

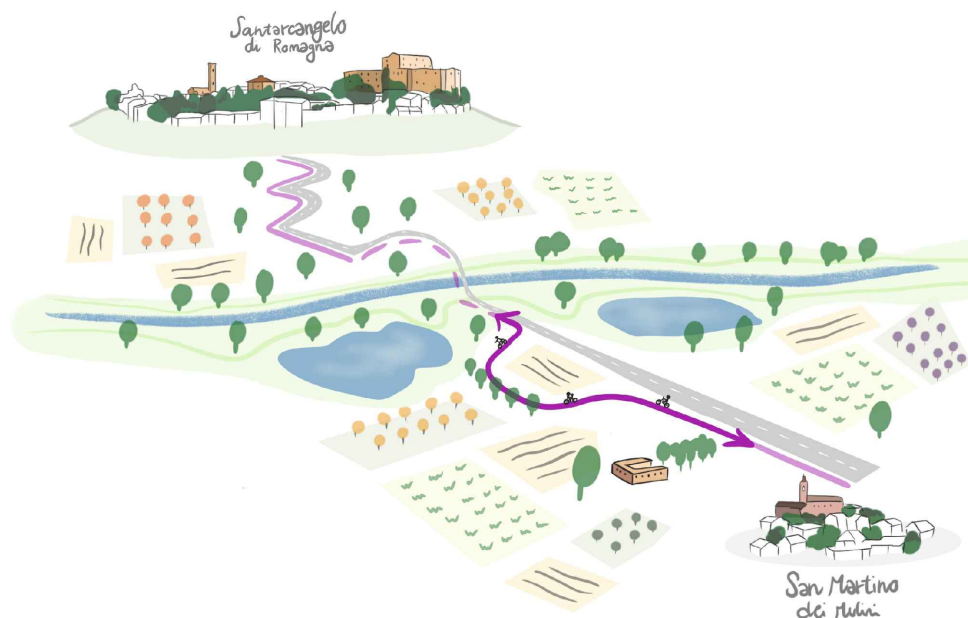


CITTÀ DI SANTARCANGELO DI ROMAGNA

SETTORE TERRITORIO

QUALIFICAZIONE CITTÀ PUBBLICA E OPERE STRATEGICHE

PIAZZA GANGANELLI, 1 – 47822 SANTARCANGELO - TEL. 0541 356111 - EMAIL: URP@COMUNE.SANTARCANGELO.RN.IT



OGGETTO:

**RIQUALIFICAZIONE DI VIA TRASVERSALE MARECCHIA (S.P. 49), IN LOCALITÀ SAN MARTINO DEI MULINI, MEDIANTE REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE
CUP C41B21000030004**

PROGETTO DI FATTIBILITÀ
TECNICO-ECONOMICA

PROGETTO DEFINITIVO

PROGETTO ESECUTIVO

DIRIGENTE DEL SETTORE DEL TERRITORIO:
ING. NATASCIA CASADEI

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:
GEOM. GILBERTO BUGLI

ELABORATO:
RELAZIONE PAESAGGISTICA

ALLEGATO

TAVOLA

DATA

SCALA

URB 2-1-A

**SETTEMBRE
2021**



PROGETTISTI:
**ARCH. IRENE ESPOSITO
ARCH. ENRICO GUAITOLI PANINI**

COLLABORATORI:
**PAES. GIULIA MAZZALI
DOTT. ARCH. MICHELA GESSANI
DOTT. ARCH. ELEONORA VACCARI**

CONSULENTI:
ING. ALEX SAMARITANI

PERCORSO E NOME FILE:
REVISIONE 01

ALLEGATO D
(di cui all'art. 8, comma 1)

Relazione paesaggistica semplificata

1. RICHIEDENTE (1) Comune di Santarcangelo di Romagna

☐ persona fisica ☐ società ☐ impresa ☒ ente

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO (2):

B.11. interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: **percorsi ciclabili**

3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

☐ temporaneo

☒ permanente

5. DESTINAZIONE D'USO

☐ residenziale ☐ ricettiva/turistica ☐ industriale/artigianale ☒ agricolo ☐ commerciale/direzionale

☒ altro: viabilità pubblica

6. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

☐ centro o nucleo storico ☐ area urbana ☒ area periurbana ☐ insediamento rurale (sparso e nucleo)

☐ area agricola ☐ area naturale ☐ area boscata ☒ ambito fluviale ☐ ambito lacustre

☐ altro

7. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

☒ pianura ☐ versante ☐ crinale (collinare/montano) ☐ piana valliva (montana/collinare)

☐ altopiano/promontorio ☐ costa (bassa/alta) ☐ altro.....

8. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

a) estratto cartografico CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO

L'edificio o area di intervento deve essere evidenziato sulla cartografia attraverso apposito segno grafico o coloritura;



Fig.1 inquadramento del tracciato della pista ciclopedonale in progetto su estratto catastale, i tratti interessati dal vincolo (art. 142 lettera c del D.Lgs 42/2004) in arancione

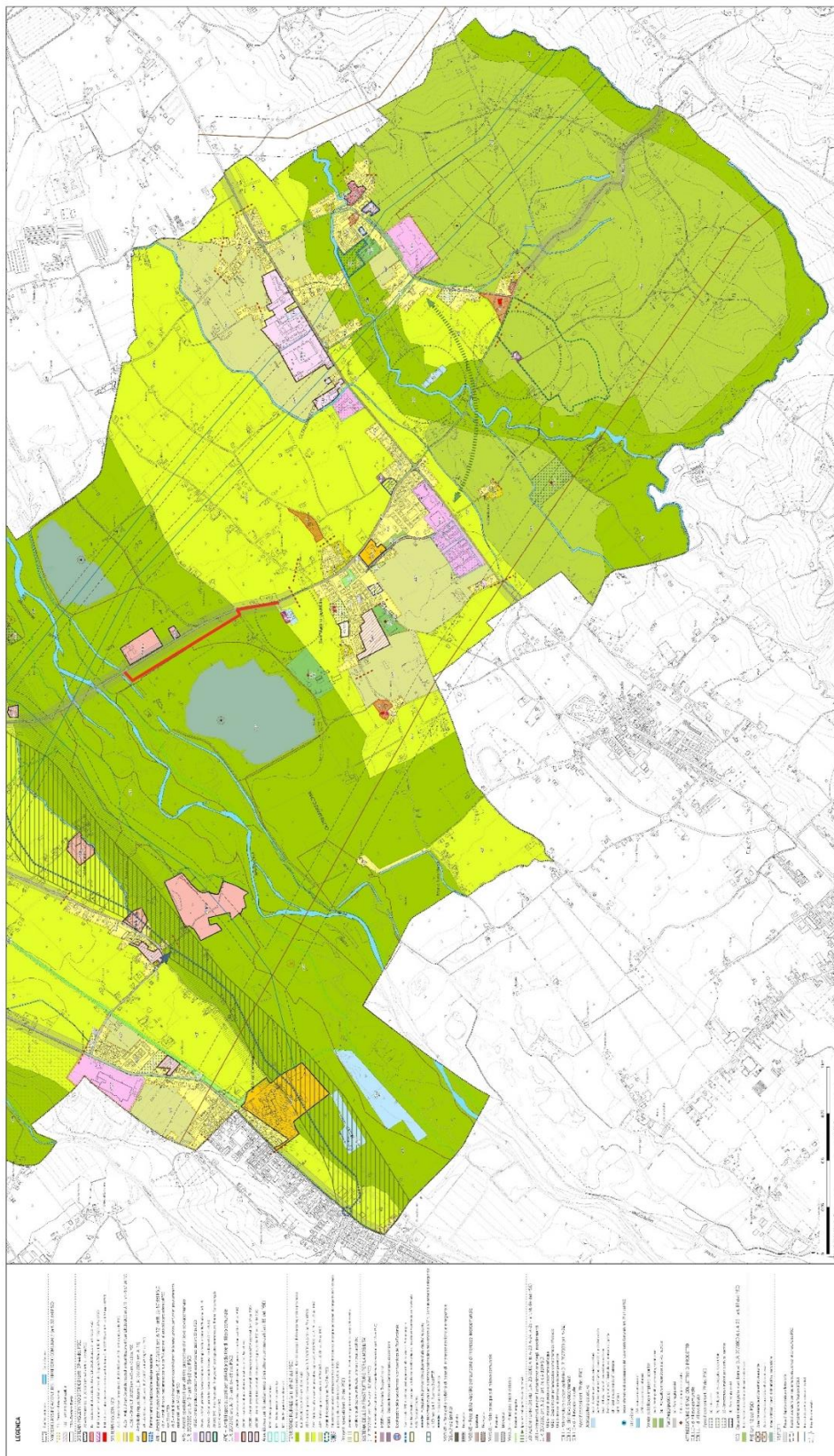


Fig.2 inquadramento del tracciato della pista ciclopeditonale in progetto su CTR, i tratti interessati dal vincolo (art. 142 lettera c del D.Lgs 42/2004) in arancione

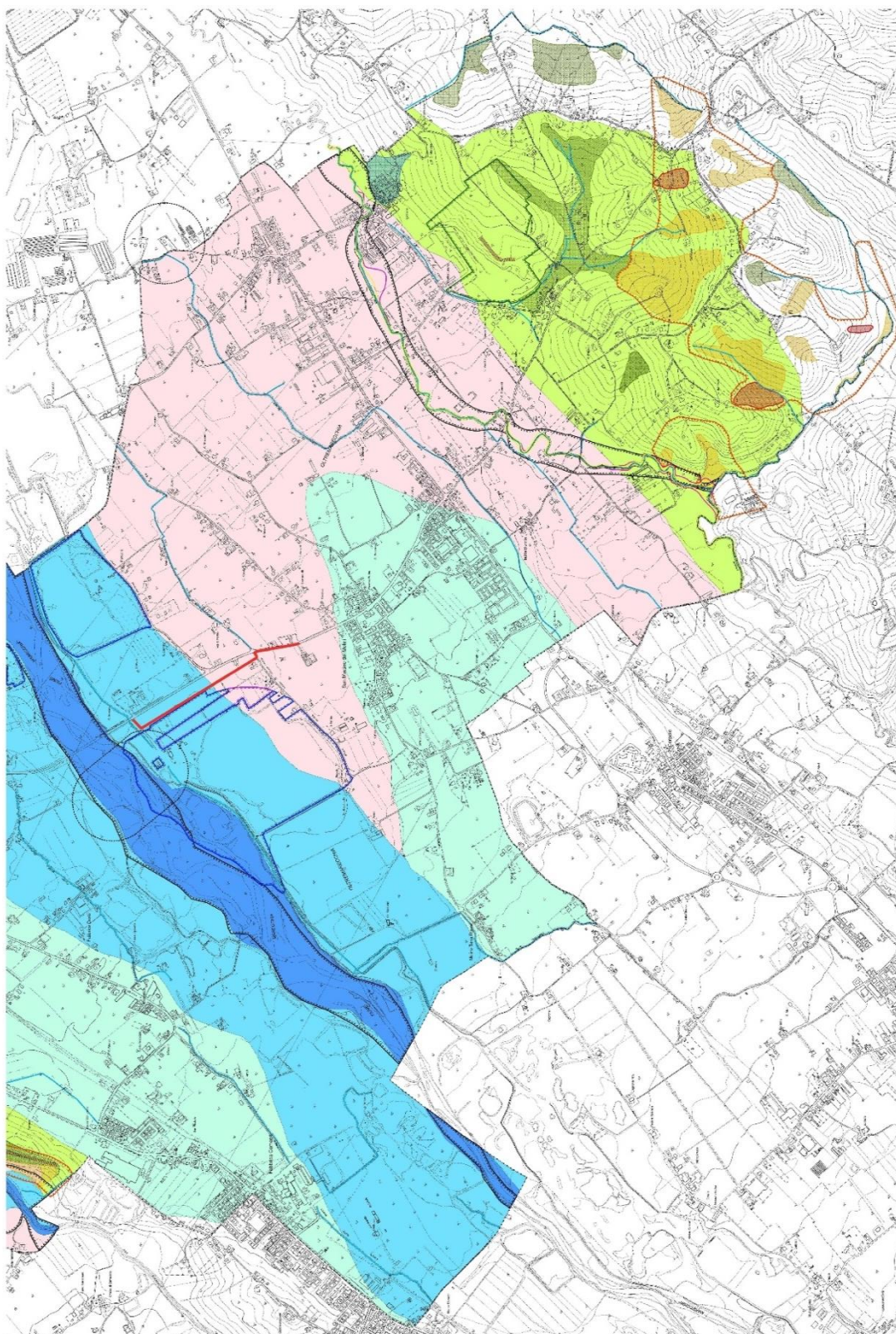


Fig. 3 inquadramento del tracciato della pista ciclopedonale in progetto su ortofoto, i tratti interessati dal vincolo (art. 142 lettera c del D.Lgs 42/2004) in arancione

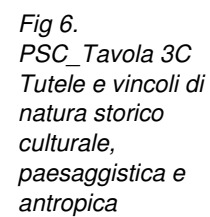
b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica comunale e relative norme;



*Fig 4.
PSC_Tavola 1C
Ambiti e
trasformazioni
territoriali*



*Fig 5.
PSC_Tavola 2C
Tutele e vincoli di
natura ambientale*



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

Ambiti e trasformazioni territoriali – Tavola 1C

Dall'analisi della tavola "Ambiti e trasformazioni territoriali", il tracciato della ciclovie di progetto, rispetto alla macro-classificazione del territorio comunale (art.33 del PSC) si sviluppa nell'ambito Territorio Rurale – TRU. 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 storico-testimoniale e ambientale.

Rispetto al tema di ambiti e trasformazioni naturali, l'intero tratto della ciclabile si colloca nell'Ambito di Valore Naturale e ambientale AVN (art. 70 del PSC). In particolare le Norme del PSC inseriscono gli ambiti AVN 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).

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 particolare in riferimento alle caratteristiche di connessione strutturale che verranno a crearsi col primo tratto in corrispondenza dell'inizio del percorso naturalistico sul fiume Marecchia e nell'ultimo tratto di collegamento con il percorso ciclopeditonale esistente verso San Martino dei Mulini.**

Il primo tratto in corrispondenza dell'inizio del percorso naturalistico accessibile dalla Strada Provinciale n.49 e dell'ultimo tratto da via Pallada fino a via Cimitero di San Martino, in connessione con la ciclabile già esistente verso San Martino dei Mulini, rientrano nelle fasce di rispetto stradale e ferroviario rientranti nelle dotazioni ecologiche e ambientali ai fini della mitigazione dell'inquinamento acustico e atmosferico dalle sorgenti mobili verso gli edifici (art.36 del PSC).

Lo stesso tratto finale rientra nella fascia di rispetto cimiteriale rientrante nelle dotazioni ecologiche e ambientali (art. 36 del PSC).

L'uso a pista ciclabile è compatibile con le fasce di rispetto sopra citate.

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 della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 14.2 del PSC) per poi passare, nell'ultimo tratto, ad un ambito Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 14.4 del PSC). In tali ambiti non sono consentiti interventi di riduzione della permeabilità del suolo e sono permessi gli interventi relativi a opere pubbliche o di interesse pubblico riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili e gli interventi relativi a infrastrutture tecnologiche a rete e viarie esistenti o di nuova previsione limitatamente a quelle per le quali sia dimostrata l'impossibilità di alternative di localizzazione, di cui si dà atto nella documentazione depositata agli atti e previo parere vincolante dell'Autorità di Bacino per la verifica di compatibilità con le disposizioni del Piano Stralcio, sostituita da apposita Asseverazione del Progettista, depositata agli atti, che attesta la compatibilità dell'intervento alle disposizioni e finalità del PAI e l'assenza di aggravio delle condizioni di pericolosità e rischio già esistenti nell'area di interesse. **Nelle suddette aree sono inoltre realizzabili interventi di mantenimento e ampliamento degli spazi naturali e di impianto di formazioni vegetali a carattere permanente con essenze autoctone, come previsto da progetto nel rimboschimento del tratto, ai fini della tutela e salvaguardia della qualità ambientale, compatibilmente con le caratteristiche ambientali, naturalistiche e paesaggistiche dei luoghi.**

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 Aree PAN di collegamento ecologico di rilevanza regionale (art. 25 c.4b del PSC). Esse comprendono l'insieme delle emergenze naturalistiche collinari e i principali ambiti fluviali della provincia e costituiscono ambiti privilegiati per la concertazione istituzionale finalizzata alla valorizzazione ambientale e alla definizione di progetti di fruizione a basso impatto ambientale a rete e di rilevanza territoriale prevedendo in tali aree il rafforzamento del verde urbano con sistema continuo e integrato di spazi di rigenerazione ambientale ad alta densità di vegetazione. Il Comune di Santarcangelo partecipa alla realizzazione a livello intercomunale delle Diretrici da potenziare e del corridoio trasversale di media collina, promosso dal PTCP, finalizzato alla salvaguardia dei valori ambientali e delle visuali paesaggistiche.

La ciclabile di progetto rientra inoltre in "Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art.29 del PSC)". In merito agli interventi, in tali aree **sono ammessi corridoi ecologici, percorsi e sistemazioni a verde funzionali ad attività di tempo libero, con l'esclusione di ogni opera comportante impermeabilizzazione di suoli e interventi di implementazione delle infrastrutture lineari con rilevanza locale, evitando che essi corrano parallelamente ai corsi d'acqua.** In particolare, il primo tratto rientra anche nei Siti di importanza comunitaria – SIC (Aria Torriana, Montebello, fiume Marecchia) (art.25c.4a del PSC). Per tale sito la Provincia promuove la realizzazione di uno specifico Piano di gestione di concerto con la Comunità Montana Val Marecchia e i Comuni territorialmente interessati e nell'ambito degli accordi previsti dal a LR 2/04 per la montagna; in tale ambito territoriale è prevista la salvaguardia dell'equilibrio fra attività ricreative e sportive, attività venatoria, percorsi ed attività escursionistiche di valorizzazione dei beni storico-naturalistici, in cui il progetto rientra.

Il PSC inoltre individua i tratti di viabilità storica extraurbana di rilevanza territoriale di cui l'ultimo tratto della ciclabile di progetto, da via Pallada fino a via Cimitero di San Martino, in connessione con la ciclabile già esistente verso San Martino dei Mulini ricalca il tracciato. La viabilità storica extraurbana è tutelata sia per quanto concerne gli aspetti strutturali sia per quanto attiene l'arredo e le pertinenze. In particolare, il PSC e il RUE individuano adeguate fasce di rispetto selezionando i tracciati storici che possono costituire assi di connessione secondari della rete ecologica implementata a livello locale.

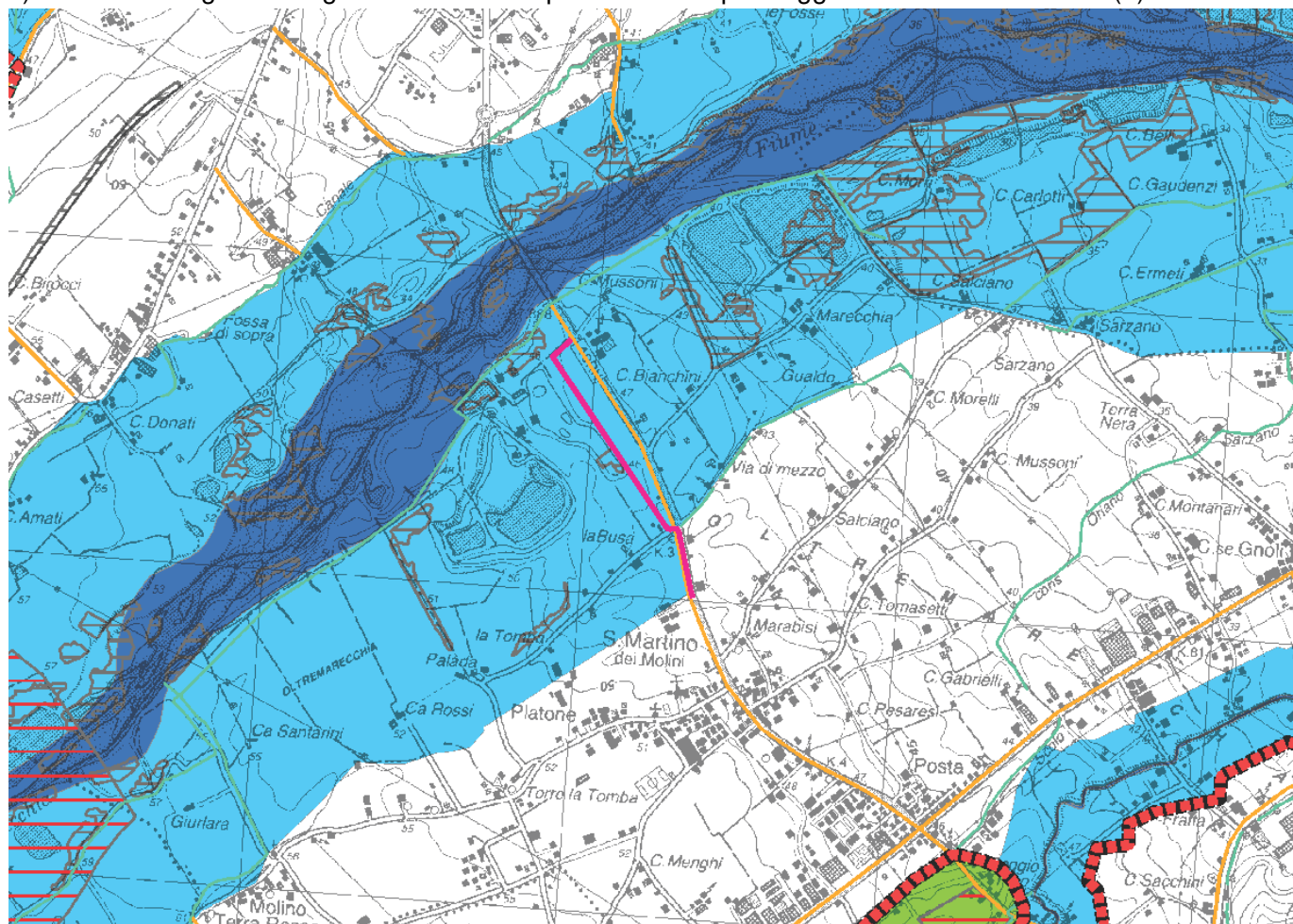
In prossimità del fiume Marecchia il tracciato in parte è ricompreso in area tutelata e l'intervento è soggetto al rilascio dell'autorizzazione per l'esecuzione di opere e lavori di qualsiasi genere sui beni culturali di cui all'art. 21 comma 5 del D.Lgs 42/2004. Canale aperto con criticità idraulica – salvaguardia (fascia di inedificabilità 10 mt per lato a partire dal ciglio).

Circa invece il Canale Lagone è stato verificato con il Consorzio di Bonifica della Romagna che a monte dell'incrocio tra la Via di Mezzo e la Trasversale Marecchia, anche nel tratto verso il Cimitero, suddetto Canale non esiste più, quindi non insiste nessun tipo di tutela o salvaguardia.

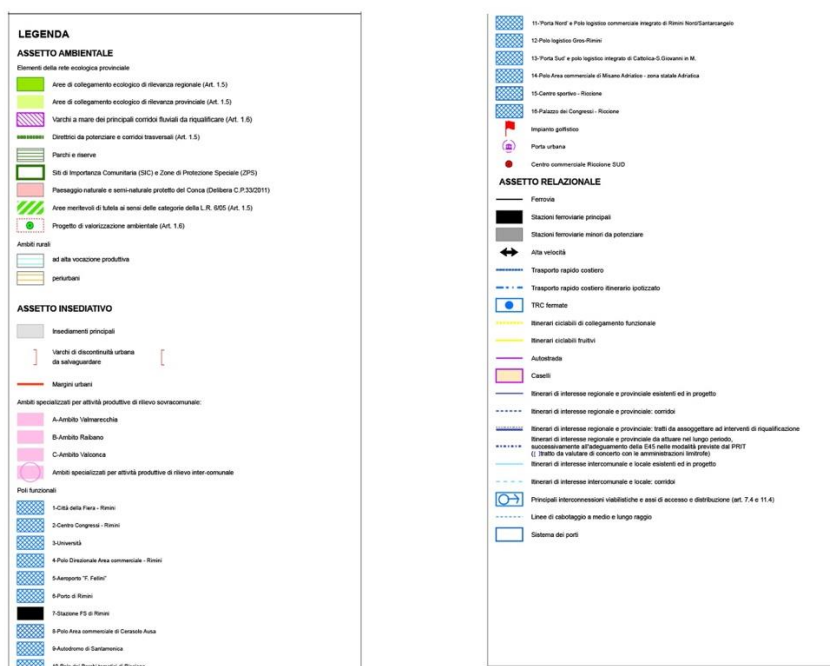
Per quanto riguarda la lettura dell'insediamento riferito alle potenzialità archeologiche, si rimanda l'approfondimento al paragrafo successivo.

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.

c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme. (3)



*Fig. 7 Inquadramento
dell'intervento in Tavola B.1
"Tutela del patrimonio
paesaggistico" del PTCP*



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

Tutela del patrimonio paesaggistico

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

- Il tracciato della ciclabile di progetto si colloca in “Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua” (Art. 5.4).
- Il tratto di progetto che si sviluppa da via Pallada a via del Cimitero di S.Martino, in direzione della frazione di San Martino dei Mulini si colloca in corrispondenza del tracciato “Strade storiche extraurbane” (art.5.9). Il PTCP tutela la viabilità storica extraurbana, sia per quanto riguarda gli aspetti strutturali che per quanto attiene l'arredo e le pertinenze, e lascia a cura degli strumenti comunali l'individuazione di adeguate fasce di rispetto e la selezione dei tracciati storici che possono costituire assi di connessione secondari della rete ecologica implementata a livello locale.

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 il progetto è coerente con le indicazioni relative al rispetto delle strade storiche extraurbane.

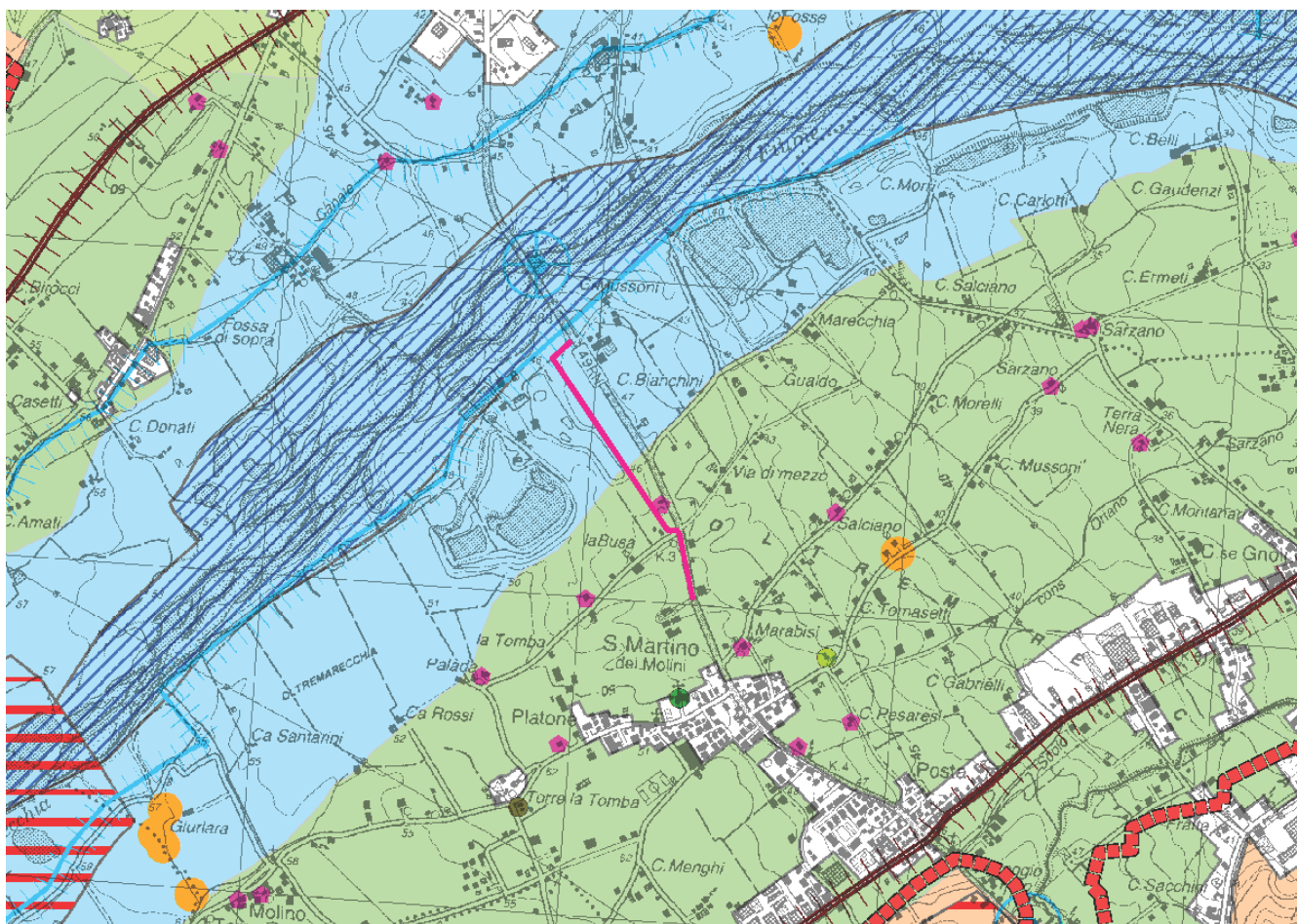




Fig 8. Inquadramento dell'intervento in Tavola C.1 "Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali"

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, da direzione fiume Marecchia fino a metà tracciato, si colloca in "Sub - unità di paesaggio del corso del fiume Marecchia", mentre il secondo tratto, da metà tracciato fino al termine in direzione San Martino dei Mulini, si colloca in "Sub - unità di paesaggio della pianura alluvionale intravalliva del Marecchia". 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 cornice 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". Dall'analisi del Quadro conoscitivo, si deduce che per le aree comprese nelle "Sub - Unità di paesaggio dell'alto corso del fiume Marecchia", che comprendono l'ambito di fondovalle di pertinenza del fiume per l'intero corso, le criticità sono evidenziate dalla conflittualità con gli usi urbani, anche con la compromissione di aree a seguito della perdita identitaria.
- Su via Trasversale Marecchia, in prossimità di via Pallada, viene identificato un elemento come "Sistema insediativo rurale".

Il progetto non presenta interferenze con le tutele sopracitate.

9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

Le riprese fotografiche devono permettere una vista di dettaglio dell'area di intervento e una vista panoramica del contesto da punti dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del contesto paesaggistico, le aree di intervisibilità del sito. Le riprese fotografiche vanno corredate da brevi note esplicative e da una planimetria in cui siano indicati i punti di ripresa fotografica.

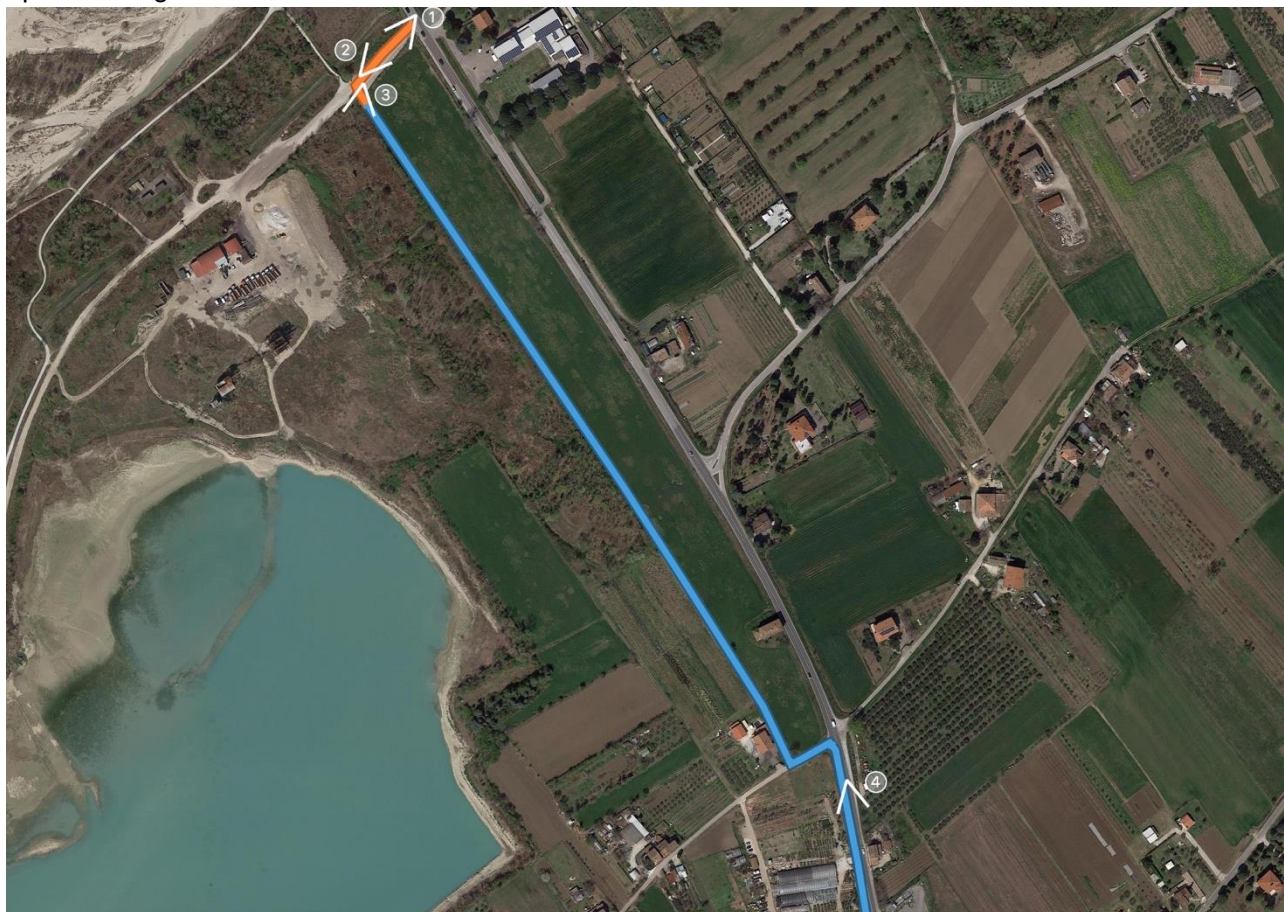
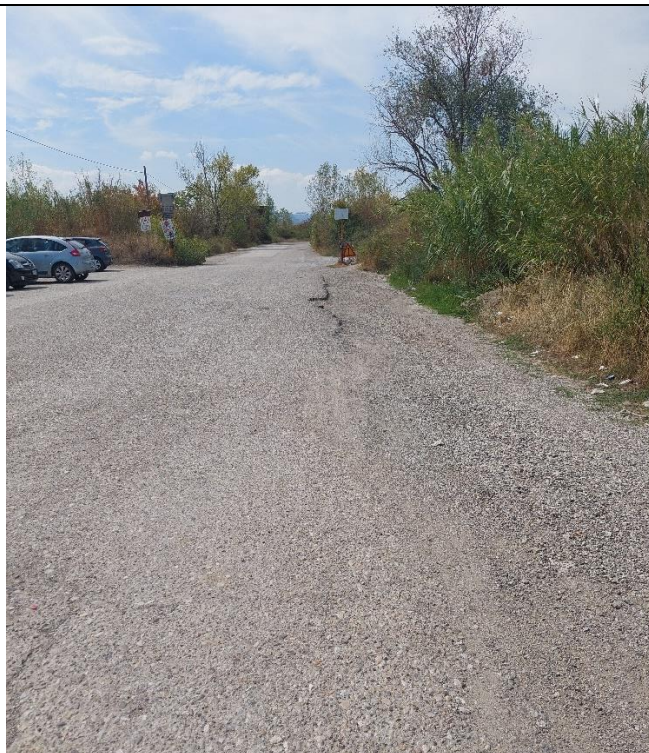


Fig.9 inquadramento punti di ripresa fotografica



1_Vista della strada demaniale al suo imbocco
dalla SP49



2_Vista del tratto interessato da progetto lungo la
strada demaniale



3_Vista dell'area agricola dalla strada demaniale



4_Vista della strada SP49 , Via Trasversale Marecchia

10. a. PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 Dlgs 42/04)

Tipologia di cui all'art.136 co.1:

☐ a) cose immobili ☐ b) ville,giardini, parchi ☐ c) complessi di cose immobili ☐ d) bellezze panoramiche

estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

10. b. PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04)

☐ a) territori costieri ☐ b) territori contermini ai laghi ☒ c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua (Fiume Marecchia) ☐ d) montagne sup. 1200/1600 m ☐ e) ghiacciai e circhi glaciali ☐ f) parchi e riserve ☐ g) territori coperti da foreste e boschi ☐ h) università agrarie e usi civici ☐ i) zone umide ☐ l) vulcani ☐ m) zone di interesse archeologico

11. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO(4)

L'area d'intervento soggetta a tutela (art. 142 Dlgs. 42/04) si estende per una buona parte su una strada demaniale che si sviluppa a partire dalla SP49 – Trasversale Marecchia dopo il ponte su Marecchia. Poco più a sud è possibile imboccare il “Percorso storico naturalistico della Valle del Marecchia”. L'area d'intervento soggetta a tutela continua per pochi metri in un terreno agricolo di proprietà privata in adiacenza ad una fascia arborea arbustiva esistente.

La pista successivamente continua a svilupparsi parallelamente alla via Trasversale Marecchia, definita dagli strumenti di pianificazione “strada storica extrarabana”, dapprima ad una distanza di circa 70m poi in affiancamento ad essa su terreno privato dove ad oggi è presente la banchina e un fosso stradale. La via Trasversale Marecchia è una strada con traffico intenso.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni, materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO (5)

A seguire si descrivono i tratti di pista ciclopedonale che si collocano in area tutelata

Strada del Demanio

Il percorso ciclopedonale di progetto inizia all'imbocco della strada di proprietà del demanio sulla Trasversale Marecchia. Qui arriverà il “Cammino di San Francesco” e poco più a sud è possibile imboccare il “Percorso storico naturalistico nella Valle del Marecchia”.

In questo tratto, lungo circa 80m, è stato previsto l'inserimento di corsie ciclabili in entrambi i sensi di marcia. Queste, introdotte dal Decreto Rilancio per favorire la mobilità ciclabile, sono definite come “parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi”. Sono infatti destinate alla circolazione dei velocipedi ma possono essere impegnate (per manovre temporanee e occasionali) da altri veicoli che però sono tenuti a dare la precedenza alle biciclette. In questo tratto verrà inserita la segnaletica di zona “30” e posta attenzione alla presenza dei ciclisti con segnaletica verticale e orizzontale come previsto dal codice della strada.. Per avere larghezze delle corsie come suggerite dalle linee guida FIAB la strada demaniale verrà localmente allargata ne punto in cui lo spazio è insufficiente.

Con l'obiettivo di avere una pavimentazione continua e sicura e per una corretta aderenza della segnaletica orizzontale è prevista la sistemazione del fondo stradale con il ripristino delle aree danneggiate e il rifacimento del tappeto di usura.

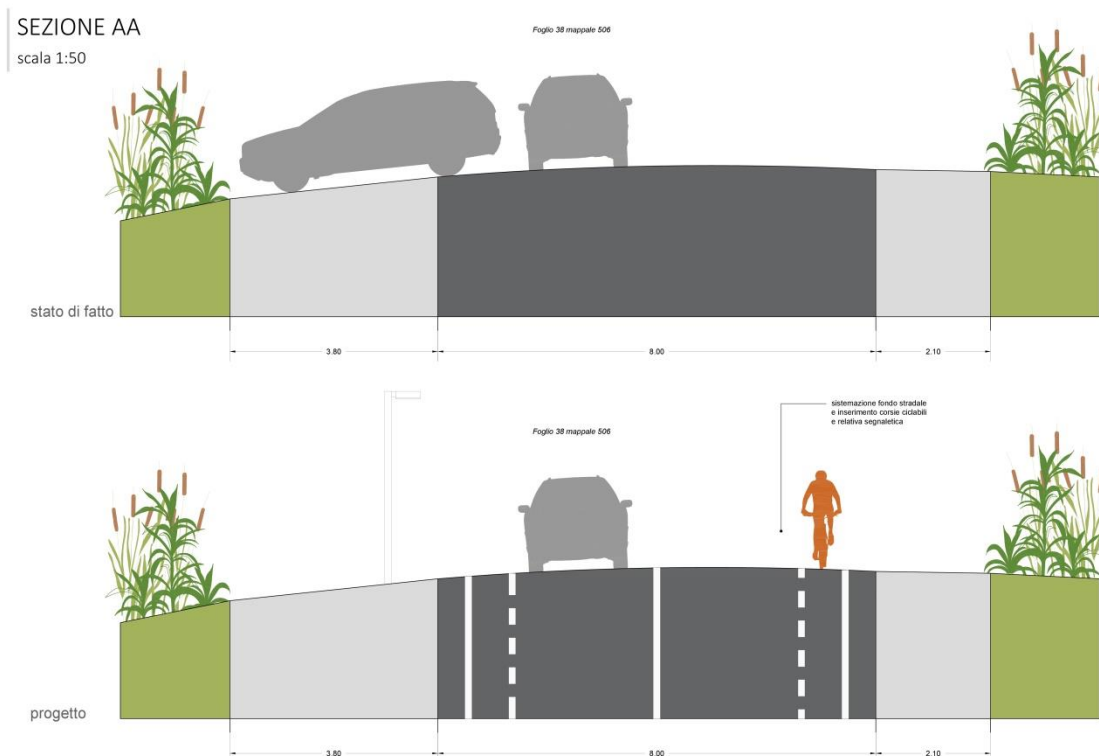


Fig.10 Sezione AA sulla strada demaniale con corsie ciclabili sulla carreggiata

Campo agricolo

Il percorso ciclabile si immette nel terreno agricolo di proprietà privata in adiacenza ad una fascia arborea arbustiva esistente. In questo tratto di pista ciclopedonale in sede propria, visto il pregio ambientale e paesaggistico del contesto, si è scelto di realizzare una pavimentazione ecologica in cemento drenate. Si tratta di un materiale che cede direttamente le acque meteoriche al terreno, non contiene sostanze tossiche per l'ambiente, viene lavorato a freddo ed offre ottime prestazioni nel tempo. La possibilità di posa senza cordolo, la texture formata dai pieni e vuoti e la colorazione tabacco concorrono a ben inserire la ciclabile nel contesto.

A lato della ciclabile verrà realizzato un piccolo fosso per il drenaggio delle acque dal campo agricolo e per segnare il nuovo confine di proprietà.

Per i primi 450 m la ciclabile affianca una fascia arborea/arbustiva con prevalenza di *Acer campestre*, successivamente il campo è aperto tranne che per una piccola macchia dove sono stati individuati altri esemplari di *Acer campestre* e alcuni alberi da frutto (*Prunus* spp, *Diospyros kaki*, *Prunus dulcis*). Gli alberi da frutto esistenti, di piccole dimensioni, saranno rimossi per il disagio che possono dare i frutti cadendo sulla pavimentazione della ciclabile. Il progetto prevede invece di recuperare gli alberi esistenti di maggiori dimensioni e posti a circa 1m della pavimentazione. Al fine di ottenere un migliore ombreggiamento della pista ciclopedonale e un maggior comfort per gli utenti la fascia vegetata verrà resa continua grazie a nuovi impianti arborei.

Saranno messi a dimora alberi di 3° grandezza posti a 2m dal confine come da Regolamento del verde del comune di Santarcangelo. Quest'intervento consentirà anche di rafforzare la rete ecologica a livello locale.

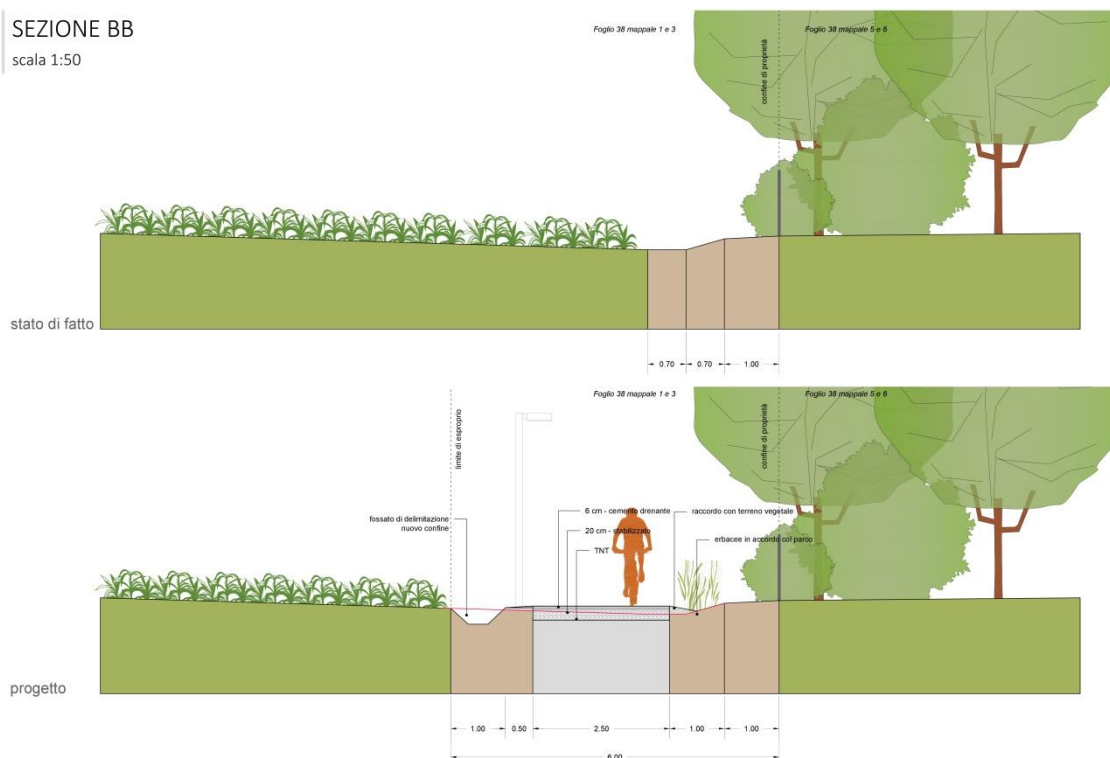


Fig.11 Sezione BB sull'area agricola con ciclabile in sede propria



Cemento drenante, colorazione Tabacco

Tratti di interesse per la vicinanza a Trasversale Marecchia “strada storica extraurbana” Da via Pallada al Cimitero

Da via Pallada la pista continua a svilupparsi parallelamente alla via Trasversale Marecchia e in affiancamento ad essa su terreno privato dove ad oggi è presente dapprima un fosso stradale a cielo aperto e successivamente un fosso tombinato.

Il progetto prevede il tombamento del fosso stradale, l'allargamento del rilevato stradale e la realizzazione della pista ciclopeditonale in sede propria, di larghezza 2,5m, pavimentata in asfalto e separata dalla strada tramite una cordatura in cls di larghezza 50 cm, in continuità con quanto realizzato da via Cimitero verso San Martino dei Mulini. La ciclabile sarà separata verso le aree private del vivaio dalla recinzione esistente.

Il tombamento sarà realizzato secondo quanto già disposto dalla Provincia di Rimini – servizio Lavori Pubblici e Mobilità, per il tombamento del tratto del medesimo fosso stradale nel tratto compreso tra l'ingresso al Vivaio e via Cimitero (prot. 22769/C0107 del 09/05/2007). Sarà dunque previsto un tubo in cemento autoportante con base piana e diametro interno di 60 cm. Sarà garantita la continuità di deflusso delle acque con il tratto già tombato e il fosso di via Pallada.

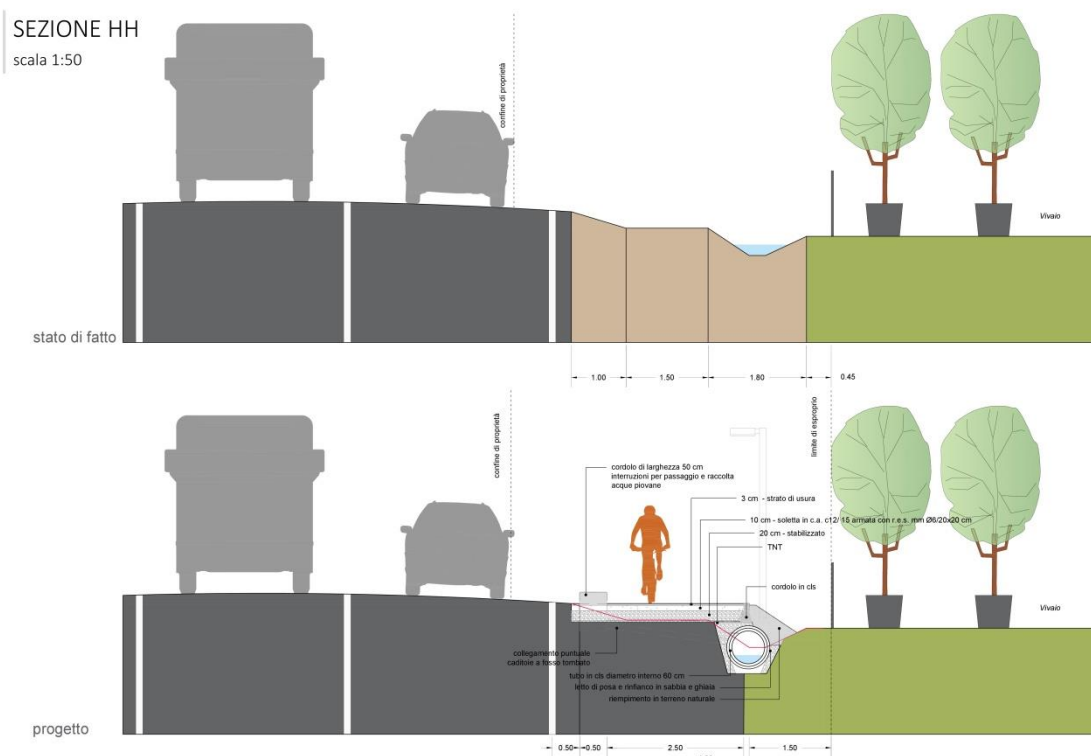


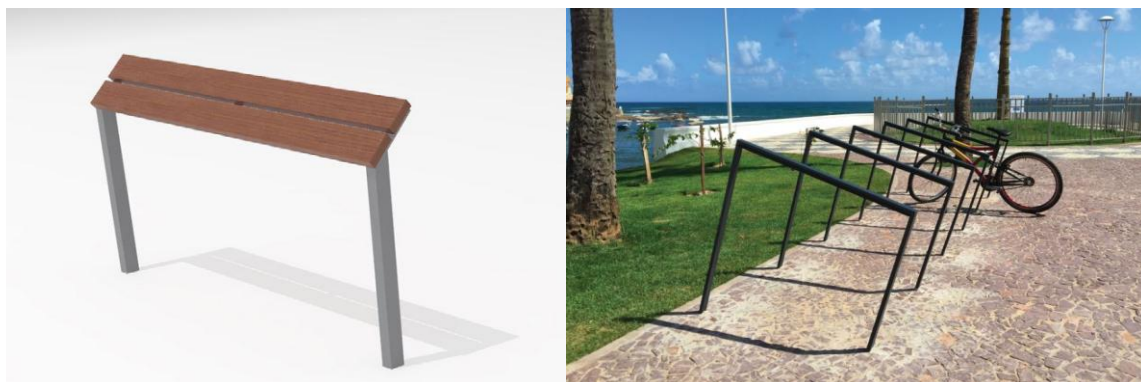
Fig.12 Sezione HH sulla strada SP49 con ciclabile in sede propria

Fermata Bus

Sulla Via Trasversale Marecchia, in direzione San Martino dei Mulini, il progetto prevede un percorso pedonale che conduce alla fermata dell'autobus da realizzare su terreno privato costituito ad oggi da banchina stradale. Il marciapiede sarà rialzato rispetto al piano stradale sia per dare maggiore protezione ai pedoni sia per agevolare la salita e discesa dai mezzi pubblici. Il percorso sarà pavimentato in asfalto.

La zona di attesa sarà attrezzata con due portabiciclette e uno schienale. Sono stati selezionati elementi dalla geometria semplice ma con materiali e dettagli di qualità per i ciclisti. L'elemento orizzontale superiore del portabiciclette realizzato in acciaio nasconde una cintura di gomma resistente, che protegge la vernice della bicicletta dai graffi, inoltre la geometria consente di assicurare alla struttura il telaio della bici. Lo schienale, che consente un'attesa confortevole in uno

spazio ridotto rispetto alle panchine, è stato previsto con struttura d'acciaio e seduta in doghe di Resysta, materiale estremamente resistente a bassissima manutenzione, dall'aspetto del tutto naturale simile al legno. E' composto da gusci di riso (60 %), sale comune (22 %) e olio minerale (18 %). Gli arredi scelti soddisfano i Criteri Ambientali Minimi e parte dei requisiti che saranno richiesti nei lavori pubblici in un prossimo futuro.



SEZIONE GG
scala 1:50

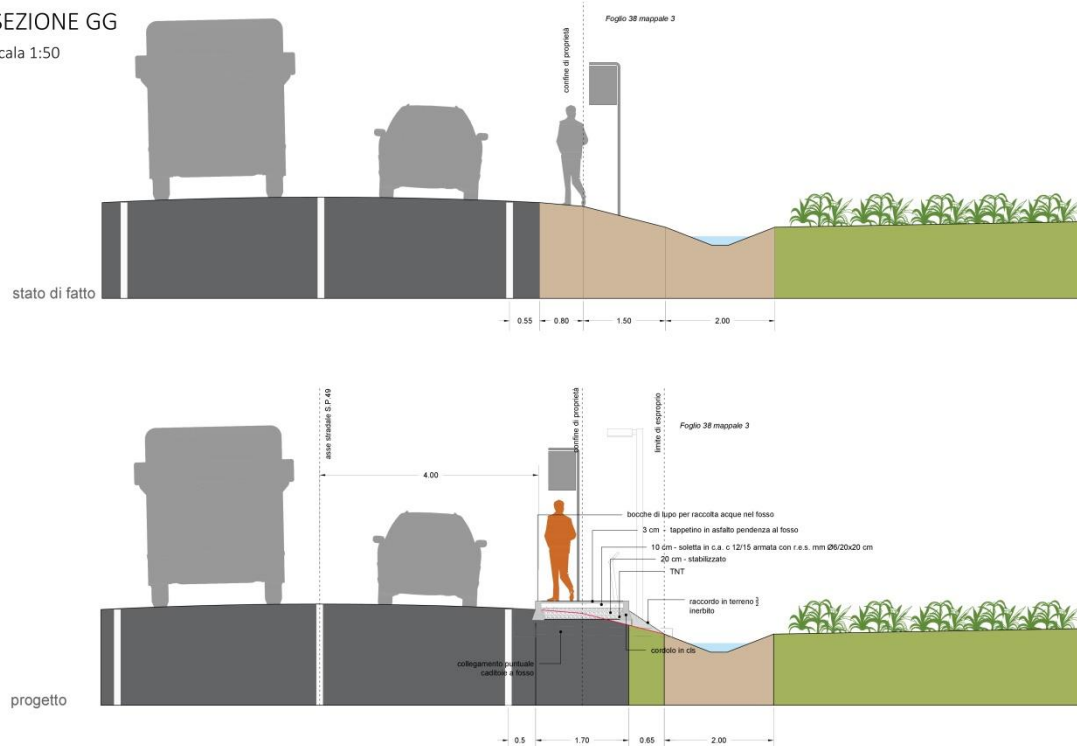


Fig.12 Sezione GG sul marciapiede che conduce alla fermata bus

Illuminazione pubblica

Per una maggiore sicurezza notturna degli utenti si intende illuminare la pista ciclopeditonale in progetto. La pista sarà illuminata con lampade LED, colore neutro, dotate di alimentatore con

dimmer. Si tratta di un sistema che consente di gestire e programmare diversi livelli di intensità luminosa permettendo di differenziare l'intensità luminosa sulla base di un modello temporale di utilizzo della ciclabile.

Questo sistema consente di avere un buon risparmio energetico mantenendo alto il senso di sicurezza da parte degli utenti. Inoltre permette di ridurre l'inquinamento luminoso.

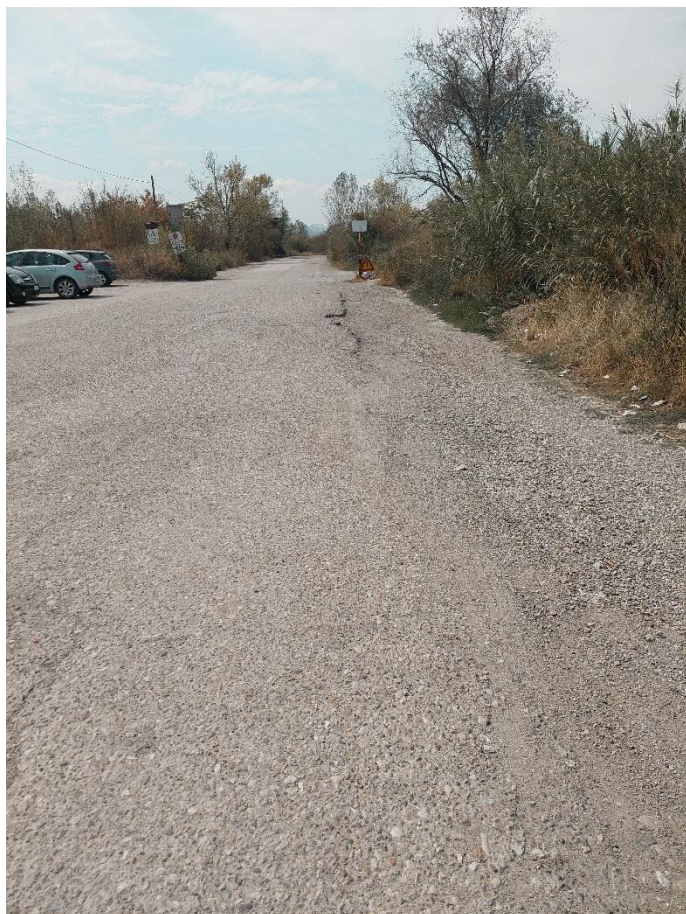
I pali e le lampade scelti hanno design semplice, sono realizzati in acciaio inox e verniciati color antracite per avere massima integrazione al contesto. Il flusso luminoso si concentra sulla pista ciclabile e in combinazione con la programmazione del dimmer gli elementi scelti consentono di contenere l'inquinamento luminoso.



Figura 1: Lampada tipo Brique di Litek in acciaio verniciato

Si veda anche la Tavola PRO_3-1-A_Planimetria dello stato di progetto

Stato di fatto



Stato di progetto



Fig. 13 Fotoinserimento dell'intervento sulla strada demaniale, area interessata da vincolo ai sensi dell' Art. 142 lettera c del D.Lgs 42/2004. A confronto stato di fatto e stato di progetto con la riparazione dell'asfalto e la realizzazione di corsie ciclabili.

13. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA (6):

Nell'area interessata da vincolo l'intervento consisterà di un leggero allargamento della strada demaniale su area già destinata a banchina, e della realizzazione della ciclabile in sede propria su area agricola in cemento drenante color tabacco. L'impermeabilizzazione del terreno è dunque poco significativa.

Non sono previsti volumi né superfici coperte.

Circa i movimenti terra nel progetto sono previsti solo gli scavi necessari alla realizzazione della sede ciclabile e della linea di illuminazione pubblica.

Nell'area interessata da vincolo non sono previsti interventi di abbattimenti arborei, è prevista solo la pulizia da canneti ed erbe spontanee limitatamente al sedime della ciclabile.

Il cemento drenante da utilizzare nella zona agricola sarà di colore tabacco per rimanere coerente con le cromie del paesaggio circostante riducendone al minimo l'impatto visivo.

A livello percettivo l'inserimento della segnaletica relativa al percorso ciclopedonale e dei pali per l'illuminazione pubblica provocheranno una minima alterazione del paesaggio esistente. I pali e le lampade scelti hanno design semplice, sono realizzati in acciaio inox e verniciati color antracite per

avere massima integrazione al contesto. Il flusso luminoso si concentra sulla pista ciclabile e in combinazione con la programmazione del dimmer gli elementi scelti consentono di contenere l'inquinamento luminoso.

14. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO (7)

Tutte le scelte progettuali sono già indirizzate a minimizzare l'impatto della ciclabile sul paesaggio esistente.

Gli elementi progettuali che sono stati considerati per migliorare l'integrazione dell'opera nel contesto dell'area periurbana riguardano principalmente:

- la scelta di restare sulla strada demaniale senza impegnare altre aree naturali
- la scelta di materiale drenante per la pista in campo agricolo
- la coloritura della pista ciclabile
- l'illuminazione della pista con elementi in armonia col contesto in grado di contenere consumi e inquinamento luminoso

15. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

La pista ciclopedonale 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. Inoltre l'opera nei tratti di nuova costruzione prevede l'utilizzo di materiali drenanti.

Allo stesso tempo il progetto è coerente con le indicazioni relative al rispetto delle strade storiche extraurbane.

Il progetto contribuisce alla visibilità e valorizzazione del bene tutelato, il Fiume Marecchia, allontanando le auto e rendendone maggiormente accessibile il percorso fruitivo.

Nel complesso l'intervento consentirà anche di rafforzare la rete ecologica a livello locale grazie a nuovi impianti arborei previsti nel progetto.

In più si ritiene che l'incentivazione della mobilità ciclabile possa diminuire le pressioni ambientali prodotte dal traffico veicolare quali rumore e inquinamento.

Firma del Richiedente

Firma del Progettista dell'intervento

Arch. Irene Esposito



Arch. Enrico Guaitoli Panini



NOTE PER LA COMPILAZIONE

- (1) La compilazione della scheda è a carico del soggetto che richiede l'autorizzazione paesaggistica.
(2) L'indicazione della tipologia dell'opera deve essere accompagnata dal riferimento preciso alle fattispecie di cui all'Allegato B.
(3) Lo stralcio deve riportare una rappresentazione significativa della struttura territoriale e dei caratteri paesaggistici;
(4) La descrizione deve riportare la lettura dei caratteri che effettivamente connotano l'immobile o l'area di intervento e il contesto paesaggistico, (anche con riferimento ai quadri conoscitivi degli strumenti della pianificazione e a quanto indicato dalle specifiche schede di vincolo.) Il livello di dettaglio dell'analisi deve essere adeguato rispetto ai valori del contesto e alla tipologia di intervento

— 14 —

22-3-2017 GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA *Serie generale* - n. 68

- (5) La documentazione, in relazione alla tipologia e consistenza dell'intervento, può contenere fotoinserimenti del progetto comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, al fine di valutarne il corretto inserimento
(6) Tale valutazione si ricava dal confronto fra le caratteristiche dello stato attuale, gli elementi di progetto e gli obiettivi della tutela. Si elencano, a titolo esemplificativo, alcune delle possibili modificazioni dell'immobile o dell'area tutelata:

- cromatismi dell'edificio;
- rapporto vuoto/pieni;
- sagoma;
- volume;
- caratteristiche architettoniche;
- copertura;
- pubblici accessi;
- impermeabilizzazione del terreno;
- movimenti di terreno/sbancamenti;
- realizzazione di infrastrutture accessorie;
- aumento superficie coperta;
- alterazione dello skyline (profilo dell'edificio o profilo dei crinali);
- alterazione percettiva del paesaggio (intrusione o ostruzione visuale);
- interventi su elementi arborei e vegetazione

- (7) Qualificazione o identificazione degli elementi progettuali finalizzati ad ottenere il migliore inserimento paesaggistico dell'intervento nel contesto in cui questo è realizzato.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note all'art. 1:

— Si riporta il testo dell'art. 25 del decreto-legge 12 settembre

2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 12 settembre 2014, n. 212:

«Art. 25 (*Misure urgenti di semplificazione amministrativa e di accelerazione delle procedure in materia di patrimonio culturale*) . —

1. Alla legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'art. 14 -*ter* , dopo il comma 8, è aggiunto il seguente: “8 - *bis* . I termini di validità di tutti i pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta o atti di assenso comunque denominati acquisiti nell'ambito della Conferenza di Servizi, decorrono a far data dall'adozione del provvedimento finale.”;

b) all'art. 14 -*quater* , comma 3, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al primo periodo, dopo le parole: “rimessa dall'amministrazione procedente alla deliberazione del Consiglio dei ministri, che” sono inserite le seguenti: “ha natura di atto di alta amministrazione. Il Consiglio dei ministri;

2) al secondo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: “, motivando un'eventuale decisione in contrasto con il motivato dissenso”;

b -*bis*) all'art. 19, comma 3, secondo periodo, dopo le parole:

«degli articoli 21 -*quinquies* e 21 -*nonies* » sono aggiunte le seguenti: “, nei casi di cui al comma 4 del presente articolo”;

b -*ter*) all'art. 21 -*quinquies* , comma 1, le parole da: “Per sopravvenuti” fino a: “pubblico originario” sono sostituite dalle seguenti: “Per sopravvenuti motivi di pubblico interesse ovvero nel caso di mutamento della situazione di fatto non prevedibile al momento dell'adozione del provvedimento o, salvo che per i provvedimenti di autorizzazione o di attribuzione di vantaggi economici, di nuova valutazione dell'interesse pubblico originario”;

b -*quater*) all'art. 21 -*nonies* , comma 1, sono apportate le seguenti modificazioni:

1) dopo le parole: “dell'art. 21 -*octies* ” sono inserite le seguenti:

“, esclusi i casi di cui al medesimo art. 21 -*octies* , comma 2.”;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Rimangono ferme le responsabilità connesse all'adozione e al mancato annullamento del provvedimento illegittimo.”

2. All'art. 12, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2014, n. 106, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Con il medesimo regolamento sono altresì individuate:

a) le tipologie di interventi per i quali l'autorizzazione paesaggistica non è richiesta, ai sensi dell'art. 149 del medesimo Codice dei beni culturali e del paesaggio, sia nell'ambito degli interventi di lieve entità già compresi nell'allegato 1 al suddetto regolamento di cui all'art. 146, comma 9, quarto periodo, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, sia mediante definizione di ulteriori interventi minori privi di rilevanza paesaggistica;

b) le tipologie di intervento di lieve entità che possano essere regolate anche tramite accordi di collaborazione tra il Ministero, le regioni e gli enti locali, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, con specifico riguardo alle materie che coinvolgono competenze proprie delle autonomie territoriali.

3. All'art. 146, comma 9, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni, il primo e il secondo periodo sono soppressi e il terzo periodo è sostituito dal seguente: “Decorsi inutilmente sessanta giorni dalla ricezione degli atti da parte del soprintendente senza che questi abbia reso il prescritto parere, l'amministrazione competente provvede comunque sulla domanda di autorizzazione.”.