

Provincia di Rimini

Comune di Santarcangelo di Romagna

Committente:



COMUNE DI SANTARCANGELO DI ROMAGNA
Piazza Ganganelli, 1 - 47822 Santarcangelo di R. (RN)
Area Lavori Pubblici e Patrimonio - Tel: 0541 356263
E-mail: lavoripubblici@comune.santarcangelo.rn.it

Oggetto:

PROGETTO DEFINITIVO
PER LA MESSA IN SICUREZZA DELLA VIA CASALE
SANT'ERMETE CON REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO
CICLOPEDONALE PROTETTO

Nome archivio

T01-23 DEF

Tavola n

SIU

Dirigente del settore territorio:
Arch. SILVIA BATTISTINI

CUP:C41B21006530004
Responsabile unico del procedimento:
Geom.GILBERTO BUGLI

Collaboratori:
Arch.PAOLA ROSSI
Arch.ROBERTO FARINA

Scala

Data

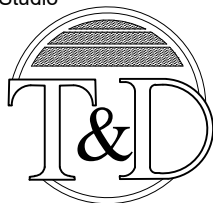
marzo 2023

Titolo

STUDIO D'INSERIMENTO URBANISTICO

Aggiornamenti

Studio



Ingegneri Associati

AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE PER LA QUALITA'
UNI EN ISO 9001:2015
CERTIFICATO CSQA N. 3303

Via Linz, 93
Spini di Gardolo
38121 - TRENTO
tel. 0461 / 822552
fax 0461 / 829692
E-mail info@ited.it

Timbro:

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO

dott.ing. ANTONIO LICINI

ISCRIZIONE ALBO N° 1488

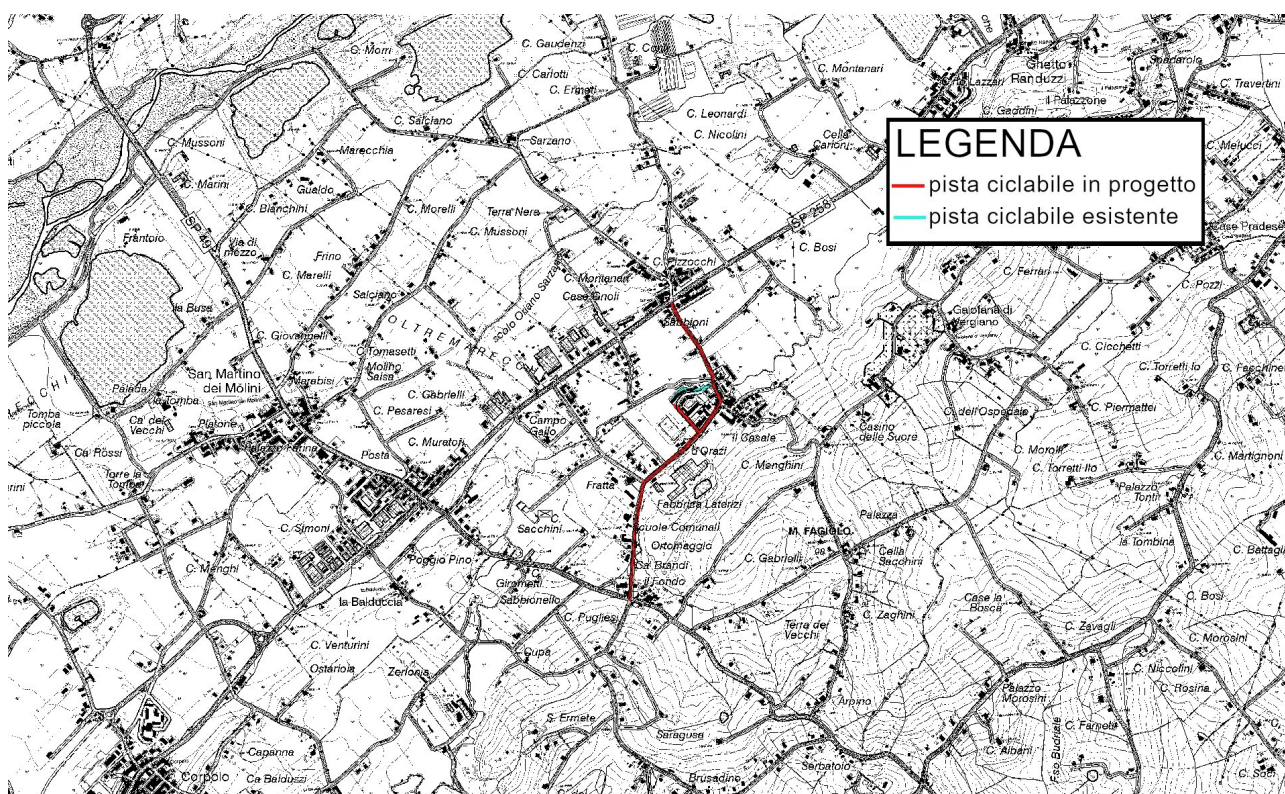
PREMESSA

Il presente documento rappresenta lo studio di fattibilità del progetto di REALIZZAZIONE DI PERCORSO PROTETTO IN VIA CASALE, LOCALITA' SANT'ERMETE nel Comune di Santarcangelo di Romagna (RN), mediante realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale.

L'obiettivo generale del progetto è quello di realizzare un percorso ciclopedonale di collegamento atto a garantire adeguati livelli di sicurezza alle diverse utenze (quali veicoli, pedoni e ciclisti) transitanti in via Casale Sant'Ermete e a migliorare la fruibilità pubblica della strada mediante la realizzazione di un percorso protetto. La via oggetto di intervento, denominata via Casale Sant'Ermete, è situata nel Comune di Santarcangelo di Romagna, Provincia di Rimini, nella frazione di Sant'Ermete.

Via Casale Sant'Ermete, con una lunghezza di poco superiore ai 1.550m, rappresenta una delle strade principali della frazione di S. Ermete e collega la S.P. 49 "Trasversale Marecchia" con la S.P. 258 "Marecchiese". Tutto il centro abitato di S. Ermete si sviluppa lungo la via espandendosi in tre ghetti denominati "il Fondo" in corrispondenza della S.P. 49, "Casale" in prossimità dell'incrocio con la via Martella e "Case Gnoli" all'incrocio con la s.p. 258 "Marecchiese".

Il tracciato



Il percorso ciclopedonale di progetto costeggerà la strada per una lunghezza di oltre chilometro e mezzo della via che collega i tre ghetti abitati suddetta separando il traffico veicolare da quello più lento, rappresentato da pedoni e ciclisti, ed offrire l'opportunità di percorrere in sicurezza, senza l'utilizzo di autoveicoli. Un altro obiettivo importante del presente progetto è rappresentato dalla volontà di connettere il nuovo percorso protetto al percorso esistente sulla S.P. 258 in prossimità

della rotatoria tra Via Marecchiese e Via Casale sant'Ermete; in questo modo sarà possibile, per gli abitanti di Sant'Ermete, raggiungere Rimini in sicurezza lungo la strada provinciale.

Lo studio di inserimento urbanistico analizza gli strumenti urbanistici di tutti i livelli di pianificazione (Regionale, Provinciale e Comunale) ed individua se l'opera di progetto è conforme o meno alle previsioni.

Strumenti pianificatori

Di seguito si riporta l'elenco degli strumenti pianificatori analizzati, con l'indicazione della data di ultimo aggiornamento.

Strumenti a livello regionale:

- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R) della Regione Emilia Romagna - 1993

Strumenti a livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Rimini - 2013

Strumenti a livello comunale:

- Piano Strutturale Comunale di Santarcangelo di Romagna – 2021
- Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Santarcangelo di Romagna – 2019

PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO REGIONALE (P.T.P.R.)

<https://territorio.regione.emilia-romagna.it/paesaggio/PTPR>

Il Piano territoriale paesistico regionale (PTPR) è parte tematica del Piano territoriale regionale (PTR) e si pone come riferimento centrale della pianificazione e della programmazione regionale dettando regole e obiettivi per la conservazione dei paesaggi regionali. Esso prese forma in Emilia Romagna a partire dal 1986, in virtù del mandato conferito dalla legge statale n. 431 del 1985. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale è stato approvato con deliberazione del Consiglio regionale n. 1338 del 28 gennaio 1993. Successivamente i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) hanno dato attuazione alle previsioni dello stesso PTPR, specificandole e integrandole rispetto al territorio di competenza.

L'art. 40-quater della Legge Regionale 20/2000, "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio", introdotto con la L. R. n. 23 del 2009, che ha dato attuazione al D. Lgs. n. 42 del 2004, s.m.i., relativo al Codice dei beni culturali e del paesaggio, affida al Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) il compito di definire gli obiettivi e le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio, con riferimento all'intero territorio regionale, quale piano urbanistico-territoriale avente specifica considerazione dei valori paesaggistici, storico-testimoniali, culturali, naturali, morfologici ed estetici.

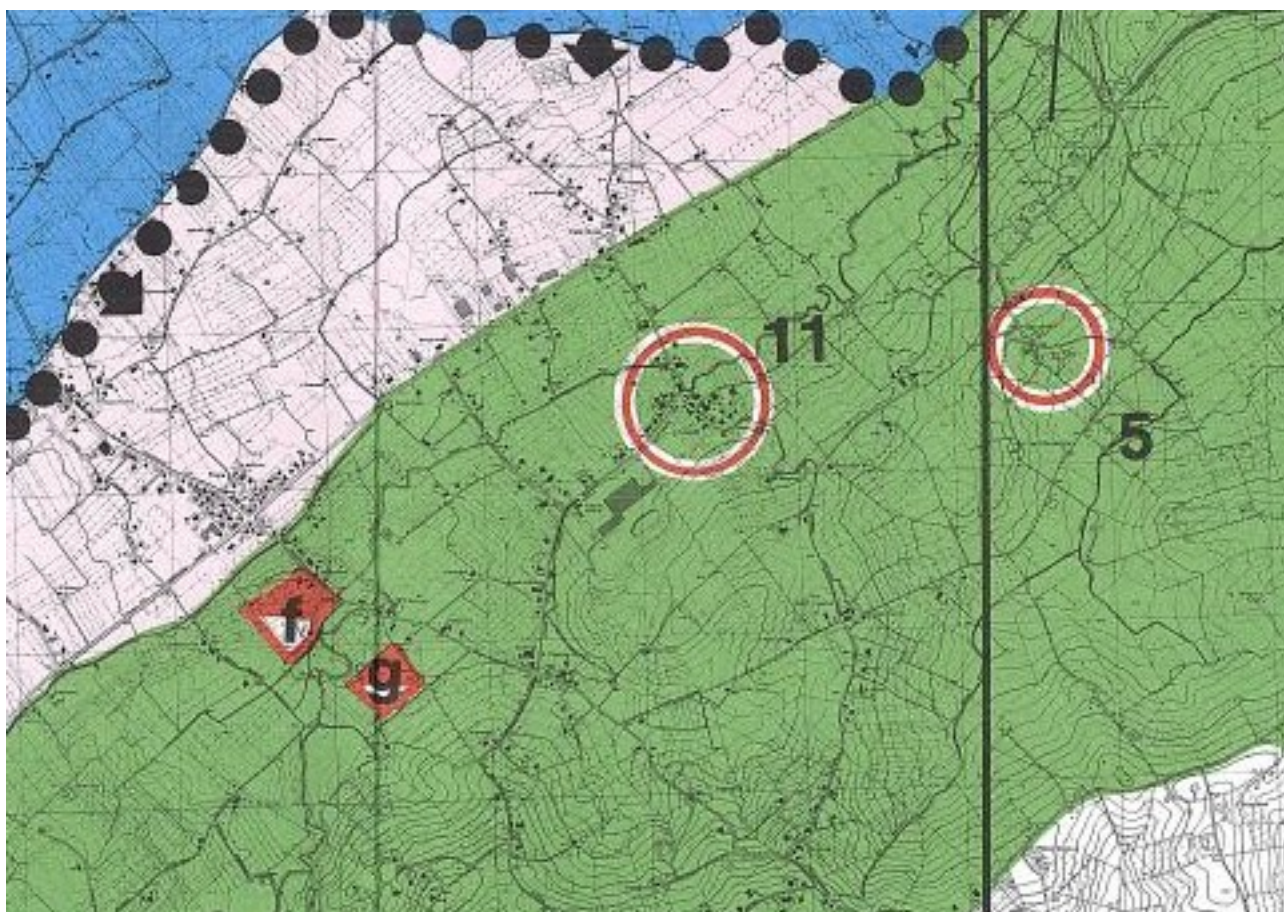
Sotto il profilo degli elaborati che lo costituiscono, l'impostazione del Piano paesistico è del tutto tradizionale, essendo formato da un corpo normativo e da una cartografia che delimita le aree a cui si applicano le relative disposizioni. Il PTPR individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo)

e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale.

La Regione è attualmente impegnata insieme al MiBAC nel processo di adeguamento del PTPR vigente al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004). L'attività di adeguamento del Piano Paesaggistico si sta concentrando nella prima fase sulla corretta individuazione delle aree tutelate, in base alle definizioni ope legis dell'art. 142 e soprattutto, sulla base dei provvedimenti emanati nel tempo, per individuare le aree di notevole interesse oggi tutelate dall'art. 136 del Codice dei Beni Culturali.

Il piano paesistica regionale influenza le strategie e le azioni di trasformazione del territorio sia attraverso la definizione di un quadro normativo di riferimento per la pianificazione provinciale e comunale, sia mediante singole azioni di tutela e di valorizzazione paesaggistico-ambientale.

Dall'entrata in vigore della sopracitata L.R. n.20 del 24 marzo 2000 i PTCP che hanno dato o diano attuazione alle prescrizioni del PTPR, approvato con la deliberazione del Consiglio regionale 28 gennaio 1993, n. 1338, costituiscono, in materia paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa. Tra i PTCP ad oggi approvati secondo tale profilo c'è quello della Provincia di Rimini di cui è stata approvata la variante comprensiva dell'estensione del PTCP del 2007 al territorio dell'Alta Valmarecchia con la delibera di Consiglio Provinciale n. 12 del 23 aprile 2013.



Dalla ricognizione dei beni tutelati emergono i seguenti vincoli che interessano il tracciato:

- Zone di particolare interesse paesaggistico - ambientale (art.19)
- Insediamenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane (art. 22)

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (P.T.C.P.)

https://www.provincia.rimini.it/prvcnrnmn/images/archivio/rimini/sites/default/files/progetti/territorio/2005_ptcp/mn_ptcp_2007_v_2012.htm

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali [...]; è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale." (L.R.20/2000 art.26 cc.1 e 2). Il primo PTCP della Provincia di Rimini risale al 1999, modificato con Variante approvata dalla Regione Emilia- Romagna con Delibera della Giunta Regionale n.2377 del 12.11.2001. Successivamente è entrata in vigore la legge "urbanistica" regionale "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" (L.R. nr.20 del 24 marzo 2000), e sono sopraggiunte numerose novità nel campo degli assetti economici, sociali, demografici, ambientali e della sicurezza del territorio. Pertanto, il Consiglio Provinciale ha deciso di dare vita ad un processo di aggiornamento del PTCP nel 2007. Con delibera del Consiglio n. 12 del 23 aprile 2013 l'Amministrazione provinciale di Rimini ha approvato la variante di estensione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale al territorio dell'Alta Valmarecchia comportante variante cartografica al Piano Territoriale Paesistico Regionale e di recepimento delle disposizioni in materia di tutela delle acque, con l'adeguamento al Piano di Gestione dell'Autorità di distretto dell'Appennino settentrionale, comprensiva della nuova Carta Forestale Provinciale adottata dalla stessa Provincia con deliberazione consiliare n.35 del 31 luglio 2012. Il Piano è entrato in vigore l'8 maggio 2013 a seguito della pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'articolo 27 comma 13 della L.R. 20/2000. Il Piano si compone di: Relazione Generale, Norme di attuazione, Tavole di Piano, VALSAT, Quadro Conoscitivo, Quadro Conoscitivo ante legge 117/2009, Carta Forestale, Dichiarazione di sintesi e misure di monitoraggio e Delibera di gr n. 1954/2012 contenente il parere motivato.

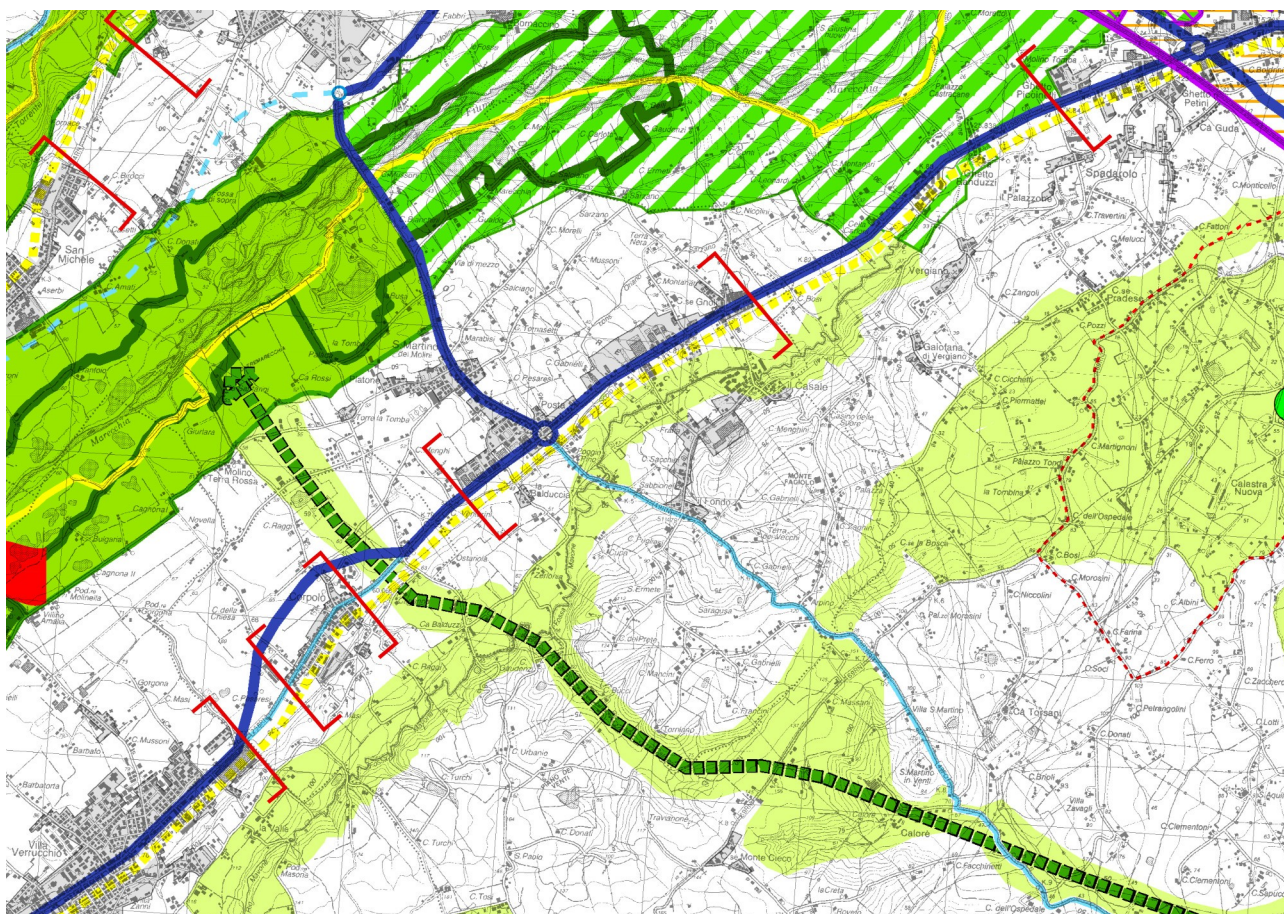
Assetto evolutivo del sistema provinciale

L'analisi della Tavola A - "Assetto evolutivo del sistema provinciale" ha evidenziato relativamente all'assetto ambientale le seguenti sovrapposizioni:

- Il tracciato della ciclabile di progetto si colloca in "Aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale" (Art. 1.5), ovvero nell'ambito degli elementi portanti della rete ecologica provinciale, un sistema territoriale di nodi e corridoi di varia consistenza e rilevanza caratterizzati dalla reciproca integrazione e dall'ampia ramificazione territoriale al fine di accrescere la biodiversità del territorio e favorire i processi di riproduzione delle risorse faunistiche e vegetazionali. In particolare, tra le linee di azione degli obiettivi del PTCP vi sono la promozione nel territorio rurale della presenza di spazi naturali o semi-naturali caratterizzati da specie autoctone e da buona funzionalità ecologica e il rafforzamento della

funzione svolta dallo spazio agricolo anche come connettivo ecologico diffuso, e la promozione in tutto il territorio dell'interconnessione fra i principali spazi naturali e seminaturali, a costituire un sistema integrato di valenza non solo ecologica ma anche fruitiva, capace di accrescere le potenzialità di sviluppo sostenibile del territori;

- Il tratto di pista ciclabile oggetto di intervento andrà a collegare via Marecchiese su cui troviamo i tracciati "Itinerari di interesse regionale e provinciale esistenti ed in progetto" e "itinerari ciclabili di collegamento funzionale" con l'Itinerario di interesse intercomunale e locale esistenti ed in progetto" di via Trasversale Marecchia. Le proposte del PTCP per le infrastrutture della viabilità sono finalizzate a sviluppare prevalentemente interventi di potenziamento, di ammodernamento e messa in sicurezza degli itinerari con limitati interventi di nuovo tracciato all'interno dei corridoi infrastrutturali esistenti e in condizioni accertate di compatibilità ambientale (art.11.4).
- Il tracciato rientra infine nell'assetto insediativo come varco di discontinuità urbana da salvaguardare. Le proposte del PTCP relativamente ai varchi ineditati lungo le principali strade vallive, sia quali scansioni fra abitato e abitato, indirizzano verso la conservazione all'uso agricolo e evitando utilizzazioni comportanti edificazione, sia altre opere presso la strada che comunque possano disturbare il rapporto visivo fra chi percorre l'arteria e il paesaggio agricolo e/o collinare circostante, ivi compresi distributori di carburanti, cartellonistica pubblicitaria, tralicci, siepi alte e simili.



Si può concludere che l'intervento di progetto è in linea con la previsione di collegamento denominate "Itinerari di interesse regionale e provinciale esistenti e di progetto", "itinerari ciclabili di collegamento funzionale" e l'itinerario di interesse intercomunale e locale esistenti ed in progetto".

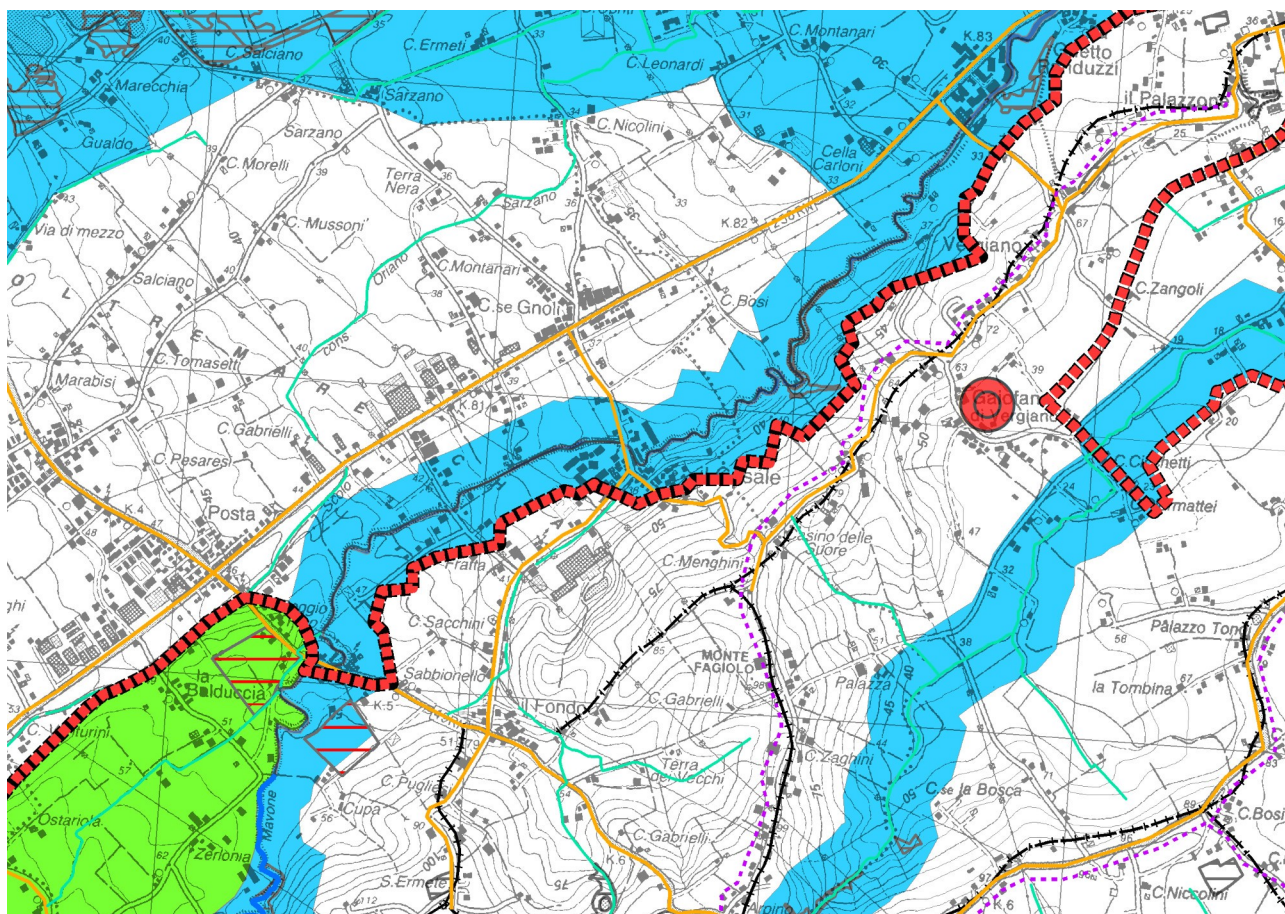
Dal punto di vista della rete ecologica il progetto mantiene le siepi ed i filari esistenti, implementando la rete. L'uso pedonale e ciclabile della nuova infrastruttura non è in contrasto ne con la rete stessa ne con la salvaguardia della discontinuità urbana.

Per questi motivi si ritiene che il progetto sia in linea con gli obiettivi regionali e di tutela.

Tutela del patrimonio paesaggistico

L'analisi della Tavola B.1 - "Tutela del patrimonio paesaggistico" ha evidenziato le seguenti sovrapposizioni:

- La parte del tracciato della ciclabile di progetto collocata tra Casale e la SP 258 si colloca in "Zone di tutela dei caratteri ambientali dilaghi, bacini e corsi d'acqua" (Art. 5.4).
- Lo stesso tratto si colloca all'interno del "Sistema collinare-montano e dei crinali (Art. 1.2)

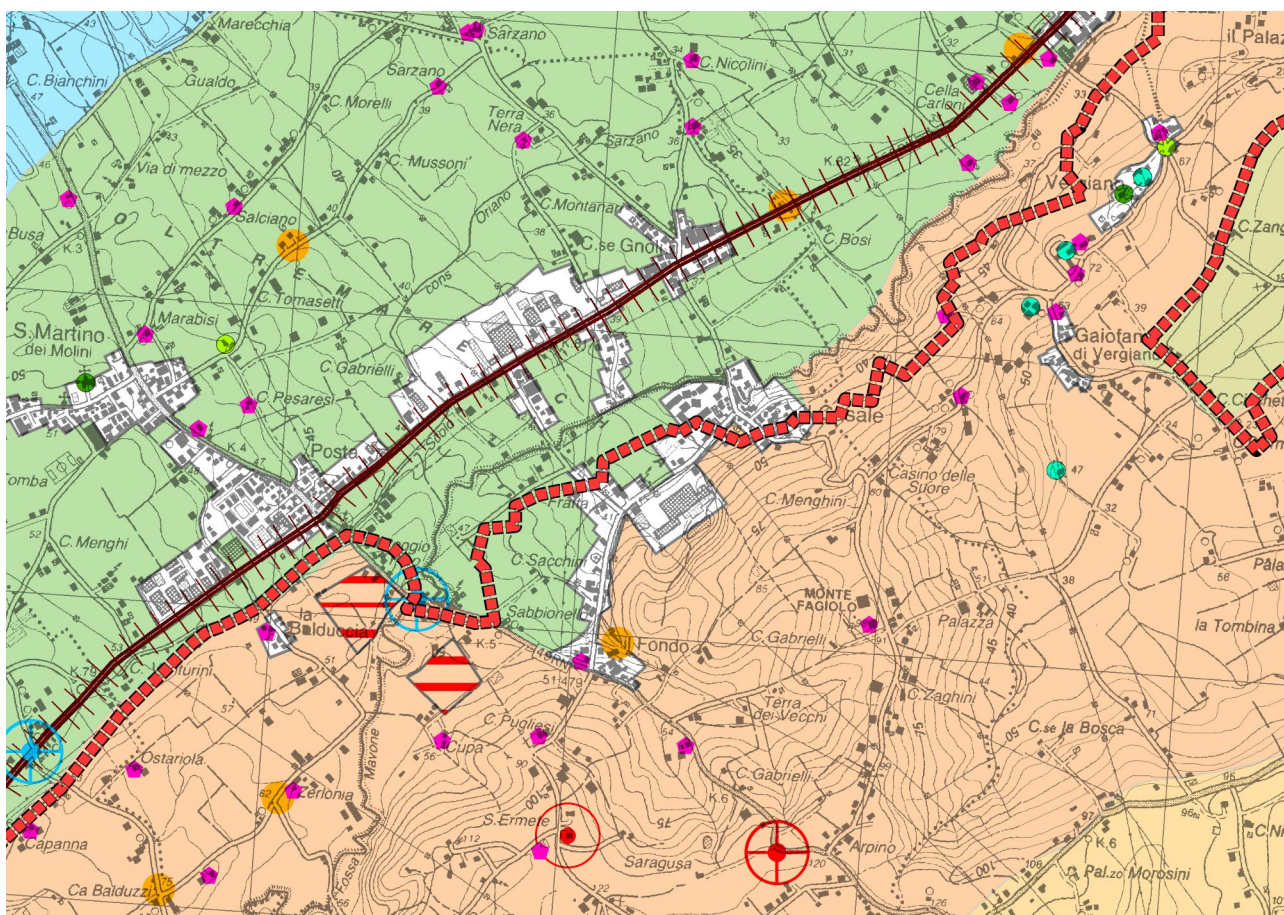


La ciclovia di progetto rispetta la normativa che, per quanto riguarda la definizione dei progetti di realizzazione, di ampliamento e di rifacimento delle infrastrutture lineari e degli impianti, stabilisce che si debba evitare che essi corrano parallelamente ai corsi d'acqua. Allo stesso tempo la realizzazione di una pista ciclabile è ammesso all'interno del "Sistema collinare-montano e dei crinali".

Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali

L'analisi della Tavola C.1 - "Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali" ha evidenziato le seguenti sovrapposizioni:

- Il primo tratto del tracciato della ciclabile di progetto, che da via Marecchiese porta a Casale, si colloca in "Sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalliva del Marecchia", mentre il secondo tratto, che da Casale porta al Fondo, rientra "nell'unità di paesaggio della collina". Attraverso il Quadro metodologico, il PTCP affronta il tema del paesaggio con un particolare approfondimento metodologico per cui si è diviso in Unità di paesaggio ogni area caratterizzata da unitarietà fisica ed economica. L'obiettivo della definizione delle Unità di paesaggio è quello di definire una ambiti di riferimento utile alla valutazione e all'orientamento delle politiche territoriali. Le sub unità derivano dall'individuazione di sistemi territoriali a livello locale, più specifici, caratterizzati da simile morfologia, ma anche "relazioni di solidarietà" sociali ed economiche e "riferimenti di appartenenza".
- in prossimità di Fondo viene individuato un "Sistema insediativo rurale" e un albero monumentale.



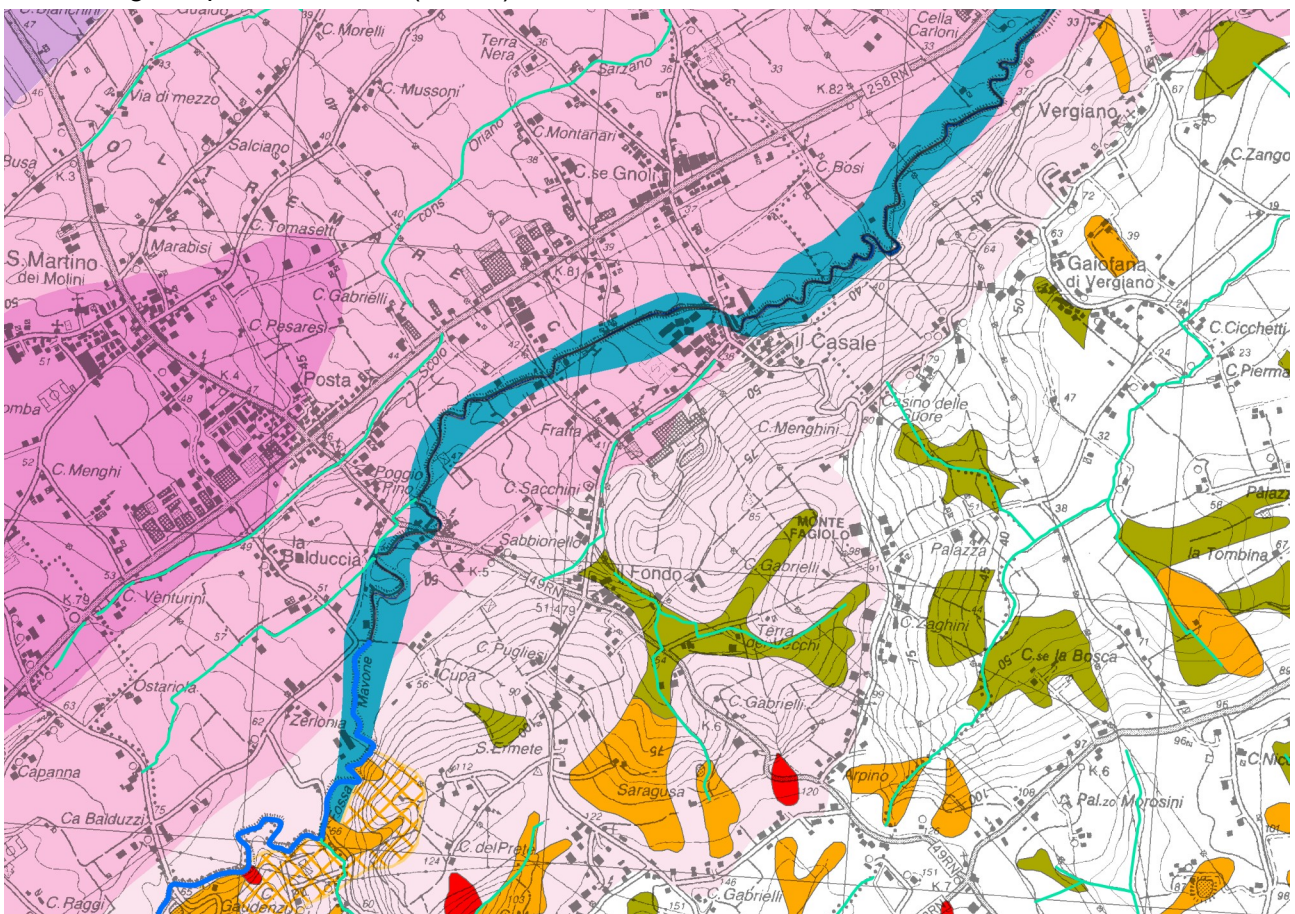
Il progetto non presenta interferenze con le tutele sopracitate.

Rischi ambientali

L'analisi della Tavola D.1 - "Rischi ambientali" (variante 2012 del PTCP 2007) ha evidenziato che il tracciato della ciclabile di progetto si colloca in "Aree di ricarica indiretta della falda" – ARI (art.3.5) e nell'ultimo tratto in Bacini imbriferi - BI (art. 3.5). Tali aree sono state definite dal PTCP al fine di salvaguardare la ricarica della falda e la relativa qualità delle acque nonché di garantire la tutela delle dinamiche fluviali e la salvaguardia della qualità ambientale dei territori di pertinenza fluviale. In riferimento alle NTA è rilevante l'indicazione per cui in queste aree sono ammessi interventi di nuova urbanizzazione in rispetto delle disposizioni su sistema insediativo e ambientale.

Per dei tratti tra Casale e Fondo il tracciato si colloca in "Aree esondabili (art. 2.3)" e Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua - reticolo idrografico minore (art. 2.2) che prevedono la possibilità di realizzare interventi relativi alle infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento che non determinino rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo;

L'intervento consiste in un'opera pubblica strategica non diversamente localizzabile, che comporta la trasformazione di una superficie permeabile di estensione modesta. Infatti sui terreni ad oggi agricoli la pista ciclopedonale sarà realizzata in pavimentazione drenante, gli altri tratti si collocano su terreni già impermeabilizzati (strade).



Non si ravvedono criticità in termini di alimentazione e ripascimento della falda.

PIANO STRUTTURALE COMUNALE, SANTARCANGELO DI ROMAGNA (P.S.C.)

<https://www.comune.santarcangelo.rn.it/servizi/edilizia-e-strumenti-urbanistici/pianificazioneterritoriale/psc/psc-approvato-1>

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) definisce le strategie per il governo dell'intero territorio comunale, in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi urbanistici della regione e con gli strumenti di pianificazione provinciale.

Il PSC del Comune di Santarcangelo di Romagna è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 22 del 21/07/2010 e successiva variante ai sensi dell'art. 32 bis L.R. 20/2000, approvata con Delibera del Consiglio Comunale n. 41 del 09/05/2012, e variante specifica approvata con Delibera di Consiglio comunale n. 9 del 26/02/2021, pubblicata sul Bur n. 73 del 17 marzo 2021.

Il Piano Strutturale è costituito da Relazione, Norme, Schede degli ambiti, Rapporto ambientale ai fini del VAS - VALSAT, Dichiarazione di sintesi, Relazione geologica e dagli elaborati cartografici elencati di seguito:

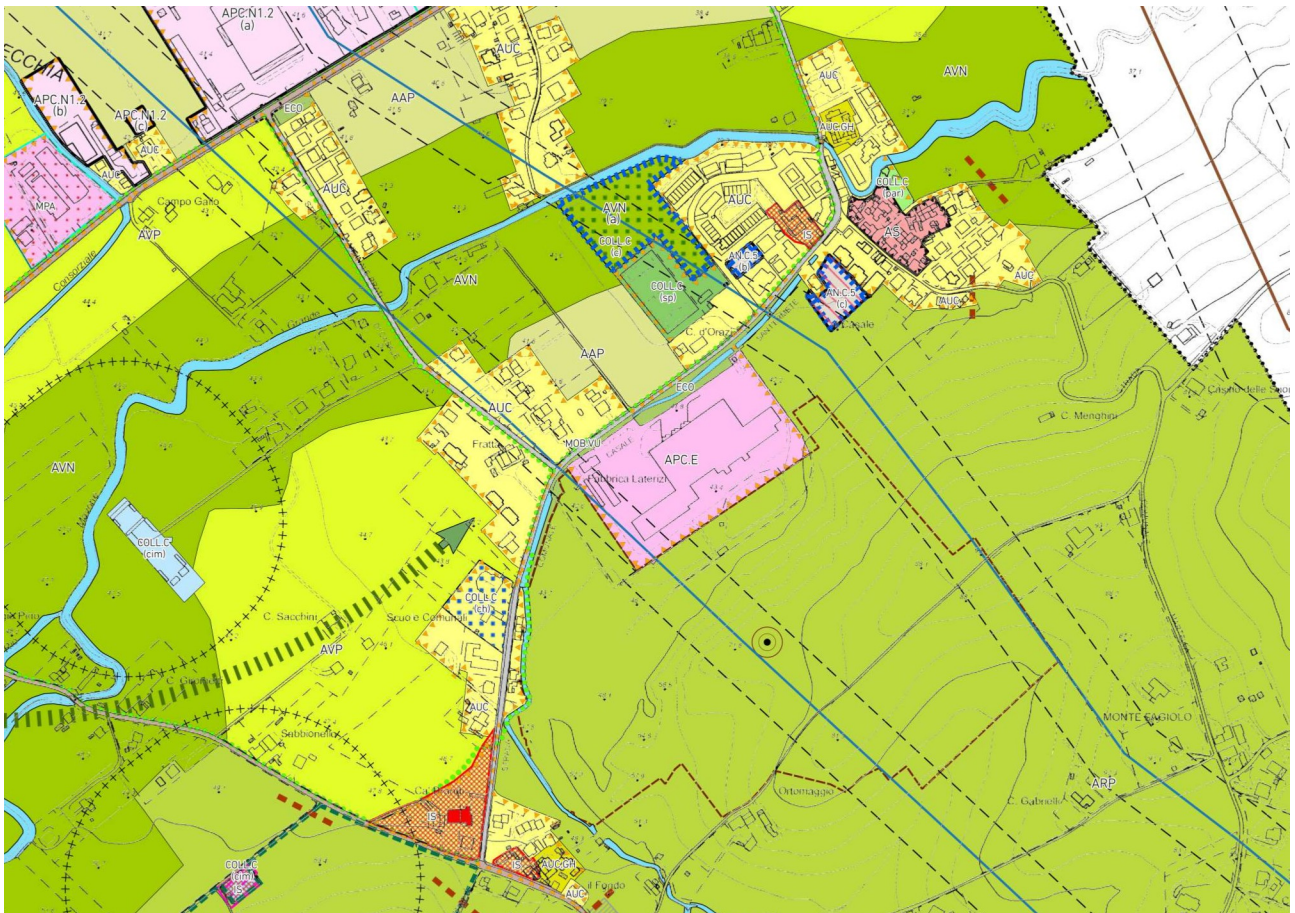
- Ambiti e trasformazioni territoriali (tavv. da 1A a 1C)
- Tutele e vincoli di natura ambientale (tavv. da 2A a 2C)
- Tutele e vincoli di natura storico-culturale, paesaggistica e antropica (tavv. da 3A a 3C)
- Carta di inquadramento territoriale (tav.4)

Sono parte integrante del PSC anche le controdeduzioni alle osservazioni, relazione controdedotta, norme controdedotte, schede ambiti controdedotte, nonché le tavole controdedotte, la relazione archeologica generale finale CPA e la carta delle potenzialità archeologiche.

Si procede con l'analisi degli elaborati vigenti del PSC che interessano l'area di progetto anche in relazione alla tipologia di intervento.

Ambiti e trasformazioni territoriali – Allegato 01

Dall'analisi della tavola "Ambiti e trasformazioni territoriali", il tracciato della ciclovvia di progetto, rispetto alla macro-classificazione del territorio comunale (art.33 del PSC) si sviluppa in parte in ambito Territorio Rurale – TRU ed in parte attraversa Territorio Urbanizzato TU. L'obiettivo del PSC e del RUE nel territorio rurale è di mantenere e tutelare il sistema agricolo produttivo del territorio e, nello stesso tempo, di tutelare e valorizzare tutti gli elementi strutturali e naturali di valore storicotestimoniale e ambientale.



Rispetto al tema di ambiti e trasformazioni naturali, la pista ciclabile attraversa Ambiti Urbani Consolidati AUC e Ghetti AUC.GH (Art. 45, 46 e 47 del PSC), Ambiti di Valore Naturale e ambientale AVN (art. 70 del PSC), Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico – ARP (art. 71 del PSC), ambiti ad alta vocazione produttiva AVP (art. 72 del PSC), Ambiti agricoli periurbani AAP (art. 73 del PSC) e Insediamenti Storici IS (Art. 43 del PSC).

In particolare le Norme del PSC inseriscono gli ambiti rurali nei corridoi di rilevanza regionale e provinciale, pertanto gli obiettivi e le azioni vengono normate dall'articolo n.25., secondo il quale le direttive del PSC indicano la promozione in tutto il territorio dell'interconnessione fra i principali spazi naturali e seminaturali, a costituire un sistema integrato di valenza non solo ecologica ma anche fruitiva, capace di accrescere le potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio e la valorizzazione dei territori rurali in qualità di aree a connettività diffusa, con particolare riferimento agli ambiti periurbani. In riferimento alle dotazioni ecologiche e ambientali di livello locale in territorio rurale, negli ambiti classificati ECO dal PSC sono previste attrezzature, infrastrutture e sistemazioni finalizzate all'urbanizzazione degli insediamenti, al miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, alla mitigazione degli impatti negativi (art. 83 del PSC).

Le norme del PSC per quanto concerne gli insediamenti storici promuovono la sistemazione e il ripristino di tratti di viabilità storica in particolare al fine di definire percorsi pedonali e ciclabili di interesse storico culturale e paesaggistico. Per quanto concerne gli ambiti Urbani consolidati

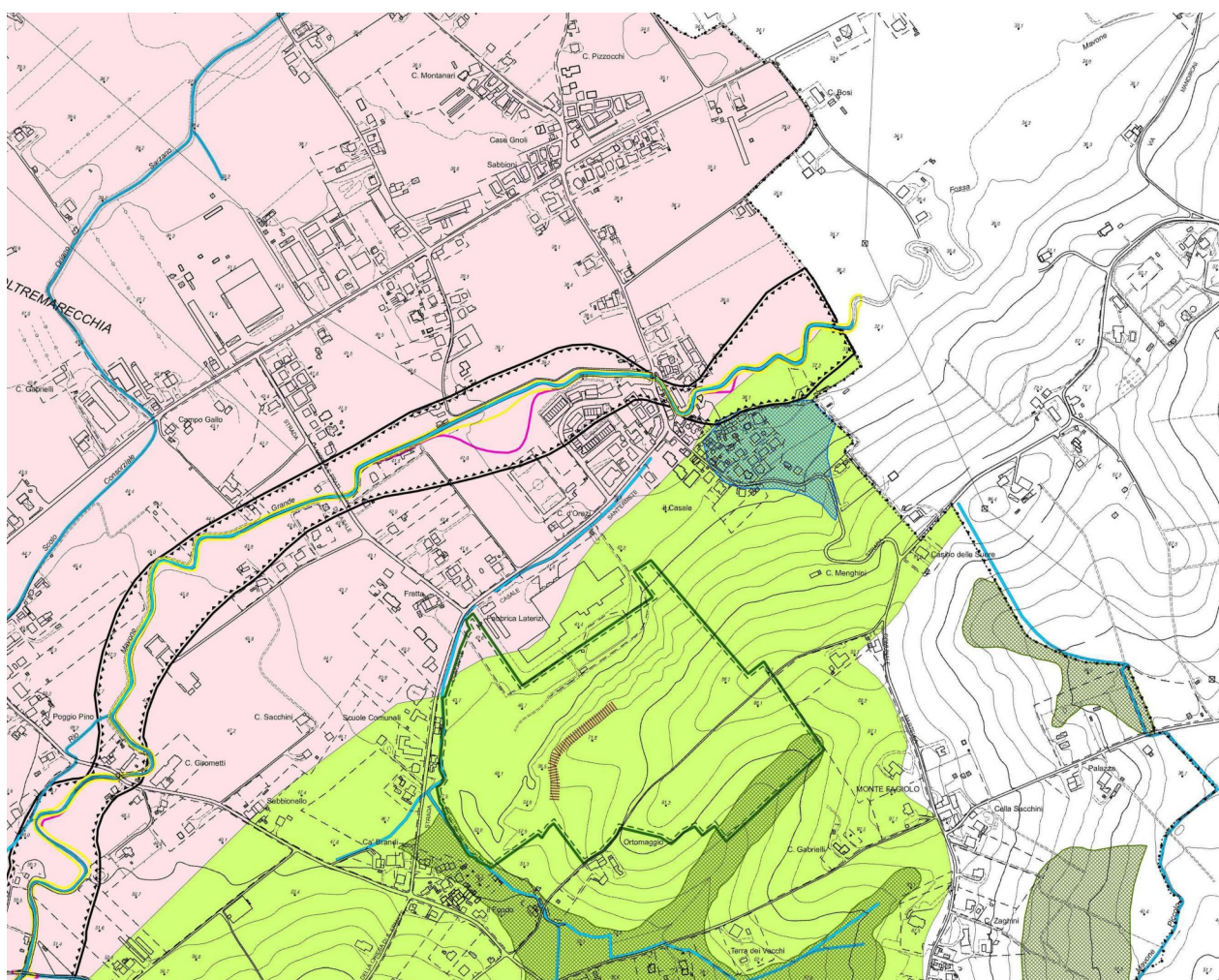
prescrive l'incremento della sicurezza e della qualità di vita dei cittadini attraverso politiche di qualificazione dei tessuti urbani.

Relativamente alla rete della viabilità extraurbana di interesse provinciale e intercomunale esistente, alla rete di base comunale esistenti e alle principali piste ciclabili esistenti e di progetto (art. 82 del PSC) il progetto si inserisce nelle fasce territoriali entro le quali si prevede la realizzazione della viabilità di progetto.

In due punti del tracciato in oggetto attraversa Fascie di attenzione per l'inquinamento elettromagnetico con elettrodotti ad alta tensione (art.92 del PSC). Il tratto finale comprende la fascia di rispetto cimiteriale rientrante nelle dotazioni ecologiche e ambientali (art. 36 del PSC).

L'uso a pista ciclabile risulta pertanto compatibile.

Tutele e vincoli di natura ambientale – Allegato 02



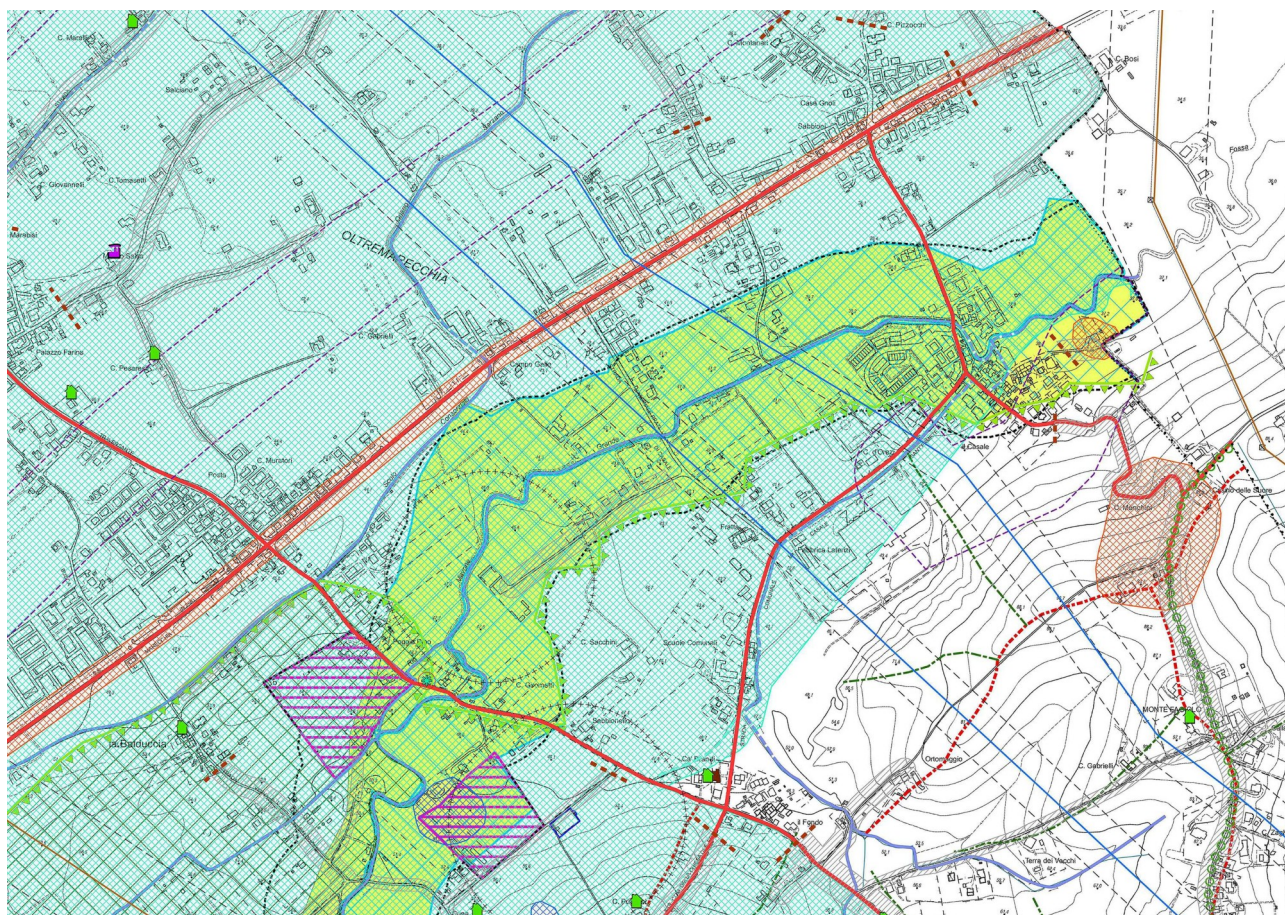
Dall'analisi della Tavola "Tutele e vincoli di natura ambientale" si evidenzia che il primo tratto della ciclabile in progetto, rientra nell'ambito Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 14.4 del PSC) mentre il tratto finale rientra in Bacini imbriferi (BI) (art. 14.4 del PSC). In tali ambiti al fine di limitare il rischio idraulico derivante dallo smaltimento delle acque meteoriche, applica le prescrizioni di cui all'art. 10 del PSC. Nelle Aree di ricarica indiretta (ARI) il POC e gli strumenti attuativi, a compensazione di nuove impermeabilizzazioni, individuano le aree da destinare a

ripascimento della falda per un'estensione non inferiore a quella di nuova impermeabilizzazione, fermo restando l'obbligo di gestione delle acque di prima pioggia ai sensi dell'art.10.2 delle norme del PTCP "Requisiti degli insediamenti in materia di smaltimento e depurazione dei reflui".

In prossimità del tracciato sono presenti Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 7 del PSC), in tali aree sono consentiti interventi relativi alle infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o a nuove infrastrutture in attraversamento che non determinano rischio idraulico e con tracciato il più possibile ortogonale all'alveo. Entro gli ambiti di cui al presente articolo vanno applicate le Direttive dell'Autorità di bacino.

Un tratto del tracciato rientra in Aree esondabili (art. 8 del PSC) che prevede la possibilità di realizzare interventi relativi a infrastrutture tecnologiche e viarie esistenti o a nuove infrastrutture che non comportino rischio idraulico e per le quali sia dimostrata l'impossibilità di localizzazione alternativa.

Tutele e vincoli di natura storico-culturale, paesaggistica e antropica – Allegato 03

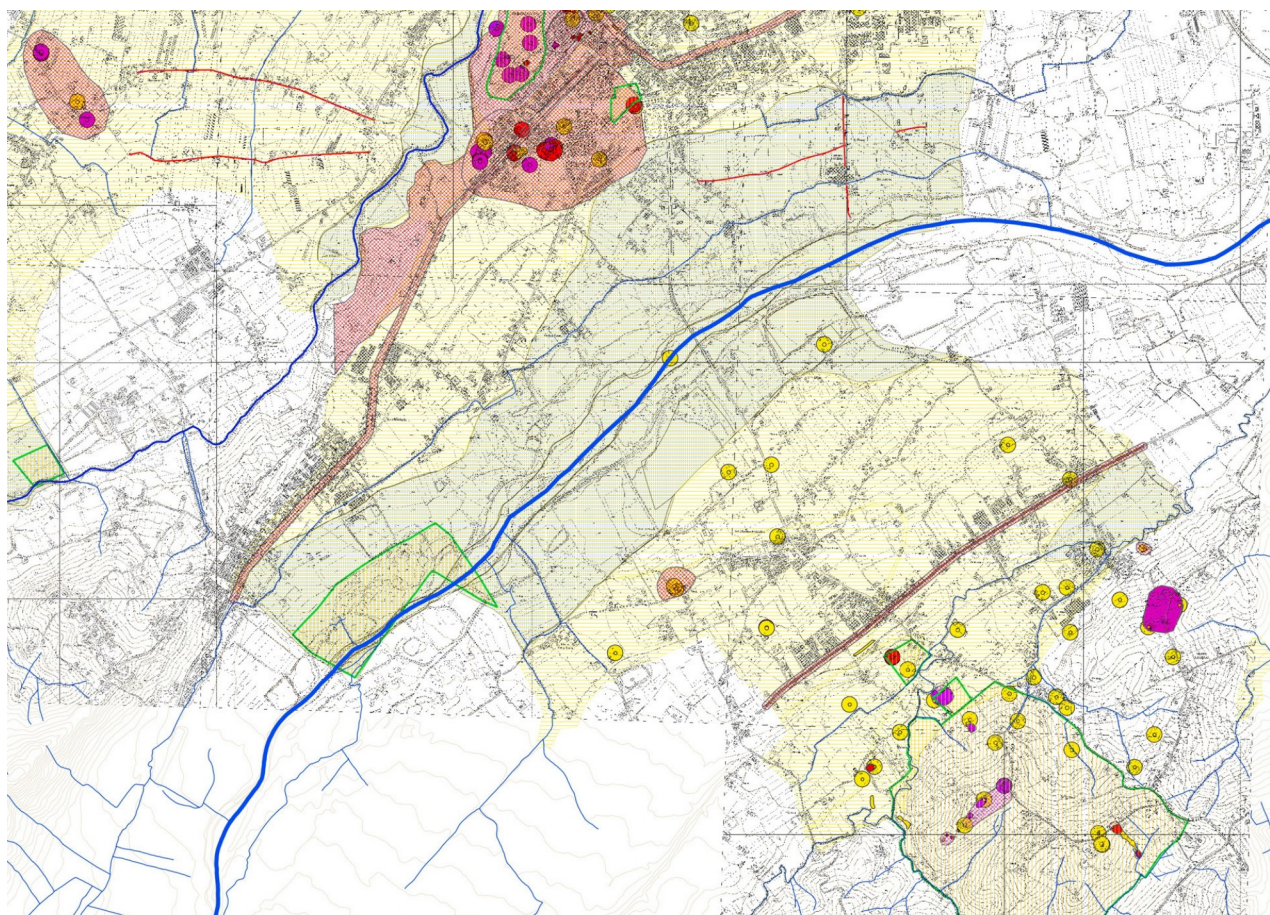


Dall'analisi della Tavola "Tutele e vincoli di natura storico-culturale, paesaggistica e antropica" si evidenzia che la ciclabile in progetto rientra nelle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 29 del PSC). Per quanto riguarda le potenzialità archeologiche il tracciato risulta con bassa potenzialità (art. 30 c. 8 del PSC). Come elementi di interesse storico testimoniale è presente una strada storica extraurbana (art. 32 del PSC). L'area rientra inoltre nel

sistema collinare e dei crinali (art. 24 del PSC). Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua ammette linee di linee di comunicazione viaria, ferroviaria anche se di tipo metropolitano ed idroviaria qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali o provinciali. Nelle area a potenzialità archeologica bassa dovrà essere richiesto nel caso vengano realizzati scavi ad una profondità superiore ai 60 cm. Per quanto concerne il Sistema collinare e dei crinali è previsto l'obbligo della valutazione di impatto ambientale delle opere riguardanti linee di comunicazione viaria, nonché ferroviaria anche se di tipo metropolitano.

In sintesi il progetto è coerente con le prescrizioni del PSC: l'opera in progetto è un'opera lineare di rilevanza locale, che non corre parallelamente ai corsi d'acqua e che nei tratti di nuova costruzione prevede l'utilizzo di materiali drenanti.

Carta delle potenzialità archeologiche



Il PSC recepisce l'individuazione effettuata dal PTCP delle aree interessate da notevole presenza di materiali e/o strutture di interesse archeologico, già rinvenuti ovvero non ancora oggetto di regolari campagne di scavo, ma motivatamente ritenuti presenti, e le aree che si possono configurare come luoghi di importante documentazione storica e insediativa. L'area di progetto risulta essere una zona di interesse a basso potenziale archeologico, tutelata dalle prescrizioni dell'art.142 D. Lgs.42/2004 in merito alle disposizioni di archeologia preventiva. La Soprintendenza

Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini dovrà pertanto esprimere parere in merito alla progettazione in oggetto.

REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO, SANTARCANGELO DI ROMAGNA (R.U.E.)

<https://www.comune.santarcangelo.rn.it/servizi/edilizia-e-strumenti-urbanistici/pianificazione-territoriale/regolamento-urbanistico-edilizio/variante-specifica-n-3/variante-specifica-n-3-al-rue>

Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) è lo strumento di pianificazione urbanistica comunale cui compete la disciplina generale delle parti di territorio urbano strutturato e di territorio rurale, non sottoposte a POC, attuabili con intervento edilizio diretto.

Il RUE del Comune di Santarcangelo di Romagna è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 42 del 09/05/2012 così come modificato con successiva variante specifica n. 1 approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 13 del 12/03/2015, variante 2 approvata con Delibera di Consiglio Comunale n. 98 del 22/12/2016, Variante specifica n. 2, approvata con delibera di Consiglio comunale n. 4 del 1° febbraio 2019 e Variante specifica n. 3 al Rue, adottata con delibera di Consiglio comunale n. 77 del 18 dicembre 2019, pubblicata sul BUR n. 4 dell'8 gennaio 2020 e approvata con DCC n. 58 del 30/09/2021.

Il Regolamento Urbanistico Edilizio è costituito dalle Norme di RUE, Tavole di piano, VALSAT e sintesi non tecniche VALSAT.

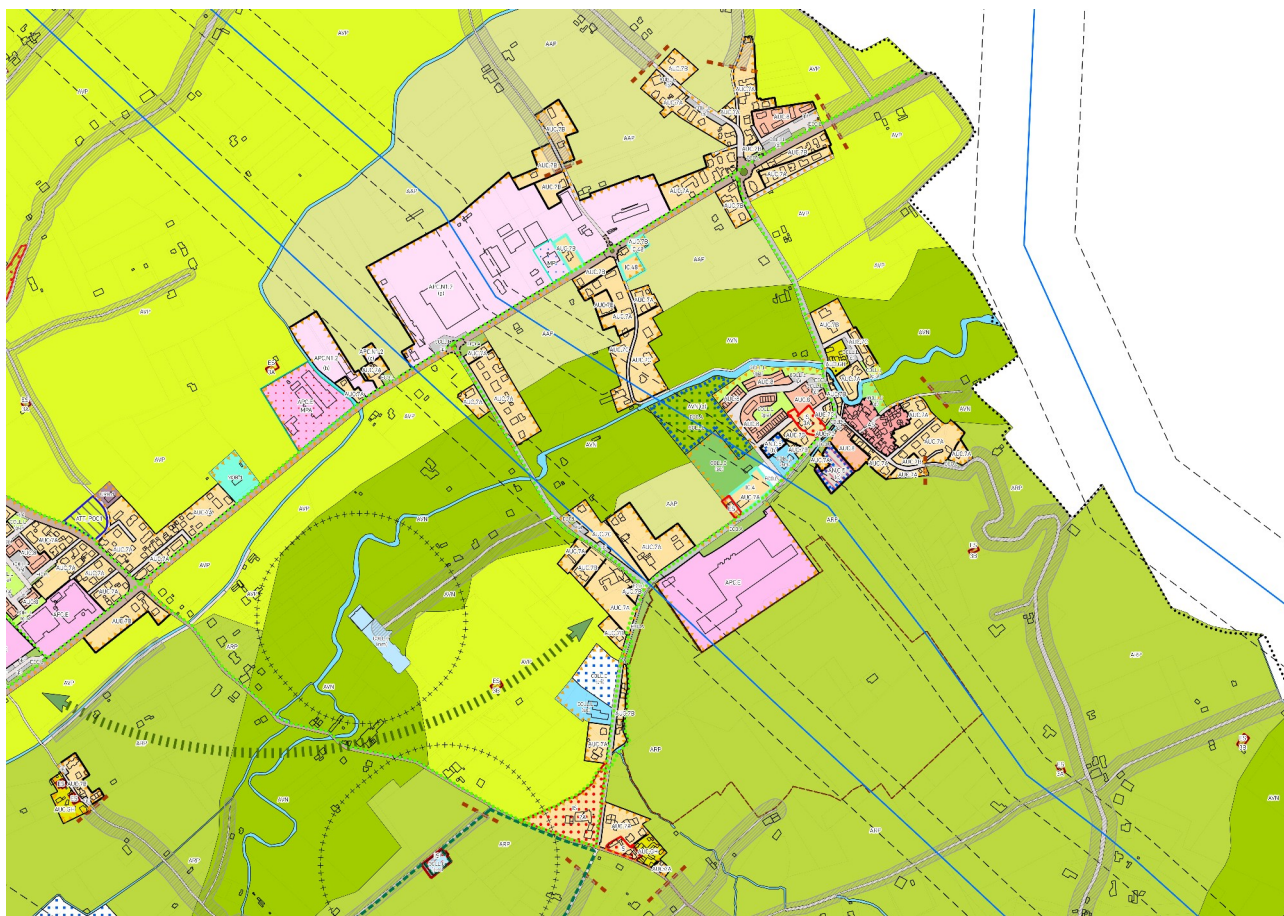
Si procede con l'analisi dell'elaborato vigente del RUE che interessa l'area di progetto anche in relazione alla tipologia di intervento.

Ambiti e trasformazioni territoriali

A seguito dell'analisi della Tavola 1.S e del precedente PSC, si sono evidenziate le seguenti sovrapposizioni:

La pista ciclabile in oggetto attraversa Ambiti Urbani Consolidati dei nuclei minori AUC7, Ambiti Urbani Consolidati da piani attuativi unitari recenti e completamente attuati AUC8 e Ambiti Urbani Consolidati costituiti da nuclei perlopiù rurali ("ghetti") AUC.GH (Art. 19 e 20 del RUE), Ambiti di Valore Naturale e ambientale AVN (art. 39 del RUE), Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico – ARP (art. 40 del RUE), ambiti ad alta vocazione produttiva AVP (art. 41 del RUE), Ambiti agricoli periurbani AAP (art. 42 del RUE) e Insediamenti Storici IS (Art. 11 del RUE). Sono presenti inoltre varie aree COLL - Attrezzature e spazi collettivi (Artt. 53-59 del RUE) ed aree ECO - Dotazioni ecologiche e ambientali (Art. 77 del RUE), sia di livello urbano ECO.A che di livello locale ECO.L. In due punti del tracciato in oggetto attraversa aree di rispetto della Rete elettrodotti dell'Alta Tensione e relative fasce di attenzione per inquinamento elettromagnetico (art.83 del RUE). Il tratto finale comprende la fascia di rispetto cimiteriale rientrante nelle dotazioni ecologiche e ambientali (art. 53 c.14 del RUE).

Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture per la mobilità (Capo 3.C del RUE) il tracciato segue la rete di base comunale - Principali piste ciclabili, esistenti e di progetto MOB. CP..



Rispetto al tema di ambiti e trasformazioni naturali, la ciclabile in ambiti rurali, ambiti urbani e insediamenti storici. Nelle disposizione al RUE, l'intervento di progetto viene considerato congruo. In particolare in riferimento all'articolo n.38 per cui qualunque intervento tra quelli ammessi deve essere tale da garantire la conservazione dell'assetto morfologico con la conservazione dei segni architettonici della tradizione e la percezione degli elementi di interesse naturalistico-ambientale presenti, e per l'articolo 38bis del RUE, per cui nel territorio rurale sono ammesse le attività all'aperto con esso compatibili come i percorsi per cicloturisti, essendo considerati attrezzature ricreative e sportive a basso impatto. Si evidenzia inoltre come secondo le prescrizioni specifiche per gli interventi negli ambiti AVN (art.39 del RUE), nelle aree esterne di 10 ml alla fascia dal limite degli alvei di piena ordinaria dei corsi d'acqua è consentita la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonabili e ciclabili e di corridoi ecologici e sistemazione a verde destinabili ad attività per il tempo libero, in conformità con il progetto presentato. Negli ambiti ARP, AVP e AAP sono ammessi Percorsi e spazi di sosta pedonabili e ciclabili o aree sportive.

In riferimento alle dotazioni ecologiche e ambientali di livello locale, relativamente alla permeabilità dei suoli, è consentito il mantenimento dello stato di fatto e di attività in essere come la sistemazione di percorsi pedonali e ciclabili (art. 77 del RUE). Il progetto si conforma alle

disposizioni del RUE anche relativamente alla rete delle principali piste ciclabili esistenti e di progetto (capo 3C, art.66 c.8) per cui le piste ciclabili bidirezionali devono avere una larghezza non inferiore a 2,50 m e per cui devono essere assicurate la continuità plano altimetrica delle superfici e le segnalazioni di attraversamento mediante appositi segnali. Lo stesso tratto finale rientra nella fascia di rispetto cimiteriale ed è normato dall'articolo 53 comma 14.3 del RUE che ammette la costruzione di impianti tecnici, di infrastrutture e di manufatti diversi dagli edifici per i quali valgono le disposizioni della circolare della Regione Emilia-Romagna del 21/01/2005 prot. AMP/DPA/1493 in applicazione della L.R. 14/2004.

L'uso a pista ciclabile risulta pertanto compatibile.

Trento, Febbraio 2023

Il progettista

