



Piano Operativo Comunale (POC)

Comune di Faenza

POC 2015

L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i. - *"Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"*

C.1

 POC

RELAZIONE URBANISTICA

AII. "A"

Adottato con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. 52 del 23.12.2015
Approvato con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. __ del __. __. ____

SINDACO DI FAENZA
Giovanni Malpezzi

ASSESSORE ALLE POLITICHE TERRITORIALI
Domizio Piroddi

SINDACO DI CASTEL BOLOGNESE
Daniele Meluzzi

SINDACO DI BRISIGHELLA
Davide Missioli

ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI
Claudia Zivieri

SINDACO DI RIOLO TERME
Alfonso Nicolardi

SINDACO DI CASOLA VALSENI
Nicola Iseppi



SINDACO DI SOLAROLO
Fabio Anconelli

GRUPPO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA

PROGETTO GENERALE
Ennio Nonni

PROGETTISTI

Lucio Angelini
Daniele Babalini
Roberta Darchini
Federica Drei
Daniela Negrini
Devis Sbarzaglia
Antonello Impellizzeri

SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE

Antonello Impellizzeri

ASPETTI GEOLOGICI

Alessandro Poggiali

VALSAT

Studio Associato
Lombardi-Spazzoli-Paglione

GRUPPO DI PROGETTAZIONE LAVORI PUBBLICI

"ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA STRADA PROVINCIALE n. 16 E REALIZZAZIONE PISTA CICLOPEDONALE FAENZA-BORGO TULIERO": PIANO OPERATIVO COMUNALE SPECIFICO E CORRELATA VARIANTE DI ADEGUAMENTO DEL RUE VIGENTE

Premessa e finalità

Il Comune di Faenza risulta dotato dei seguenti strumenti urbanistici previsti dalla LR 20/2000 e s.m.i:

- Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con atto CC n. 5761/17 del 22.01.2010;
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) approvato con atto C. URF n. 11 del 31.03.2015.

E' intenzione dell'Amministrazione Comunale procedere all'adeguamento e messa in sicurezza della Strada provinciale n. 16 "Modiglianese" e realizzare il percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero, attualmente non previsto negli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, il cui tracciato interessa anche aree di proprietà privata e per le quali si rende necessario attivare le procedure di esproprio per opere di pubblica utilità.

Il presente Piano Operativo Comunale è richiesto per la localizzazione urbanistica connessa all'attuazione dell'opera pubblica in progetto in quanto nel regime dettato dalla LR 20/2000 e s.m.i. spetta al POC la definizione delle dotazioni territoriali da realizzare o riqualificare e delle relative aree, nonché gli interventi di integrazione paesaggistica, così come la localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico.

Il provvedimento è inoltre funzionale ai fini del cofinanziamento regionale nell'ambito del Programma Attuativo Regionale (PAR) del Fondo di sviluppo di Coesione (ex Fondo FAS) 2007-2013.

La LR e il presente POC

In termini generali, 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.

Le previsioni del POC relative alle infrastrutture per la mobilità possono essere modificate ed integrate dal Piano Urbano del Traffico (PUT) e può assumere il valore e gli effetti dei piani pluriennali per la mobilità ciclistica di cui alla L. 366/98.

Il POC si coordina inoltre con il bilancio pluriennale comunale, ha il valore e gli effetti del programma pluriennale di attuazione di cui alla L.10/1977 e costituisce strumento di indirizzo e coordinamento per il programma triennale delle opere pubbliche e deve contenere: *“una relazione sulle condizioni di fattibilità economica-finanziaria dei principali interventi disciplinati, nonché un’agenda attinente all’attuazione del piano, che indichi i tempi, le risorse e i soggetti pubblici e privati chiamati ad attuarne le previsioni, con particolare riferimento alle dotazioni territoriali, alle infrastrutture per la mobilità e agli interventi di edilizia residenziale sociale”* (art. 30 comma 2 lettera f-bis LR 20/2000 e s.m.i.).

Il presente POC, il primo predisposto dal Comune di Faenza, 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 in base al programma comunale delle opere pubbliche, con previsione di espropri relativi alle aree di proprietà privata interessate dal tracciato di progetto.

Il POC si attua in conformità al PSC e non ne può modificare i contenuti se non apportando rettifiche non sostanziali.

Il PSC vigente del Comune di Faenza, che delinea le principali scelte di assetto e sviluppo del territorio e per tutelare l’identità fisica ambientale e culturale dello stesso, individua cartograficamente solo i percorsi ciclopedonali di rango strutturale, esistenti e di progetto, mentre i tracciati di minore rilievo non sono localizzati in quanto viene rinviata al POC la rideterminazione del fabbisogno di attrezzature, la puntuale loro localizzazione ed eventuale specifica integrazione. Seppur in assenza di esplicita rappresentazione cartografica, il PSC contempla espressamente fra le proprie strategie il potenziamento, in via generale, delle infrastrutture dedicate ad incentivare forme di mobilità maggiormente sostenibile. In base all’art. 7 delle Norme del PSC, le infrastrutture viarie esistenti, unitamente alle relative fasce di rispetto, compongono lo spazio per la viabilità e la realizzazione in tali aree delle nuove infrastrutture provviste di adeguate opere finalizzate al loro adeguato inserimento paesaggistico costituiscono obiettivi perseguiti dal piano. La realizzazione degli interventi di carattere infrastrutturale è affidata dal piano alle norme specificatamente previste dalla legislazione vigente e demandata alla programmazione all’interno del POC, che potrà motivatamente ridisegnare i corridoi mantenendo la direzione dell’infrastruttura, la cui esatta area di sedime sarà decisa dal POC stesso.

Il presente POC è il primo assunto dal Comune di Faenza: una volta in vigore, su di esso si potranno innestare nuove previsioni tramite le procedure ordinarie o speciali previste a norma di legge che configurano varianti specifiche, oppure esso stesso potrà essere conglobato e trasposto in un nuovo POC che tratti una pluralità di argomenti.

In caso di varianti al POC sarà necessario coordinare i contenuti dei vari atti e rivedere la ValSAT effettuata in occasione del presente POC, aggiornandone il quadro di riferimento con le nuove previsioni introdotte e le rispettive valutazioni.

Potranno dunque essere approvate varianti specifiche a questo POC, riguardanti le dotazioni territoriali. Tali tipologie di varianti potranno contemplare l'inserimento di una o più previsioni.

In ragione della natura specifica e tematica del presente POC, durante il suo periodo di vigenza quinquennale, potrà altresì essere adottato ed approvato un ulteriore POC, o variante generale a quello vigente: in tal caso i contenuti del presente provvedimento saranno assunti e coordinati con i nuovi, potendovi apportare modifiche ed integrazioni in conformità ai disposti sovraordinati, per armonizzare ulteriormente l'attuazione delle previsioni.

Per ciò che attiene al coordinamento delle previsioni con i piani settoriali comunali in materia di infrastrutture per la mobilità, si riporta di seguito lo stato degli atti:

- atto CC n. 300/6926 del 26.11.1997 avente per oggetto l'approvazione del 1° stralcio del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto CC n. 287/4857 del 30.07.1998 avente per oggetto l'approvazione del 2° stralcio del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto CC n. 485/5898 del 20.12.2001 avente per oggetto l'approvazione dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto CC n. 55 del 05.03.2012 avente per oggetto l'approvazione del Piano della Sosta del Centro Storico in aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).

Fin dal 1997 il percorso ciclopedonale in oggetto risulta inserito, a livello di programmazione, nei succitati atti.

Lo stesso PRG '96, fino alla sua sostituzione⁽¹⁾ con il recente RUE, contempla una tavola dedicata alle piste ciclabili di nuova realizzazione recante l'indicazione del tracciato in questione.

E' del tutto evidente come il presente provvedimento, che si ripete risulta necessario in ragione del mutato assetto conferito dalla legge regionale alla nuova strumentazione comunale, si pone in coerenza con previsioni quasi ventennali, nelle quali è ricompreso il collegamento ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero, assegnando loro operatività.

Non risulta quindi necessario attivare alcun ulteriore provvedimento di coordinamento/aggiornamento degli atti vigenti.

Alla luce di quanto considerato, i contenuti del presente POC specifico potranno in ogni caso essere assunti in una eventuale, futura e più generale rilettura del vigente PUT stante il loro grado di più approfondito dettaglio puntuale.

⁽¹⁾ Le previsioni del previgente PRG trovano attuazione in determinate situazioni (comparti di strutturazione urbanistica pregressi e non ancora attivati) in cui PSC e RUE ne hanno conferito continuità, fino alla predisposizione di un POC che ne riconsidera i contenuti negli ambiti da esso disciplinati.

Il progetto, la procedura e gli effetti

Il nuovo percorso ciclopedonale, che si sviluppa per circa 1.200 m. in fregio alla strada provinciale "Modiglianese", realizzerà il collegamento fra la città Faenza e l'abitato di Borgo Tuliero, rispettivamente classificati dal PSC quali centro principale e centro strutturato di secondo livello.

Il tracciato è collocato pressoché interamente all'interno della fascia di rispetto stradale, in terreni pianeggianti o in leggero declivio attualmente agricoli, incorpora anche una porzione di viabilità esistente, e si innesta sul tratto già funzionante che collega la provinciale a Borgo Tuliero, così da conferire continuità al percorso dalla frazione al capoluogo, ove si allaccia alla rete urbana in corrispondenza del "Ponte Rosso".

La disponibilità della nuova pista ciclopedonale consentirà una più elevata sicurezza alla circolazione sulla strada provinciale stessa, che serve l'intera vallata del Marzeno, incentiverà forme di mobilità maggiormente sostenibile rafforzando l'integrazione fra la città ed il territorio circostante, a servizio sia degli abitanti di Borgo Tuliero che dei fruitori dell'ambito agricolo interessato.

Gli elaborati progettuali di dettaglio e la relazione tecnica che correda il progetto definitivo dell'opera contengono gli elementi descrittivi dell'infrastruttura.

L'implementazione della rete di piste ciclabili è un'azione contenuta e promossa in svariati piani e programmi attinenti le politiche territoriali, comportando una pluralità di effetti positivi (riduzione emissioni in atmosfera, fluidificazione degli spostamenti veicolari, benefici sanitari, risparmi energetici, valorizzazione del territorio, etc.): oltre alla programmazione comunale, infatti, questa è una strategia per il governo del territorio prevista a livello sovraordinato nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), nel Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA), nel Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), nel Piano di Azione per Energia Sostenibile (PAES), nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), etc.

Il PSC di Faenza individua un apposito indicatore riferito alla dotazione di piste ciclopedonali nel territorio comunale: l'"Obiettivo G - Mobilità sostenibile" contenuto nella "Griglia di buone pratiche per misurare sinteticamente la sostenibilità di un territorio", riporta i seguenti dati:

Valori riscontrati	0,52 m/ab
Valori tendenziali di miglioramento	>1 m/ab

Successivamente al PSC, approvato nel 2010 ma i cui dati conoscitivi sono riconducibili al 2007, la rete di percorsi ciclabili è stata ulteriormente sviluppata in base alle risultanze riportate sulla Tavola delle Dotazioni territoriali (scala 1:20.000) costitutiva del presente POC, così che attualmente è riscontrabile un dato pari a circa 0,93 m/ab.

L'attuazione della previsione in oggetto comporterà la ridefinizione di tale valore in circa m/ab a 0,97 m/ab. (58.621 ab. Al 31.12.2014 e circa 57.200 m. di percorsi ciclopedonali*), rendendo vicinissimo il valore-obiettivo prefissato dal PSC.

* elaborazioni SIT su dati LLPP: sono state considerate le infrastrutture aventi dimensioni conformi al Nuovo codice della Strada.

Non rientra fra i contenuti trattati dal presente POC specifico l'attivazione di alcuna previsione di trasformazione urbanistica (espansione o sostituzione dell'edificato), così che si conferma la ricognizione in tema di attrezzature e spazi collettivi operata dal RUE approvato con atto C. URF n. 11 del 31.03.2015.

In coerenza a ciò, a livello di cartografia del presente POC, si procede ad integrare il disegno del sistema delle dotazioni territoriali esistenti, conservando fra le dotazioni di progetto esclusivamente il tracciato ciclopedonale in oggetto.

Si richiama il fatto che in questa fase nella qualifica di "esistenti" rientrano sia tutte le attrezzature già di proprietà pubblica che quelle per le quali risulta vigente l'atto autorizzativo per la loro realizzazione, indipendentemente dall'effettivo stato di costruzione.

Si demanda pertanto a successivo ed eventuale POC, che gestirà processi di modifica del sistema insediativo residenziale e/o produttivo, la valutazione dei nuovi dimensionamenti in rapporto alle previsioni del PSC, la scelta di quali nuove trasformazioni attivare, la ricognizione dello stato di fatto e di diritto dei comparti convenzionati in esecuzione con relativo accertamento dell'avvenuto completamento delle dotazioni attualmente in via di realizzazione (considerando anche le previsioni attivate nel frattempo dopo all'approvazione del RUE), nonché l'acquisizione di un "Documento Programmatico per la Qualità Urbana" che affronti in modo organico l'integrazione di tali aspetti che, si ripete, travalicano i contenuti trattati dal presente provvedimento che ha natura ed efficacia estremamente circostanziate e monotematiche.

Viene dato avvio, con il presente POC specifico, all'iter necessario per la realizzazione dell'opera di pubblica utilità.

Fra gli elaborati costitutivi del POC figura il progetto definitivo dell'opera, in base al quale viene attivata la procedura di approvazione di progetto di opera pubblica non conforme alle previsioni urbanistiche, nell'ambito di applicazione dell'art. 12, comma 6, LR 37/2002 e s.m.i..

Il POC sarà pertanto approvato con le modalità previste dall'art. 34 della L.R. 20/2000 e s.m.i., come integrato dall'art. 17 della LR n. 37/2002, e comporterà all'atto della sua approvazione l'apposizione del vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera prevista.

Il progetto definitivo è supportato dalla relativa Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) che ne dimostra la compatibilità e coerenza rispetto ai piani sovraordinati ed alle tematiche ambientali. Il progetto è corredato inoltre da uno studio in merito alla verifica della compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio.

La competenza all'approvazione del provvedimento urbanistico è in capo all'Unione della Romagna Faentina, a seguito del conferimento della funzione di pianificazione urbanistica attuato da tutti i 6 Comuni aderenti.

Attualmente, gli altri 5 Comuni non risultano impegnati nell'adozione di POC, e considerando le previsioni in oggetto e la loro rilevanza di rango locale, non si ravvisa la necessità di alcun particolare ed ulteriore coordinamento a livello sovracomunale.

A seguito della sua adozione, il presente POC è stato depositato per gli adempimenti di pubblicazione e trasmissione alla Provincia previsti dall'art. 34 LR 20/2000 ed il Comune ha dato corso agli adempimenti relativi all'apposizione dei vincoli espropriativi di cui agli artt. 9 e 10 della LR 37/2002.

Gli elaborati

Il numero di riferimento assegnato all'opera pubblica è quindi "1" e in sintesi viene denominata "Pista ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero".

In ottemperanza a quanto disposto dagli artt. 30 e 34 LR 20/2000 e s.m. e 17 LR 37/2002 e s.m., il provvedimento è costituito da:

Gli elaborati costitutivi sono:

- Elaborati urbanistici:

- Tav. C.1 Relazione urbanistica
- Tav. P.2 Norme di attuazione
- Tav. C.3 Documento Programmatico per la Qualità Urbana
- Tav. P.1 Tavola Dotazioni Territoriali

- Progetto definitivo opera pubblica:

- Relazione Generale e Tecnica
- Tav. 1 Stato attuale rilievo - Tratt. 1 - 2
- Tav. 2 Stato attuale rilievo - Tratt. 3 - 4 - 5
- Tav. 3 Stato attuale documentazione fotografica
- Tav. 4 Progetto - Tratt. 1 - 2
- Tav. 5 Progetto - Tratt. 3 - 4 - 5
- Tav. 6 Aree da acquisire 1 - 2
- PTav. 7 Aree da acquisire 3 - 4 - 5
- Tav. 8 Censimento delle interferenze - HERA
- Tav. 9 Censimento delle interferenze - ENEL - ITALGAS - TELECOM
- Elenco dei prezzi unitari
- Computo metrico estimativo
- Quadro economico
- Piano particellare di esproprio
- Documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- Relazione sulle strutture
- Tavola grafica strutturale 4.1
- Tavola grafica strutturale 4.2
- Tavola grafica strutturale 4.3
- Tavola grafica strutturale 4.4

- oltre a:

- Relazione Geologica
- Relazione Valsat

La connessa variante al RUE

In modo coordinato e contestuale al presente POC, è stato previsto il correlato adeguamento del RUE vigente mediante specifica variante meramente cartografica, consistente nella rappresentazione nelle tavole progettuali del percorso comportante la modifica della zonizzazione riferita alle aree interessate dalla previsione di pista ciclopedonale da "Ambiti agricoli di particolare interesse paesaggistico" di cui art. 15 NdA RUE e in parte minoritaria "Aree di valore naturale e ambientale" di cui art. 14 NdA RUE a "Zone per la viabilità" di cui all'art. 18 comma 2., interamente ricomprese nelle fasce di rispetto della strada provinciale "Modiglianese".

Nelle "Zone per la viabilità" il RUE ammette tutti gli interventi a servizio delle infrastrutture di competenza dell'ente proprietario o proposti con l'assenso dello stesso. Il Piano precisa inoltre che tali zone comprendono sempre anche le piste ciclabili e ogni spazio pertinenziale anche se non rappresentati nelle Tavole progettuali.

Al comma 2 dell'art. 25 delle Norme di Attuazione, il RUE specifica che le fasce di rispetto stradale comprendono le relative pertinenze al servizio della viabilità quali piste ciclabili, percorsi pedonali, etc.

Gli elaborati del RUE vigente oggetto di modifiche risultano essere:

- Tav. P3_ Tavola 13.2 "Progetto," scala 1.5.000
- Tav. P3_ Tavola 13.3 "Progetto", scala 1.5.000
- Tav. P3_ Tavola 13.4 "Progetto", scala 1.5.000

Il tratto che collegherà il nuovo percorso in progetto alla rete urbana esistente interesserà una fascia di terreno in corrispondenza del "Ponte Rosso", rientrante nella Scheda Progetto del RUE denominata R.30 "Area di via Verità angolo via San Martino" che vede trasfusi i contenuti del previgente PRG con lievi modifiche promosse su iniziativa privata.

L'attuazione completa di tale scheda, che prevede anche la realizzazione di un nuovo centro aziendale, oltre ad essere in capo all'iniziativa privata è subordinata all'acquisizione dei pareri da parte degli Enti coinvolti.

Con il presente provvedimento, in pendenza del perfezionamento degli aspetti connessi all'attuazione degli insediamenti privati, non viene previsto l'interessamento delle aree incluse nella Scheda, come desumibile dalle risultanze riportate negli atti per la procedura di esproprio, demandando a fase successiva l'individuazione delle modalità per garantire la continuità dei tracciati.

Un altro tratto del percorso in progetto interessa un'altra Scheda Progetto del RUE, la R.29 "Area di via Verità": in questo caso il RUE prevede la cessione gratuita di una più ampia area al Comune a fronte del riconoscimento al privato di una determinata quantità edificatoria, da localizzare a distanza, in un altro lotto della medesima proprietà ubicato entro la Scheda Progetto U.65 "Orto Bertoni".

In entrambe le suddette casistiche, oltre alle ordinarie procedure di esproprio, il RUE all'art. 31 comma 3 prevede infatti anche la seguente possibilità: *"Le aree destinate ad opere, attrezzature o impianti pubblici possono essere cedute al Comune anche anticipatamente rispetto al titolo abilitativo edilizio riguardante l'intera unità d'intervento: in tale caso la capacità edificatoria attribuita alle relative aree resta al proprietario cedente, il quale le utilizza sulle altre aree comprese nel medesimo ambito territoriale. Altrettanto vale per il caso in cui l'opera o l'impianto pubblico o di uso pubblico siano attuati, d'intesa con il Comune, d'iniziativa del proprietario e a sua cura e spese, in assolvimento di obblighi connessi con edificazioni future."*

Il percorso in progetto è quindi compatibile con la previsione del RUE che individua aree destinate a divenire di proprietà pubblica, potendosi verificare anche la possibilità che i collegamenti in questione siano realizzabili senza l'attivazione di puntuali procedure espropriative.

Il provvedimento deputato a localizzare con precisione l'opera pubblica e a determinare le aree ove effettivamente apporre il vincolo espropriativo è il POC.

In fase di approvazione, non essendo interessate le aree interne alle suddette Schede Progetto del RUE R.30 e R.29 non vengono modificati i contenuti in esse riportati.

In tal modo si ritiene, in ogni caso, di garantire l'adeguato coordinamento delle previsioni.