



Fondo per lo Sviluppo
e la Coesione

Intervento finanziato con risorse
FSC 2014-2020 – Piano operativo della Città
metropolitana di Bologna
Delibera CIPE n.75/2017



**Progetto per la realizzazione del
"PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7
TRATTA MARZABOTTO-SILLA"
(Stralcio funzionale Ponte di Sperticano - Riola
nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato)**

COMUNE DI MARZABOTTO PROGETTO DEFINITIVO

Relazione Variante Urbanistica Comune di Marzabotto

R.U.P.

ING. EMILIO PEDONE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

ING. EMILIO PEDONE

GEOL. ALDO FANTINI

ING. FRANCESCO BORRI

DOTT. FOR. ALESSANDRA PESINO

ELABORATO R4

REVISIONE 00

DATA Marzo 2020

SOMMARIO

1 PREMESSA.....	1
2 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI. 1	
2.1 Il POC specifico.....	1
2.2 La Variante al RUE.....	2
3 GLI ELABORATI DI VARIANTE.....	2

1 PREMESSA

La presente relazione si riferisce in dettaglio alla varianti introdotte agli strumenti urbanistici del comune di Marzabotto in seguito all'avvio del procedimento per la realizzazione del “PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7 TRATTA MARZABOTTO SILLA” (Stralcio funzionale Ponte di Sperticano – Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato)” per quanto attiene il tratto che si sviluppa nel territorio comunale di Marzabotto.

2 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

Il progetto di pista ciclabile completa, modificandolo in parte, quanto già previsto nel PSC del Comune di Marzabotto, in cui è riportato il tracciato di previsione di pista ciclabile, che coincide in parte con il percorso cicloturistico in progetto.

Le norme di RUE, all'art. 3.5.5 stabiliscono che “ l'indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell'esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico”.

2.1 Il POC specifico

Nel sistema delineato dalla LR 20/2000 e s.m.i., il POC è lo strumento deputato al coordinamento operativo delle politiche urbanistiche e per la realizzazione di dotazioni territoriali pubbliche, mediante il quale il Comune cura l'integrazione delle strategie settoriali riguardanti le trasformazioni del territorio.

Il POC, con scelte che propriamente gli competono, attua le strategie del PSC, potendo armonizzare nelle diverse situazioni il contributo privato e quello pubblico per la costruzione della città.

Il POC è atto ad individuare e disciplinare gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell'arco temporale di cinque anni e non rientranti nelle competenze del RUE. Trascorso tale periodo, cessano di avere efficacia le previsioni del POC non attuate, comprese quelle che comportano l'apposizione di vincoli preordinati all'esproprio per le quali alla data di scadenza del termine quinquennale non sia stata dichiarata la pubblica utilità dell'opera ovvero non sia stato avviato il procedimento di approvazione di uno degli atti che comporta dichiarazione di pubblica utilità, secondo la legislazione vigente.

Il presente POC riveste carattere specifico e puntuale in quanto assume ad oggetto esclusivamente un'unica previsione relativa alla realizzazione di opera pubblica non connessa all'attivazione di alcuna trasformazione urbanistica per la realizzazione di nuovi insediamenti da parte di promotori privati, ha quindi il solo obiettivo di permettere la realizzazione nel suo periodo di validità di una infrastruttura per la mobilità finanziata

interamente con risorse pubbliche, con previsione di espropri relativi alle aree di proprietà privata interessate dal tracciato di progetto.

2.2 La Variante al RUE

In modo coordinato e contestuale all’adozione del POC, viene previsto l’adeguamento del RUE vigente mediante l’adozione di specifica variante cartografica, consistente nella rappresentazione nelle tavole progettuali del percorso comportante la modifica della zonizzazione riferita alle aree interessate dalla previsione del percorso cicloturistico.

La realizzazione del percorso cicloturistico avverrà nel rispetto dei contenuti dell’art. 3.5.5 “Percorsi pedonali e piste ciclabili”:

1. L’indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell’esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico.

2. Le caratteristiche tecniche dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili sono definite in appositi elaborati predisposti dalle Amministrazioni comunali mediante specifico atto.

3. Piste ciclabili. Le piste ciclabili, nonché la relativa segnaletica, dovranno essere realizzate in conformità al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557, al Codice della Strada - D.Lgs. 30/04/92 n. 285 e ss.mm.ii. ed al relativo regolamento di esecuzione - D.P.R. 16/12/1992 n°495 e ss.mm.ii.

3 GLI ELABORATI DI VARIANTE

La redazione del progetto definitivo del PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7 TRATTA MARZABOTTO SILLA” (Stralcio funzionale Ponte di Sperticano – Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato)” per quanto attiene il tratto che si sviluppa nel territorio comunale di Marzabotto è il risultato di numerosi sopralluoghi condotti, analisi e studi di dettaglio, come approfonditi studi idraulici nei tratti di interferenza con le aree esondabili dalle piene del fiume Reno, nonché di adeguamento alla morfologia ed ai parametri imposto per la realizzazione del percorso.

Come descritto negli altri elaborati di progetto, la scelta del percorso nel territorio del comune di Marzabotto è stata condizionata dai risultati degli studi idraulici svolti.

Per ridurre le interferenze con le aree esondabili si è scelto di modificare in parte il tracciato del percorso già riportato nella cartografia di PSC e RUE, in particolare il tratto Sibano – Pioppe di Salvaro è stato spostato a monte del rilevato ferroviario, così da porlo al di fuori delle zone di possibile esondazione, compresa la piena con tempo di ritorno 200 anni.

Gli elaborati grafici relativi alla Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Marzabotto consistono di tre tavole distinte G7.1 – G7.2 – G7.3 che rappresentano rispettivamente lo stato attuale della pianificazione (G7.1) lo stato di variante con il nuovo tracciato di progetto (G7.2) e lo stato di confronto (G7.3).