO di cui all'art. 31.2

| DATI IDENTIFICATIVI ESSENZIALI |  |
|--------------------------------|--|
| Ubicazione                     | Via Malpighi <span style="float: right;">Tavola RUE: (P3)_Tavola 7.3</span>  |
| Estensione dell'area           | 17.600 mq  |
| Riferimento disciplina Nda     | (*) Art. 11.2 [Aree urbane a disciplina specifica - Aree urbane sottoposte a scheda progetto].<br>(*) Per quanto non disciplinato dalla presente scheda valgono le regole di cui all'art. 10 [Ambito misto di riqualificazione]. |

| MODALITA' ATTUATIVE |   |
|---------------------|---|
| Strumento           | (-) Intervento edilizio diretto esteso a tutta l'area della scheda. |

| DESTINAZIONI     |  |
|------------------|--|
| Funzioni ammesse | (*) Sono ammesse tutte le funzioni di cui all'art. 3.1 [Usi del territorio - Destinazioni d'uso] previste per gli "ambiti misti di riqualificazione" di cui all'art. 10. |

| CARICO URBANISTICO AMMESSO |  |
|----------------------------|--|
| Capacità insediativa       | (*) La Sul massima ammessa deriva dall'applicazione dell'art. 10 [Ambito misto di riqualificazione]. |

| INCENTIVI e COMPENSAZIONI |   |
|---------------------------|---|
|                           | (-) È ammessa l'applicazione degli incentivi secondo le modalità di cui all'art. 29 [Incentivi] e all'art. 30 [Compensazioni].<br>(*) Nell'ambito delle "Alternative al sistema prestazionale" di cui all'art. 26.5, in riferimento al punto 2.d "Parcheggi di uso pubblico (o altri spazi di uso pubblico)", è possibile procedere alla seguente ulteriore prestazione equivalente a distanza:<br>- compensazione parcheggio uso pubblico esistente posto in fronte alla sede ex Provincia: riqualificazione (con adeguata piantumazione di alberi di alto fusto, riasfaltatura, cordolatura, illuminazione, ecc...) della porzione di parcheggio pubblico individuato nella parte grafica della presente scheda con lettera A, secondo un progetto realizzato seguendo le indicazioni e le prescrizioni impartite dai competenti uffici comunali (settore Lavori Pubblici e Polizia Municipale):<br>- 6 m <sup>2</sup> di parcheggio riqualificato = 1 m <sup>2</sup> di area per uso pubblico<br>La presente alternativa al sistema prestazionale deve in ogni caso assicurare la riqualificazione dell'intero piazzale del parcheggio: eventuali eccedenze di area riqualificata potranno essere riconosciute a scomputo degli oneri di urbanizzazione. |

| DOTAZIONI TERRITORIALI              |  |
|-------------------------------------|--|
| Infrastrutture per l'urbanizzazione | (*) L'attuazione degli interventi è subordinata alla realizzazione delle seguenti opere, che potranno beneficiare dello scomputo oneri:<br>- realizzazione di pista ciclopeditone che collega il parcheggio esistente di via Mantegna angolo via Biasola alle diramazioni dell'esistente percorso ciclopeditone di viale Risorgimento, secondo un progetto realizzato seguendo le indicazioni e le prescrizioni impartite dai competenti uffici comunali (settore Lavori Pubblici e Polizia Municipale).<br>(-) L'eventuale riduzione di stalli privati all'interno dello stabilimento, rispetto al progetto di cui all'art.53, dovrà essere assoluta con le modalità previste dallo strumento urbanistico previo aggiornamento dello studio sulla mobilità e viabilità ed al raggiungimento degli obiettivi indicati nel Piano Spostamento Casa Lavoro della ditta insediata, monitorati annualmente ed eventuale messa in opera di misure compensative in caso di scostamenti. |
| Attrezzature e spazi collettivi     |  |
| Dotazioni ecologiche ambientali     |  |

| ASPETTI INTEGRATIVI AL SISTEMA PRESTAZIONALE DI CUI AL TITOLO VII DELLE NORME di ATTUAZIONE [Obiettivi di qualità] E DI CUI ALLA PARTE II [Sostenibilità degli insediamenti] DELL'ELABORATO Tav. P.5 DEL RUE "ATTIVITÀ EDILIZIA E PROCEDIMENTI" |  |
|---|--|
| Prestazione sicurezza   | <b>Mobilità</b><br>(-) Il numero totale di accessi carrabili non deve subire incrementi rispetto gli accessi esistenti. Gli accessi esistenti su via Malpighi potranno subire modifiche o variazioni di localizzazione in ragione dell'organizzazione e della funzionalità delle aree.<br><b>Sismica</b><br>(*) L'attuazione della scheda è subordinata all'esecuzione di approfondimenti puntuali sulla liquefacibilità dei terreni, ai sensi delle NTC vigenti, mediante verifiche speditive con prove penetrometriche CPTU o similari.<br>(*) In fase attuativa dovrà essere rispettato il parere della Provincia di Ravenna in ordine alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio di cui all'Atto del presidente n. 11 del 23.09.2016. |

Prestazione sostenibilità

Prestazione identità

Scala 1:2000



Legenda

-  Perimetro della scheda
-  Area su cui calcolare la quota di parcheggio (o altri spazi) di uso pubblico
-  Area edificata con quote di standard già assolute
-  Area compensazione parcheggio uso pubblico esistente
-  Accesso carrabile da via Malpighi
-  Accesso pedonale da via Malpighi

