



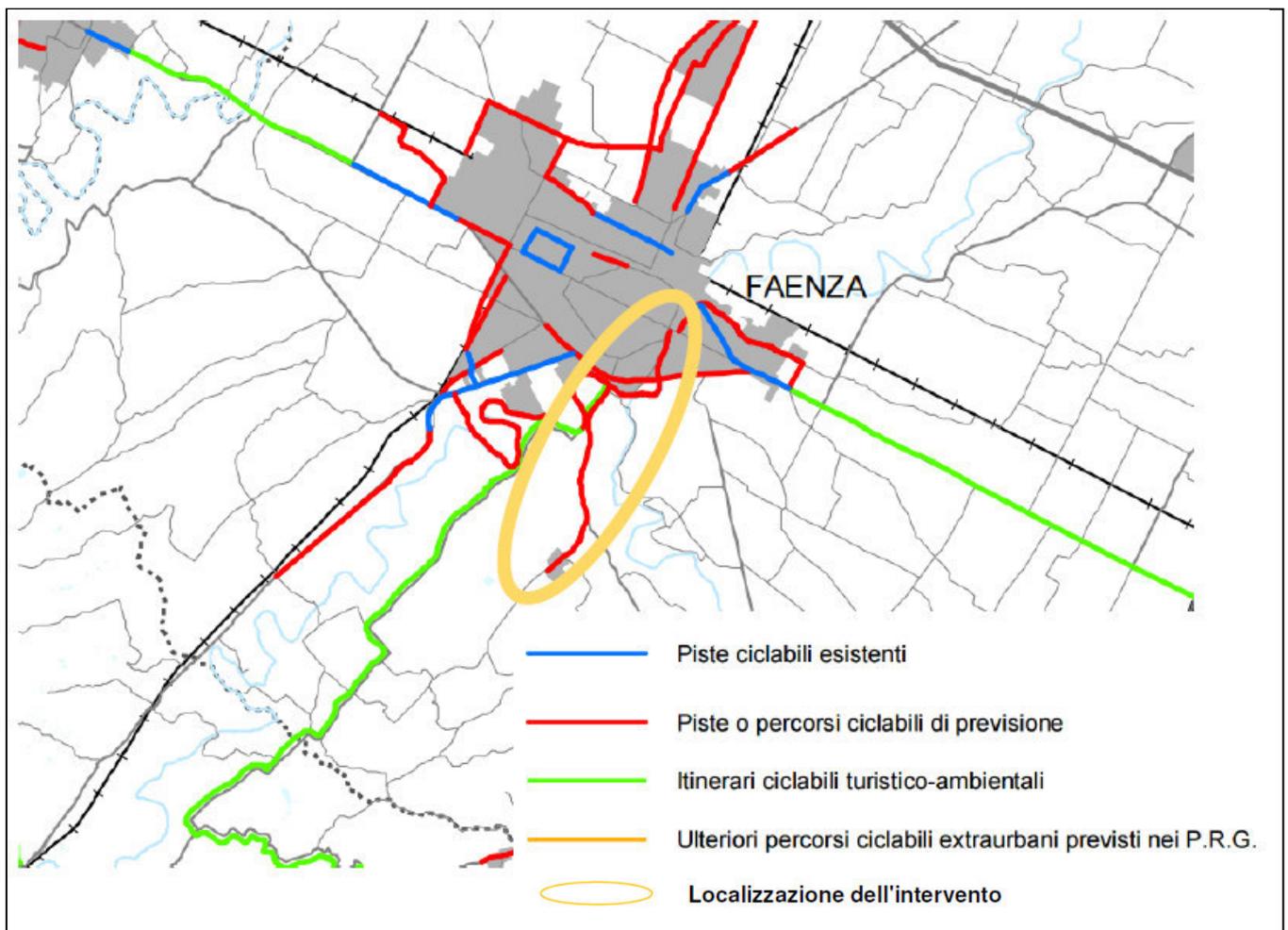
Le tavole devono essere complete dei seguenti contenuti:

- **INQUADRAMENTO CARTOGRAFICO**

estratto di PRG, PTCP, Piani di Bacino, carte tematiche, ecc., con evidenziate le rilevazioni paesaggistiche, la presenza di beni tutelati ai sensi della parte II del Codice Beni culturali e del paesaggio, eventuali elementi di degrado nella zona.

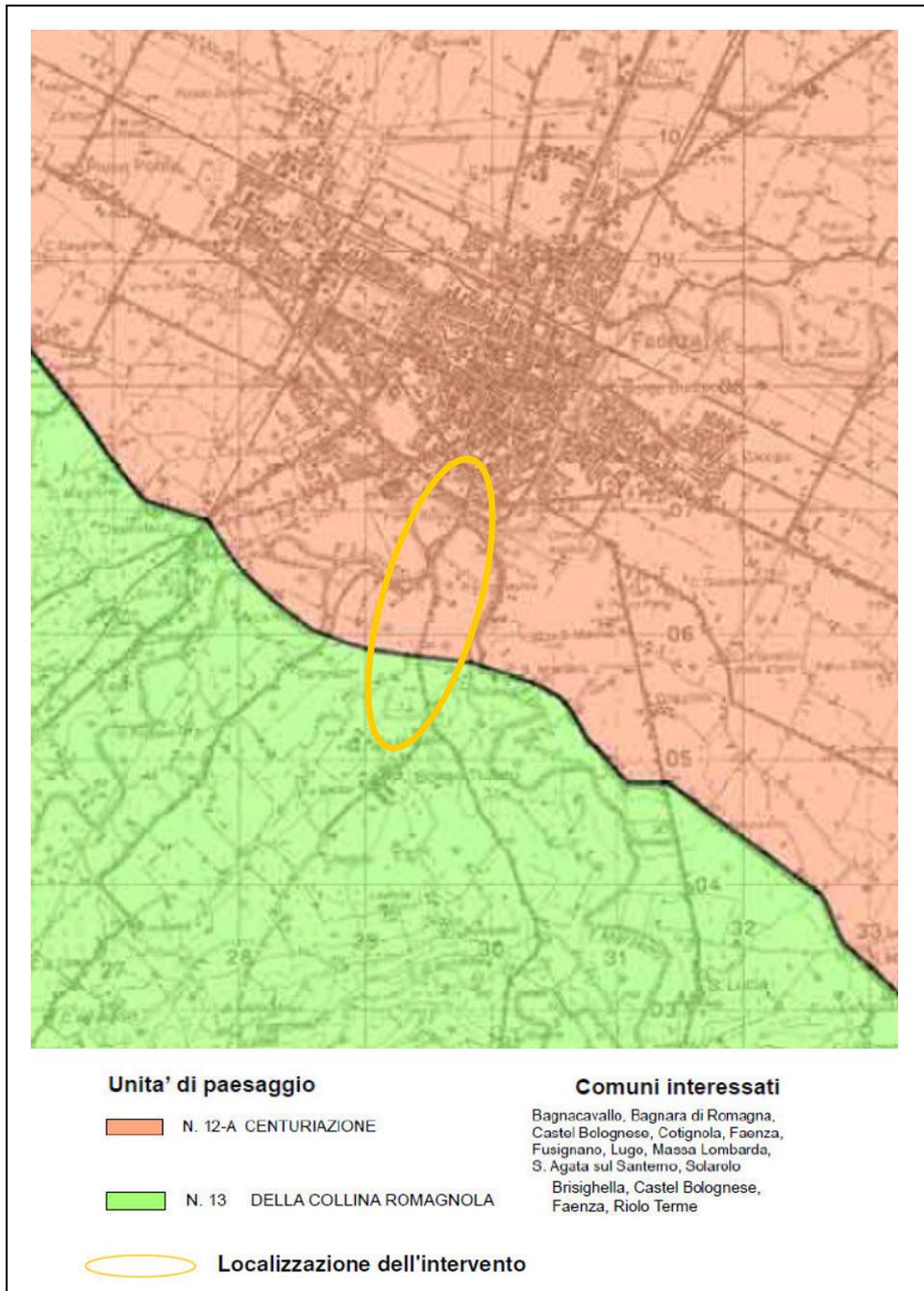
## Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

### Estratto Tav. C.2.5.1 del Quadro Conoscitivo del PTCP



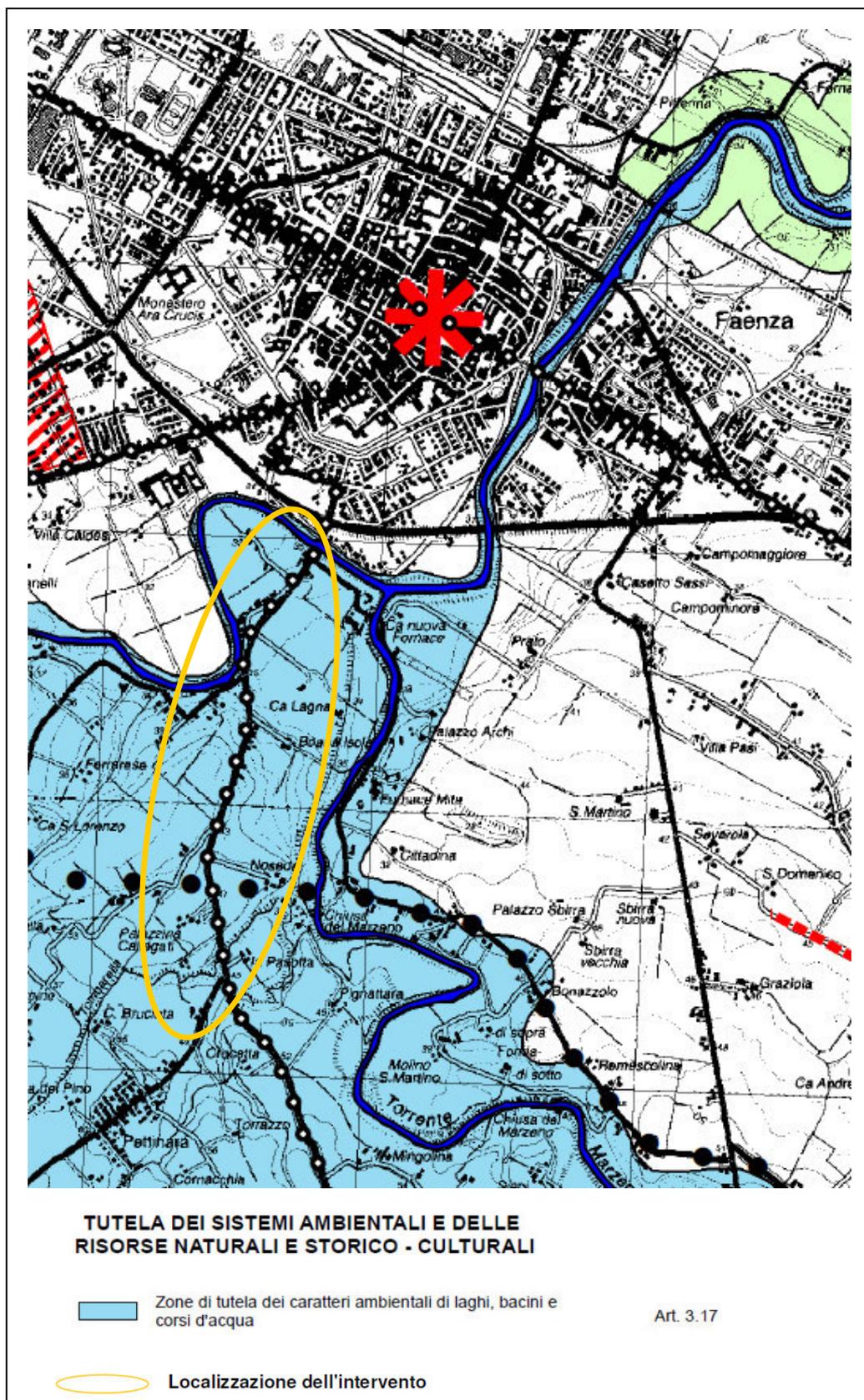
# Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Estratto Tav. 1 del PTCP



# Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

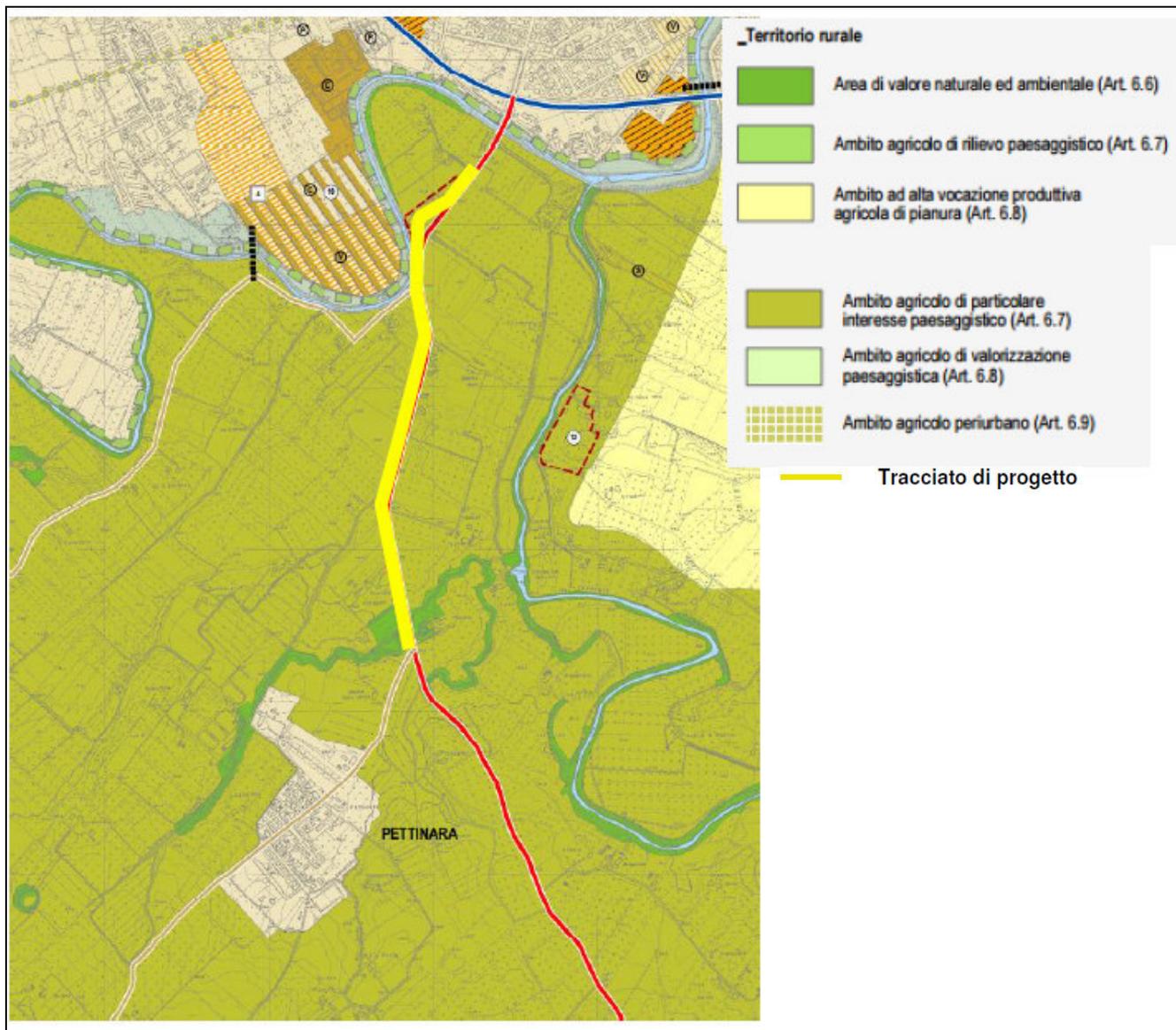
Estratto Tav. 2.16 del PTCP



# Piano Strutturale Comunale

## Aspetti strutturanti - Assetto

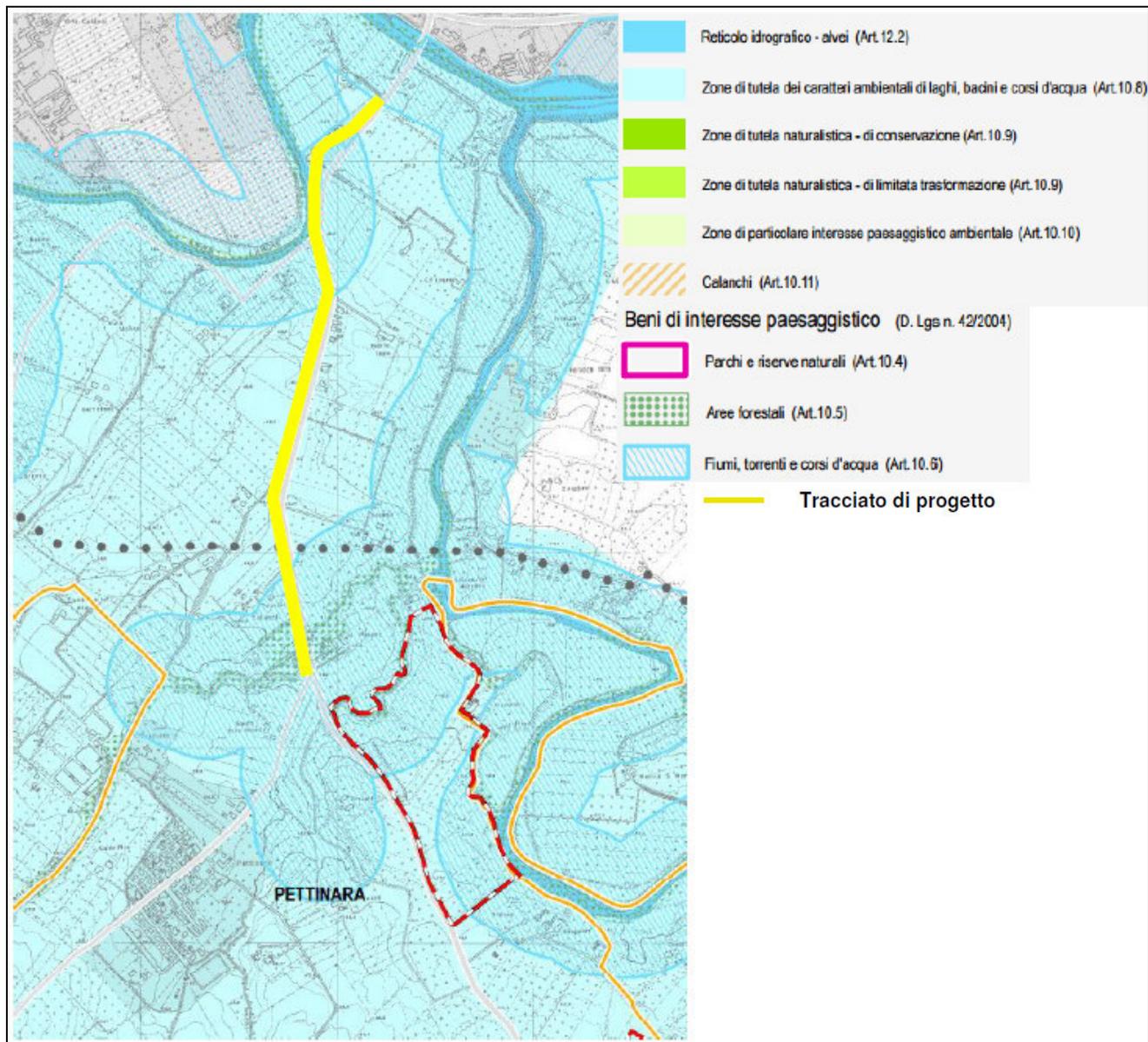
### Estratto Tav. 3\_13 del PSC



# Piano Strutturale Comunale

## Aspetti condizionanti - Natura e paesaggio

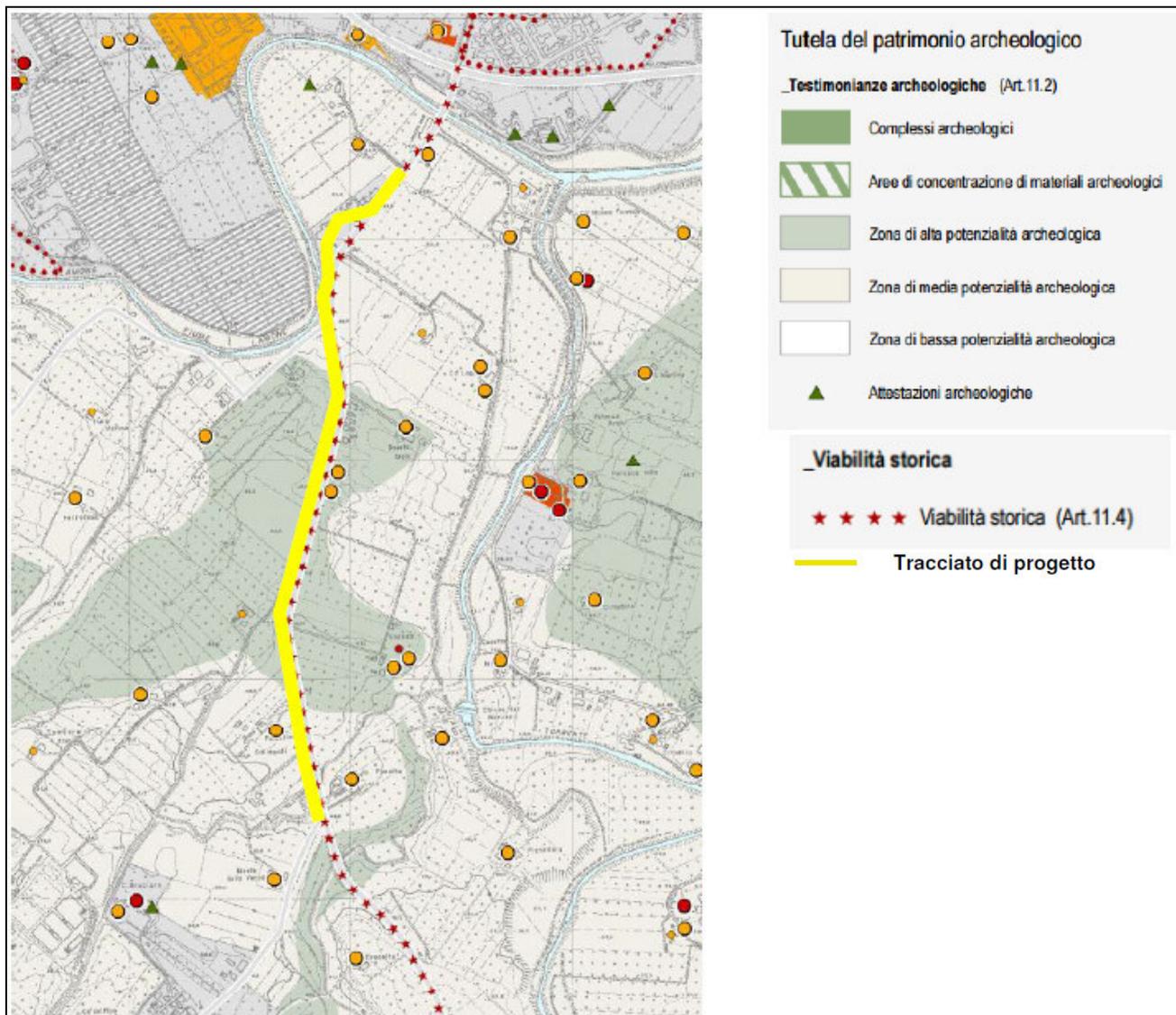
### Estratto Tav. 4.A\_13 del PSC



# Piano Strutturale Comunale

## Aspetti condizionanti - Storia e archeologia

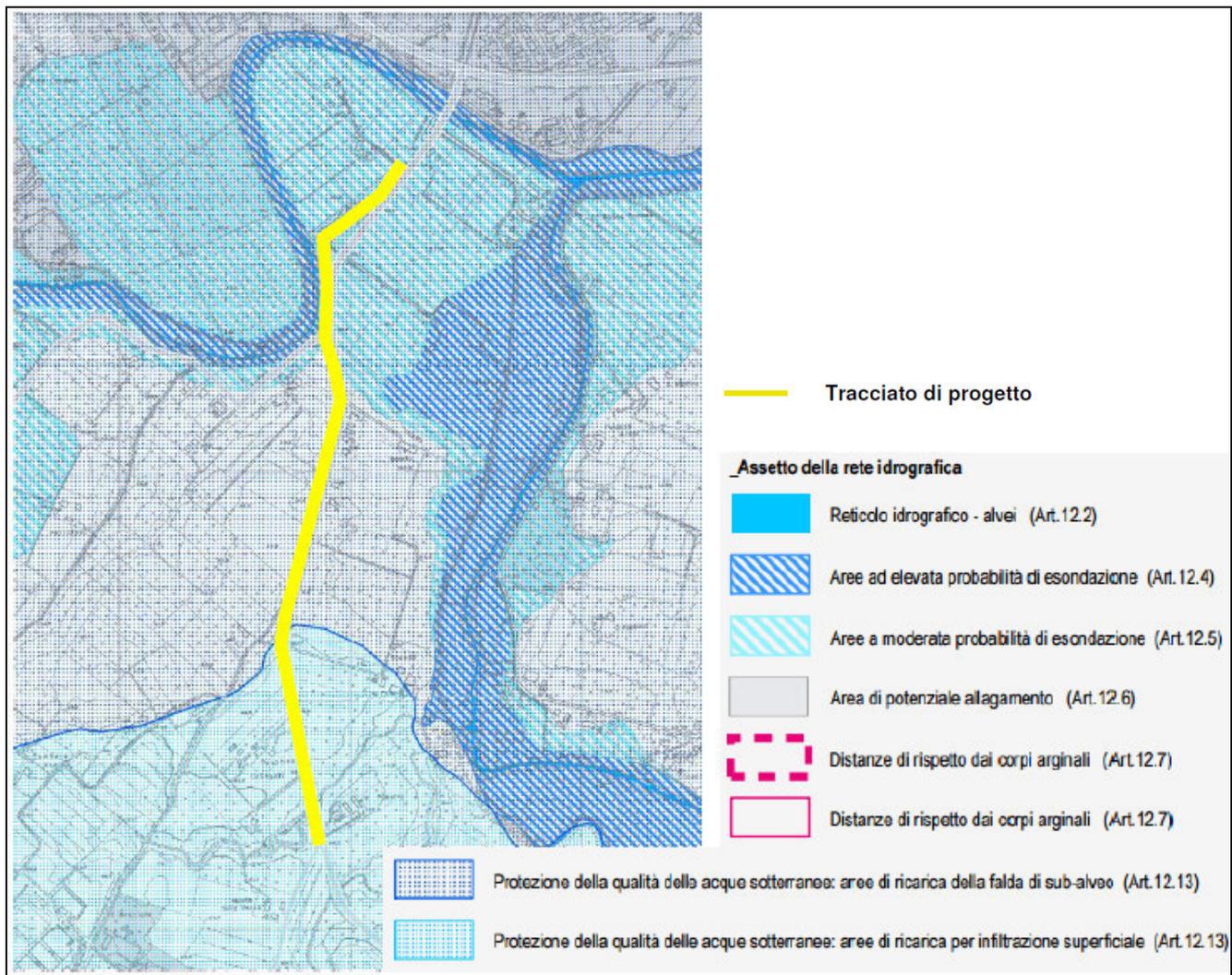
Estratto Tav. 4.B\_13 del PSC



# Piano Strutturale Comunale

## Aspetti condizionanti - Sicurezza del territorio

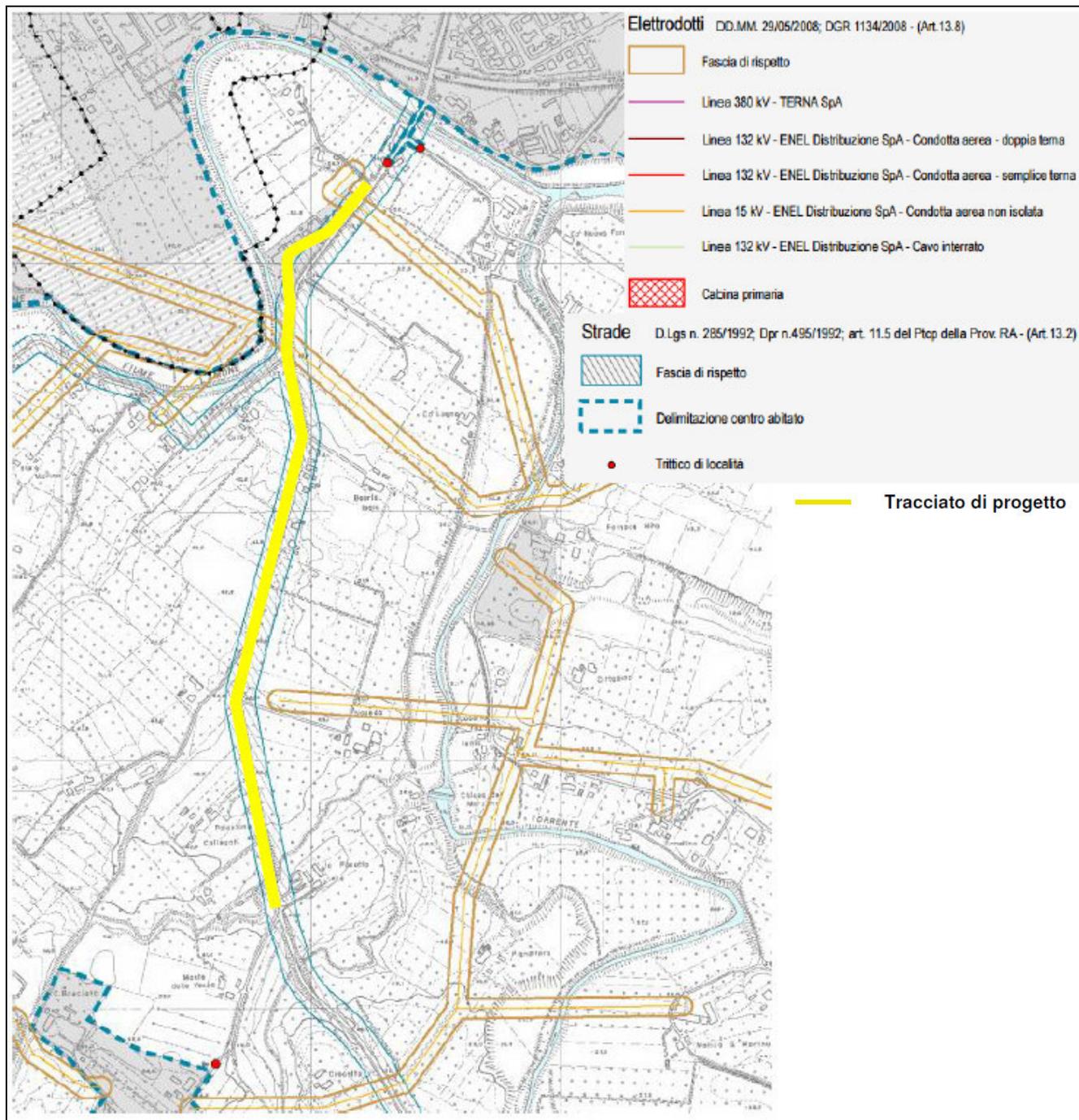
### Estratto Tav. 4.C\_13 del PSC



# Piano Strutturale Comunale

## Aspetti condizionanti - Tutela impianti e infrastrutture

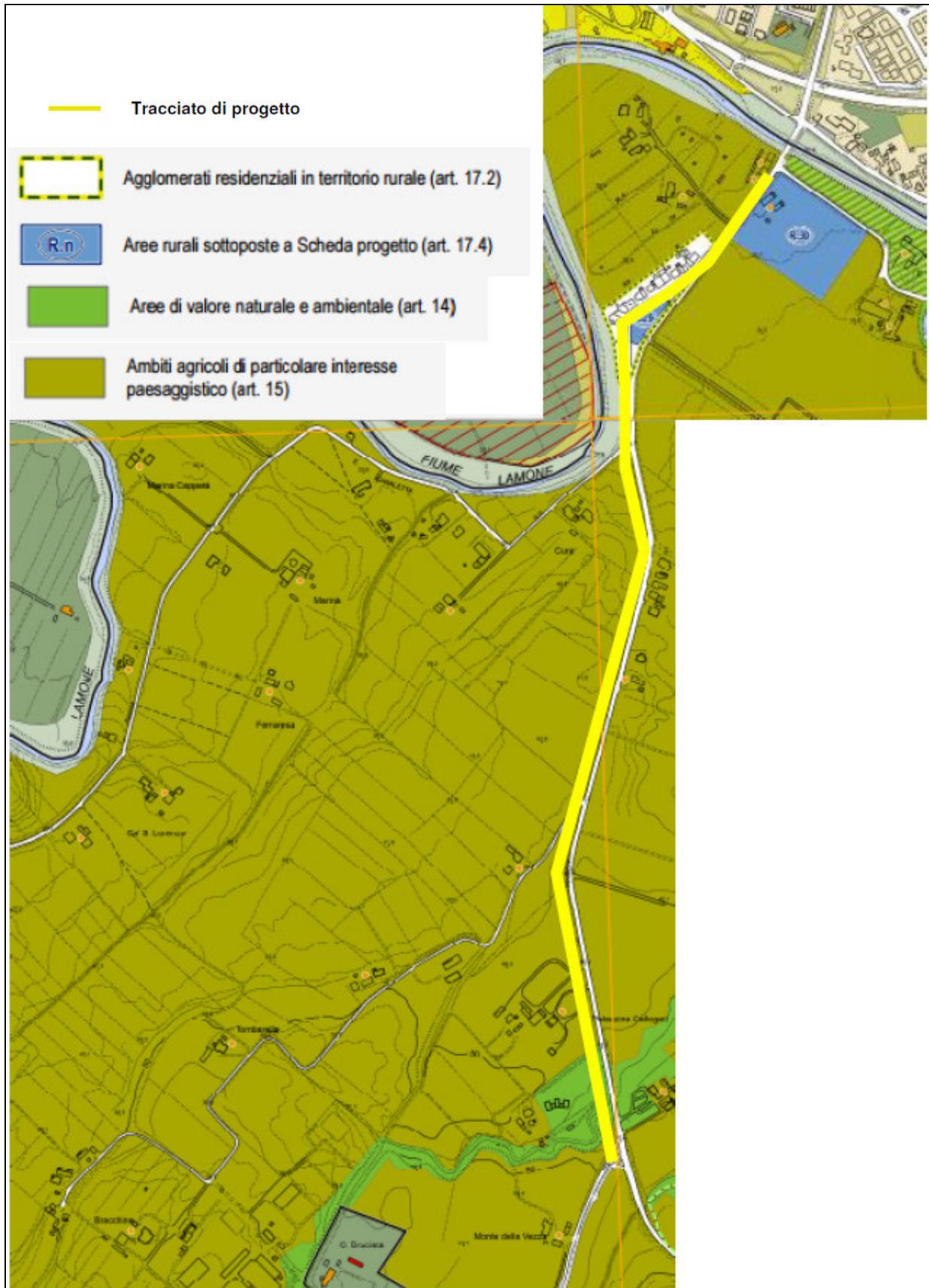
### Estratto Tav. 4.D\_13 del PSC



# Regolamento Urbanistico Edilizio

## Progetto

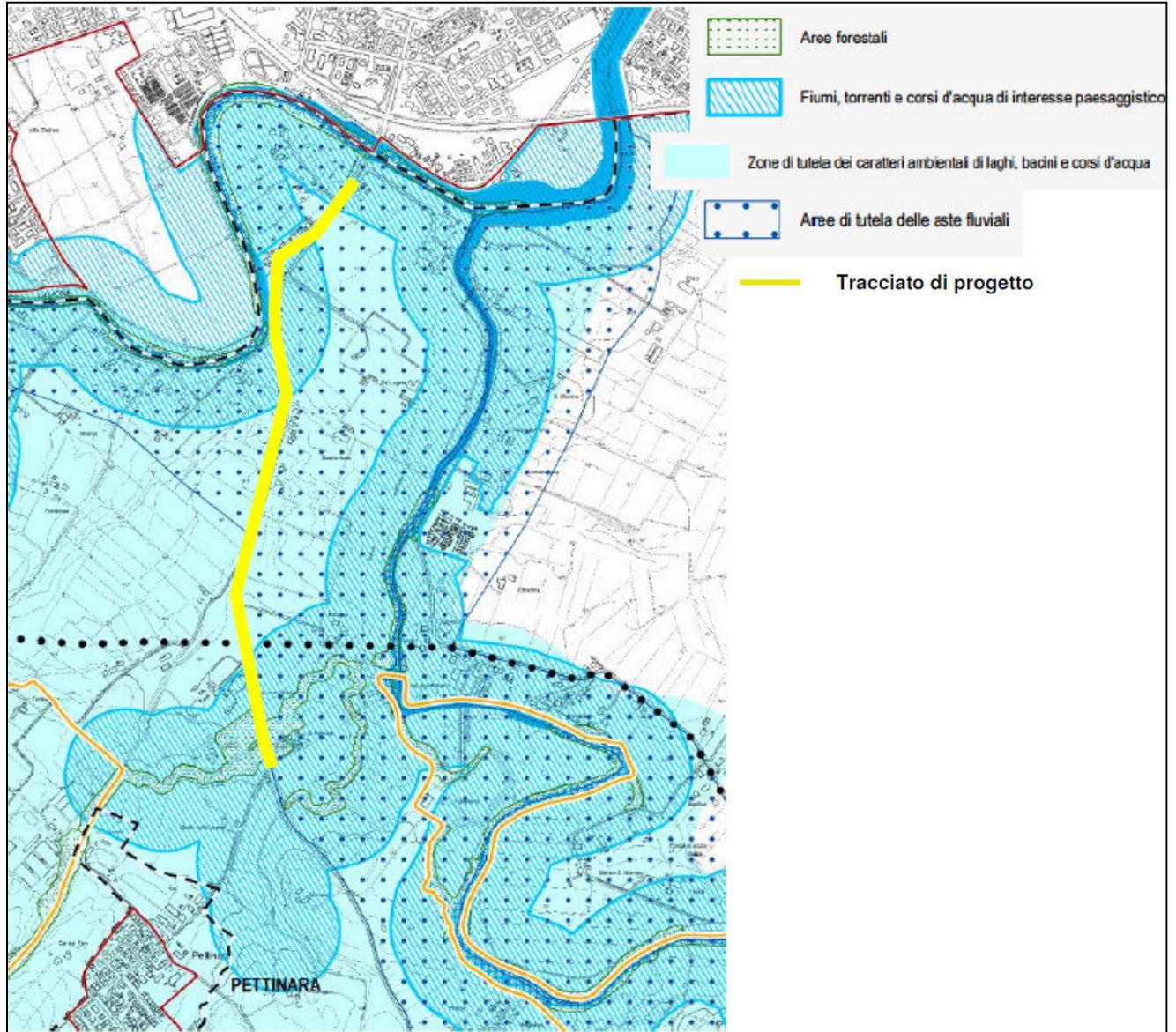
Estratto Tavn. P3\_13.1 - P3\_13.3 del RUE



# Regolamento Urbanistico Edilizio

## Vincoli - Natura e paesaggio

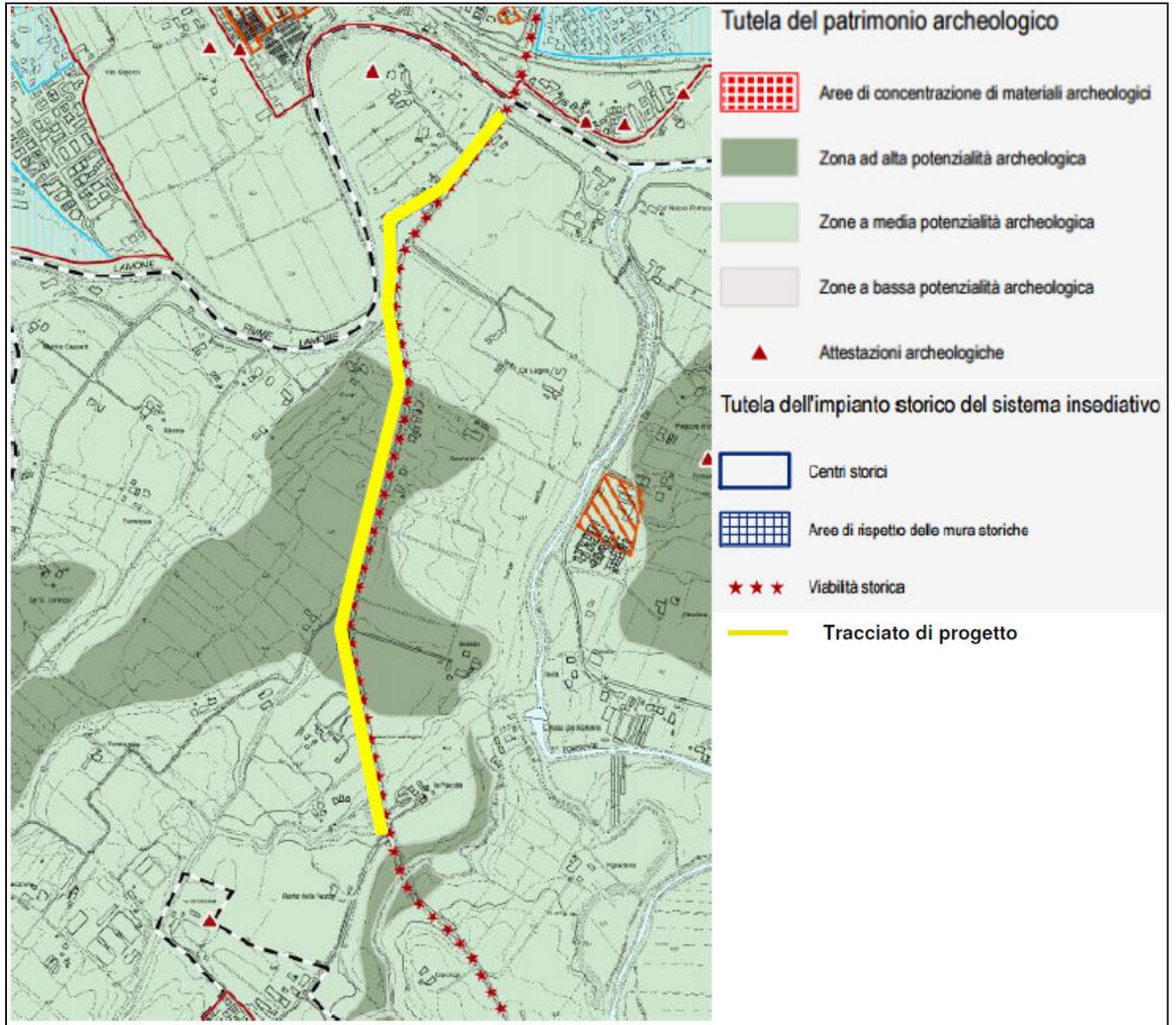
Estratto Tav. C2\_A.13 del RUE



# Regolamento Urbanistico Edilizio

## Vincoli - Storia e archeologia

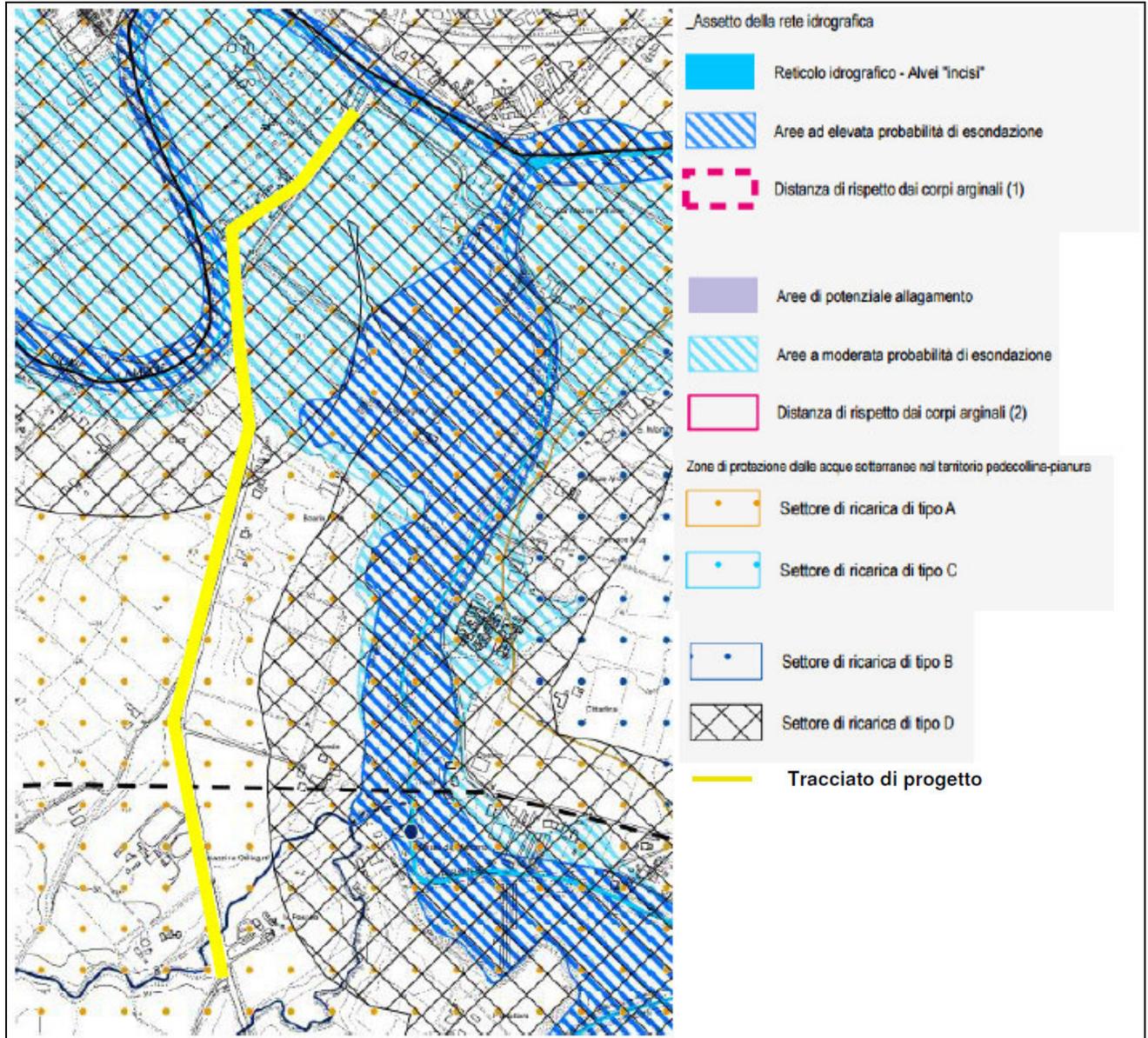
Estratto Tav. C2\_B.13 del RUE



# Regolamento Urbanistico Edilizio

## Vincoli - Sicurezza del territorio

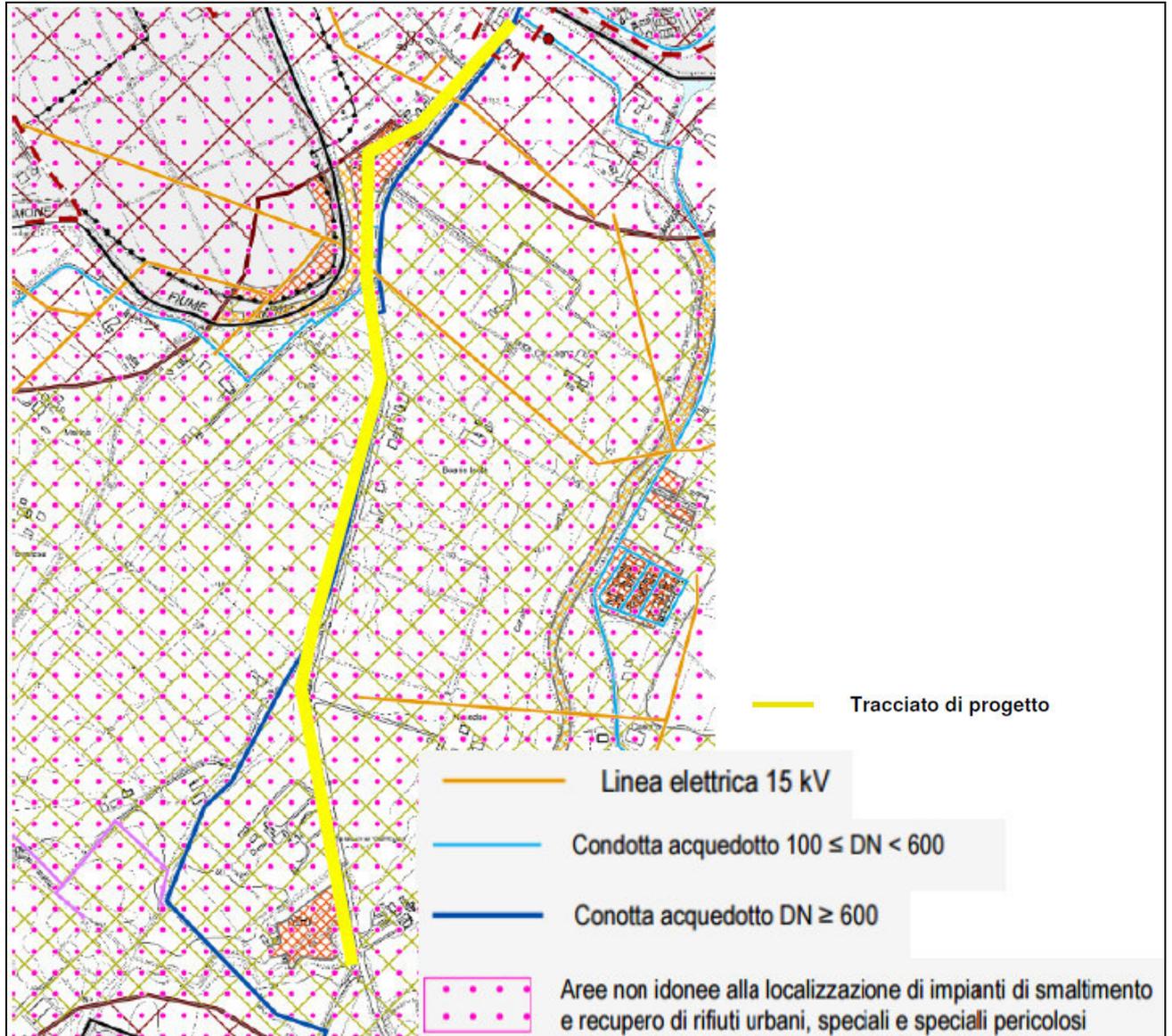
### Estratto Tav. C2\_C.13 del RUE



# Regolamento Urbanistico Edilizio

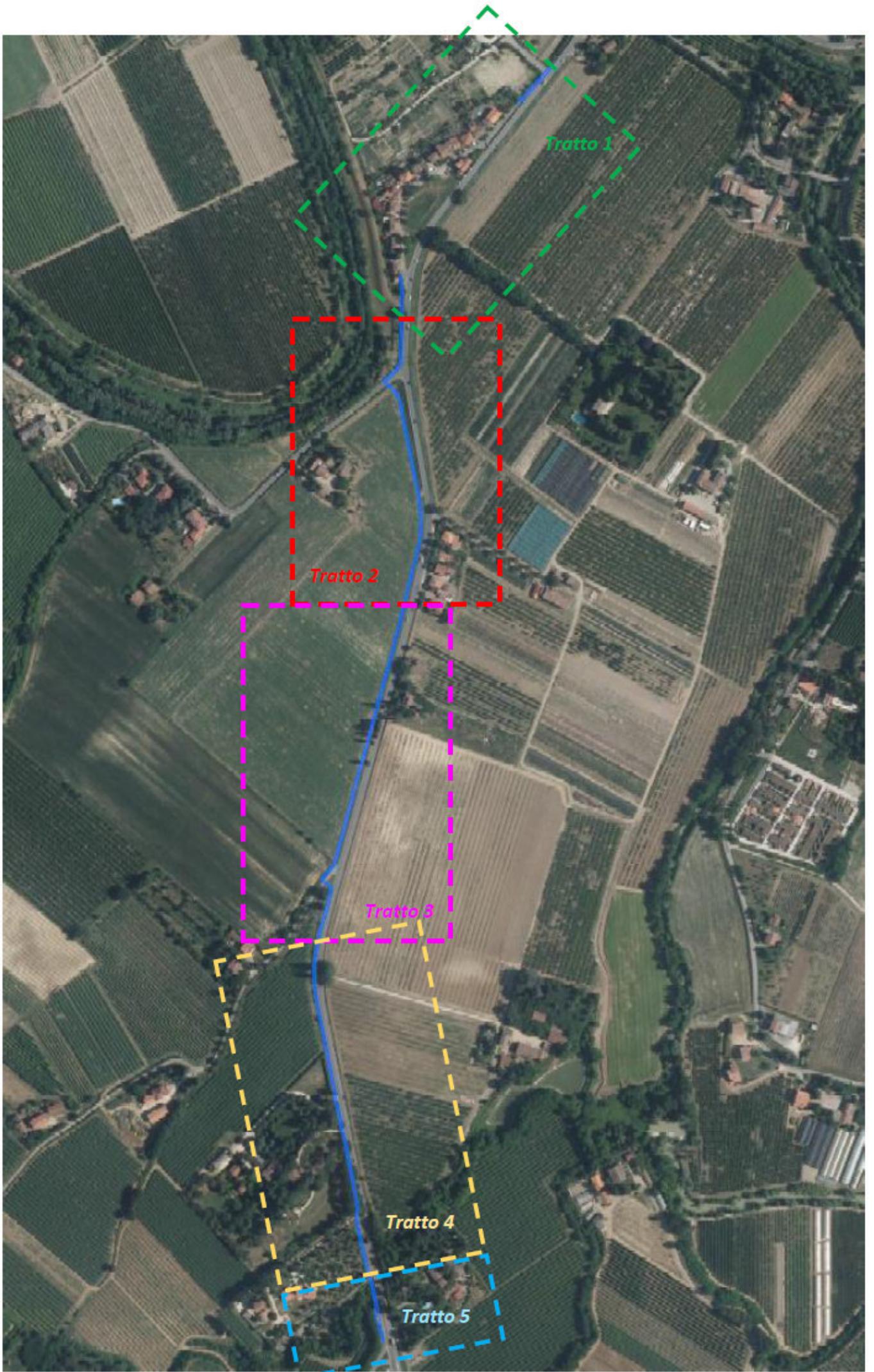
## Vincoli - Impianti e infrastrutture

### Estratto Tav. C2\_D.13 del RUE



## - PLANIMETRIA GENERALE

quotata su base CTR o ortofoto nella scala più appropriata da 1:10.000 a 1:2000 o anche di maggior dettaglio, in relazione alla dimensione delle opere e al loro rapporto con il contesto, con indicazione dell'area di intervento.



- **RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA**  
(Contenuto nella Tav. n. 3 )

dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico, ripresi da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere il rapporto fra l'area di intervento e il bene oggetto di tutela, nonché le fisionomie fondamentali del territorio.

- **PLANIMETRIA DELL'AREA DI INTERVENTO**  
(Contenuto nelle Tav. nn. 1-2-4-5 )

in scala 1:200 o 1:500 (in relazione alla sua dimensione) con individuazione delle opere di progetto in sovrapposizione allo stato di fatto, rappresentate con le coloriture convenzionali (rosso nuova costruzione, giallo demolizione). Sono da progettare anche le aree esterne garantendone la continuità paesaggistica con il contesto.

- **SEZIONI DELL'AREA DI INTERVENTO**  
(Contenute nella Tav. nn. 4-5-10- Tav. grafica strutturale n. 4.3)

in scala 1:200, 1:500 o altre in relazione alla dimensione), con rappresentazione delle strutture edilizie esistenti, delle opere previste (edifici e sistemazioni esterne), degli assetti vegetazionali e morfologici, nonché degli eventuali scavi e riporti da quantificare in apposita tabella.

- **PIANTE E SEZIONI QUOTATE**  
(Contenute nella Tav. n. 4-5-10- Tav. grafica strutturale n. 4.3)

degli interventi di progetto (in scala 1:100 o diversa se più appropriata) rappresentate anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, nonché l'indicazione di scavi e riporti.

- **PROSPETTI**  
(Contenuti nella Tav. n. 10)

dell'opera prevista, estesa al contesto, con individuazione delle volumetrie esistenti, rappresentate anche per sovrapposizione dello stato di fatto e di progetto con le coloriture convenzionali, con indicazione di materiali, colori, tecniche costruttive ed eventuali particolari architettonici.

- **RENDERING O FOTO MODELLAZIONE**  
(Contenuto nella Tav. n. 11)

computerizzato o manuale, esteso ad un adeguato intorno, che simuli in modo dettagliato lo stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto. Nel caso di nuove costruzioni o ampliamenti, le elaborazioni dovranno essere commentate per esplicitare gli effetti dell'inserimento nel contesto paesaggistico e l'adeguatezza delle soluzioni.

## B) RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### 1. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

Il presente intervento prevede la realizzazione di una nuova pista ciclo-pedonale che collega il centro urbano di Faenza alla frazione di Borgo Tuliero.

Il relativo tracciato di progetto si situa tra le Unità di Paesaggio n. 12-A "Centuriazione" e n. 13 della "Collina romagnola" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) ed è collocato pressoché interamente all'interno della fascia di rispetto stradale della S.P. n. 16 "Marzeno" sul lato ovest, in terreni pianeggianti o in leggero declivio, incorpora anche una porzione di viabilità esistente, e si innesta sul tratto già funzionante che collega la S.P. n. 16 a Borgo Tuliero, così da conferire continuità al percorso dalla frazione al centro abitato di Faenza, ove si allaccia alla rete urbana in corrispondenza del "Ponte Rosso".

Il contesto paesaggistico di riferimento è pertanto quello di alta pianura fino alle prime propaggini collinari che da questa si dipartono, ed è prevalentemente agricolo con la presenza di insediamenti rurali sparsi. Il territorio interessato dall'opera è quindi caratterizzato da una pregevole qualità paesaggistica connessa alla chiara conduzione rurale dei fondi, mentre non si rilevano aree di particolare valenza naturalistica.

In direzione di Borgo Tuliero è previsto l'allacciamento al tratto ciclopedonale esistente, che si presenta ben inserito nel contesto, mentre verso Faenza il segmento di innesto nella viabilità cittadina assume caratteri più urbani lambendo alcuni fabbricati e raccordandosi ad un tratto stradale esistente a servizio di un piccolo borgo separato dalla Provinciale.

Il collegamento con Borgo Tuliero avviene conferendo continuità al tratto già esistente che parte dalla frazione e si attesta sulla strada provinciale; l'innesto del nuovo collegamento nel tessuto urbano di Faenza configura l'allacciamento diretto con l'esistente tratto ciclopedonale, posto a servizio di porzione dell'ambito consolidato ubicato fra la circonvallazione ed il Centro Storico.

Il nuovo tracciato interessa terreni agricoli individuati come "ambiti agricoli di particolare interesse paesaggistico" di cui all'art. 15 del Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) e in parte minoritaria come "aree di valore naturale e ambientale" di cui all'art. 14, circoscritte all'area forestale tutelata del Rio Tombarelle.

Nella zona non si evidenzia la presenza di percorsi panoramici o ambiti di percezione panoramica significativi.

L'area di diretta influenza della nuova infrastruttura è riconducibile in prima battuta all'abitato di Borgo Tuliero e alla porzione sud del capoluogo, ma anche alle parti di territorio rurale localizzate nei pressi della strada provinciale n. 16 "Marzeno", ricomprese fra questi centri urbani e appartenenti al settore delimitato dal Fiume Lamone e dal Torrente Marzeno.

Nel tratto agricolo, il prevalente, il nuovo collegamento non interseca né nuclei sparsi né elementi vegetazionali di pregio da salvaguardare. Viene lambita e interessata molto marginalmente, sul lato del perimetro in confine con la strada provinciale, l'area di pertinenza di una villa di valore storico: il progetto rappresenta la soluzione adottata per non interferire negativamente con tale preesistenza.

Sono due i tratti della pista ciclo-pedonale di progetto soggetti alla tutela paesaggistica prevista dalla Parte Terza del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio:

- un tratto collocato più a nord e vicino al centro abitato di Faenza, interessato dalla fascia di 150 m relativa al fiume Lamone ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs. N. 42/2004 e s.m.i.;
- un tratto collocato più a sud e vicino alla frazione di Borgo Tuliero, interessato dal vincolo di area forestale in corrispondenza del Rio Tombarelle ai sensi dell'art. 142 comma 1 lett. g) del D. Lgs. N. 42/2004 e s.m.i..

Il perimetro delle suddette aree tutelate è delimitato negli estratti della Tav. 4.A\_13 del PSC e della Tav. C2\_A.13 del RUE sopra riportati; a tali aree si applica la disciplina prevista dagli articoli 10.6 "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua" e 10.5 "Aree forestali" delle Norme di Attuazione del Piano Strutturale Comunale (PSC).

Inoltre l'intervento di progetto risulta compreso, come desumibile dagli stralci cartografici sopra riportati, nelle seguenti zone previste dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale:

- Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, disciplinata dall'art. 3.17 delle Norme di Attuazione del PTCP e dall'art. 10.8 delle Norme di Attuazione del PSC;
- Ambito agricolo di particolare interesse paesaggistico, disciplinato dall'art. 6.7 delle Norme di Attuazione del PSC e dall'art. 15 delle Norme di Attuazione del RUE;
- Area di valore naturale ed ambientale, disciplinata dall'art. 6.6 delle Norme di Attuazione del PSC e dall'art. 14 delle Norme di Attuazione del RUE.

Si rileva che l'intervento proposto è sostanzialmente coerente o comunque non in contrasto con le disposizioni in materia di tutela ambientale e paesaggistica previste dagli strumenti urbanistici sopra richiamati, nelle more di approvazione del Piano Operativo Comunale (POC) specifico, adottato con deliberazione consiliare dell'Unione della Romagna Faentina n. 52 del 23/12/2015.

## 2. DESCRIZIONE DELLE OPERE DA ESEGUIRE

L'intervento consiste nella realizzazione di una pista ciclo-pedonale che collega il capoluogo di Faenza alla frazione di Borgo Tuliero connettendosi alla rete ciclopedonale esistente, della lunghezza di circa ml.1.200 e larghezza di ml. 2,50; la pendenza longitudinale media risulta pari a 0,85%, quindi inferiore al limite del 2% previsto dal D.M. 30/11/1999, n. 557.

Partendo nei pressi della località "Ponte Rosso", la nuova ciclopedonale avrà una finitura superficiale in conglomerato bituminoso a pigmenti colorati in modo da restituire un effetto cromatico consona all'ambiente rurale circostante; correrà sul lato destro della carreggiata stradale proseguendo verso monte, separata dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore da una nuova pavimentazione in ciottoli di fiume selezionati di larghezza 1,00 m., su cui sarà installata una barriera stradale di sicurezza in acciaio e legno certificata in classe H2, completa di protezioni in legno dal lato pista ciclo-pedonale (*vedi elaborazione fotografica Tav. 11*).

Preliminarmente si provvederà allo smontaggio di alcuni pali della pubblica illuminazione, alla pulizia di vegetazione e siepi, alla rimozione di staccionate, recinzioni e segnaletica stradale.

Nel primo tratto di competenza comunale, viste le esigue dimensioni della banchina stradale, sarà necessario realizzare sulla scarpata un muro di sostegno in cls armato (lunghezza circa m.60) provvisto di adeguata fondazione con pali trivellati, il cui impiego è stato dettato dalle risultanze delle indagini geologiche eseguite in sito.

La nuova ciclopedonale quindi si raccorderà con un tratto stradale di Via Don Giovanni Verità separato dalla provinciale a servizio di un piccolo borgo dove, mediante l'istituzione di una "zona 30" e una modifica della segnaletica verticale e orizzontale sarà possibile regolamentare al meglio il traffico in questo tratto abitato, in corrispondenza del quale viene previsto il rifacimento del manto stradale.

In questo primo tratto si prevede di eseguire circa mc. 210 di scavo con mc.165 di riporto.

In prossimità dell'uscita dal piccolo borgo verrà realizzato un ulteriore tratto di circa m. 115 con le medesime caratteristiche del precedente, proseguendo in fregio al lato destro della Strada Provinciale fino all'incrocio di Via Sarna (S.P. n. 56 "Canaletta e di Sarna") dove viene previsto un attraversamento pedonale a debita distanza dall'incrocio per aumentare le condizioni di visibilità e sicurezza.

In questo secondo tratto verranno eseguiti mc. 340 di scavo e mc. 237 di riporto.

Da Via Sarna la pista ciclopedonale proseguirà in sede propria su terreno agricolo dove è già delineata una carraia a pendenza regolare; per superare il dislivello esistente fra la strada provinciale e il terreno agricolo si prevede di realizzare una rampa in calcestruzzo armato di circa m. 33,00 con pendenza al 6% intervallata da ripiani orizzontali ogni 8,75 m., in conformità alle disposizioni dell'art. 7 del D.P.R. 24/07/1996, n. 503. La rampa sarà provvista di idoneo parapetto in ferro verniciato e da varie forometrie in modo da consentire il passaggio delle reti dei sottoservizi e garantire lo scolo delle acque superficiali.

Per schermare le pareti laterali della rampa si prevede di raccordare il dislivello col piano di campagna con terreno vegetale, che sarà piantumato con varie essenze arbustive (*vedi particolari esecutivi Tav. 10*). Lo scavo per la realizzazione della rampa sarà di mc. 65 mentre il riporto del terreno di mc.86.

Il nuovo percorso proseguirà in sede propria su terreno agricolo fino all'incrocio stradale di Via Bracchina dove viene previsto un attraversamento pedonale opportunamente distanziato dall'incrocio e, per ragioni di sicurezza, un allargamento del punto di immissione.

Da questo punto la nuova ciclopedonale verrà realizzata tombinando il fosso esistente con una canalizzazione in PVC Ø630 per un primo tratto di circa m.70,00 e in PVC Ø400 successivamente fino al tratto di pista già esistente; questo tratto terminerà in corrispondenza del rio Tombarelle che dovrà essere attraversato mediante un ponte avente una luce di circa ml. 20,00, composto da trave con impalcato in legno lamellare, poggiante alle estremità su supporti in cls armato (*Tav. grafica strutturale n. 4.3 e elaborazioni fotografiche Tav. 11*).

Attraversato il rio verrà realizzato un ultimo tratto di ml. 35,00 con aiuola a verde che si collegherà alla ciclabile esistente che collega la frazione di Borgo Tuliero.

Questo ultimo tratto comporterà scavi per mc. 35 e riporti per mc. 210

A completamento dell'opera verranno eseguite le opere necessarie alla regimazione delle acque meteoriche, le condutture, l'installazione di recinzione in rete metallica plastificata (altezza di cm. 140 sui muri di contenimento e cm. 110 a confine con le aree a verde) e la posa in opera della opportuna segnaletica verticale e orizzontale.

### **3. MOTIVAZIONE DELLE SCELTE PROGETTUALI**

L'intervento è rivolto ad accrescere il livello di sicurezza per la circolazione sulla S.P. n. 16 "Marzeno", liberata dai flussi ciclabili che saranno trasferiti in sede protetta e apporterà significativi benefici sulla qualità dell'aria, contribuendo alla riduzione delle emissioni in atmosfera legate al traffico motorizzato.

Considerato le dimensioni limitate delle pertinenze stradali in alcuni tratti e i risultati forniti dall'indagine geologica sarà indispensabile eseguire muri di sostegno in cls armato, prevedendo l'installazione della barriera stradale di sicurezza che, unitamente alla pavimentazione in ciottoli di fiume, assicurerà una adeguata separazione dei flussi veicolari da quelli ciclopedonali.

Al fine di un migliore inserimento nel contesto paesaggistico, nei tratti che verranno realizzati sui terreni agricoli a quota diversa rispetto alla provinciale non sarà alterato l'assetto podereale esistente collocando il percorso sui margini delle proprietà private e verrà mantenuta la naturale pendenza esistente, limitando per quanto possibile le movimentazioni di terreno. Nella maggior parte dei casi viene inoltre mantenuto il fosso stradale, in posizione interposta fra la S. P. n. 16 e la nuova pista ciclopedonale.

Nell'ultimo tratto di ciclopedonale al fine del superamento del rio Tombarelle occorre realizzare un ponte che, sia per le caratteristiche dimensionali che per la peculiarità ambientale dell'area, è previsto con struttura portante e rivestimenti in legno lamellare.

Nelle scelte progettuali si è prestata particolare attenzione ai materiali impiegati e al contesto paesaggistico in cui l'opera si inserisce, con particolare riferimento alle pavimentazioni di finitura, alle barriere protettive utilizzate e alle opere di mitigazione degli impatti derivanti dai nuovi manufatti infrastrutturali necessariamente da realizzare per le condizioni morfologiche del terreno, descritte nel dettaglio nel paragrafo 5.

Si evidenzia anche che non risulta possibile, fra le alternative considerate per individuare la soluzione progettuale più idonea, ricavare il percorso all'interno dell'attuale sezione stradale della S.P. n. 16 a causa delle contenute dimensioni della sua larghezza.

Nel complesso, pertanto, la realizzazione del nuovo collegamento si propone il fine di non alterare la conformazione del livello del terreno, la visione d'insieme dei luoghi e gli aspetti legati alla produttività degli stessi, caratterizzanti il contesto rurale locale: tali elementi ed il loro sistema di relazione costituiscono l'identità territoriale dei luoghi interessati, che risulta salvaguardata nell'inserimento della nuova previsione.

#### 4. EFFETTI DELLE TRASFORMAZIONI SUL PAESAGGIO

Le inevitabili trasformazioni indotte sul paesaggio dalle opere in progetto, anche per quanto esposto in precedenza, non risultano significative in quanto non intaccano le peculiarità dei territori periurbani e rurali attraversati.

La realizzazione della nuova pista ciclopedonale, di limitata ampiezza e posta quasi integralmente all'interno della fascia di rispetto stradale della S.P. n. 16, non comporterà un rilevante impatto visivo nel contesto infrastrutturale già esistente e apporterà un non trascurabile beneficio in termini ambientali di potenziamento della mobilità sostenibile locale. Il collegamento difatti contribuirà sensibilmente ad arricchire la fruibilità del territorio ad esso circostante - che sempre più si connota per profili turistici oltre che produttivi ai fini agricoli - ed a valorizzarlo costituendo un'attrezzatura importante ai fini ricreativi, da e verso il capoluogo.

In fase di cantiere si prevede unicamente l'utilizzo di limitati tratti di pista nei terreni agricoli posti in adiacenza al tracciato della nuova pista ciclo-pedonale, in parte già preesistenti, per consentire il transito dei mezzi d'opera e il carico/scarico di materiali ed attrezzature; ad ultimazione dei lavori si provvederà al ripristino dello stato dei luoghi.

#### 5. OPERE DI MITIGAZIONE E DI COMPENSAZIONE

Nel progetto sono previste le seguenti opere di mitigazione per un migliore inserimento dell'intervento nel contesto paesaggistico, in particolare a corredo dei manufatti strutturali:

- alle pareti dei muri di sostegno in cls armato saranno apposti reticolati verticali con inserimento di essenze rampicanti quali il gelsomino sempreverde (*Trachelospermum jasminoides*)
- particolare attenzione viene posta nella realizzazione della barriera di protezione stradale che sarà realizzata in acciaio rivestito in legno; inoltre la fascia di separazione tra sede stradale e pista ciclopedonale verrà eseguita in ciottoli di fiume selezionati
- la finitura superficiale della pista sarà ottenuta con un conglomerato bituminoso a base di pigmenti colorati in modo da richiamare un effetto cromatico simile alle strade di campagna e consoni all'ambiente rurale circostante
- le parti laterali della rampa nei pressi di via Sarna verranno raccordate al piano di campagna circostante con terreno vegetale, che sarà piantumato con varie essenze arbustive
- in ragione della valenza ambientale dell'area forestale di Rio Tombarelle viene prevista la piantumazione di essenze arbustive di specie diverse nei pressi del nuovo ponte in legno lamellare.



CAPO SERVIZI  
(Dott. Ing. Barchi Patrizia)

*Patrizia Barchi*