



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.2

 Variante al POC specifico n. 1

DOCUMENTO PROGRAMMATICO PER LA QUALITÀ URBANA (DPQU)

AII. "C"

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. 23 del 30.05.2017

Varianti al POC

- n. 1 Adottata con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. 39 del 26.07.2018
Approvata con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. ___ del __. __. ____

Variante n. 1 al POC_APPROVAZIONE

PROGETTO
Ennio Nonni

PRESIDENTE URF
Giovanni Malpezzi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Daniele Babalini

ASSESSORE ALLA PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE URF
Daniele Meluzzi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Daniele Babalini
Federica Drei
Daniela Negrini

ASSESSORE ALL'URBANISTICA
COMUNE DI FAENZA
Domizio Piroddi

VALUTAZIONE AMBIENTALE
Silvia Donattini
Stefano Fatone

ASPETTI GEOLOGICI
Alessandro Poggiali



DIRIGENTE SETTORE TERRITORIO URF
Ennio Nonni

DOCUMENTO PROGRAMMATICO PER LA QUALITA' URBANA RELATIVO ALLA 1ª VARIANTE INTEGRATIVA AL VIGENTE POC SPECIFICO PER LA REALIZZAZIONE PERCORSI CICOPEDONALI

Premessa e finalità

Il presente documento è un elaborato costitutivo della 1ª variante integrativa al vigente POC specifico del Comune di Faenza per la realizzazione di percorsi ciclopedonali, finalizzata alla localizzazione urbanistica di ulteriori tracciati.

Con atto C. URF n. 23 del 30.05.2017 Faenza si è infatti dotata di un Piano Operativo Comunale specifico denominato "Adeguamento e messa in sicurezza strada provinciale n. 16 e realizzazione pista ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero" (e correlata variante di adeguamento al RUE).

In base all'art. 30 comma 2 lettera a-bis della LR 20/00 e s.m.i. *"Il POC contiene, per gli ambiti di intervento disciplinati: un apposito elaborato denominato Documento programmatico per la qualità urbana che, per parti significative della città comprensive di quelle disciplinate dal POC stesso, individua i fabbisogni abitativi, di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità, definendo gli elementi di identità territoriale da salvaguardare e perseguendo gli obiettivi del miglioramento dei servizi, della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile."*

Ai sensi dell'art. 4 comma 4 della nuova LR n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" è comunque possibile procedere all'adozione di varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente secondo le procedure della previgente LR 20/2000, fra le quali rientra anche quella in oggetto in linea con quanto esplicitato nella circolare regionale "Prime indicazioni applicative della nuova legge urbanistica regionale (LR n. 24/2017) di cui prot. PG/2018/0179478 del 14.03.2018 ed alla luce di tale quadro viene redatto il documento in oggetto, che nella struttura ed impostazione prende a riferimento il corrispettivo elaborato prodotto in occasione del precitato POC di primo impianto.

Come esplicitato nella Relazione illustrativa del vigente POC, esso riveste carattere tematico e specialistico trattando la realizzazione di piste ciclopedonali. La presente variante si pone in piena coerenza con ciò, implementando lo sviluppo dei tracciati con l'inserimento delle seguenti opere pubbliche:

a) *Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso.*

Il vigente POC già prevede la realizzazione del percorso ciclopedonale di collegamento fra la frazione ed il capoluogo (a suo tempo identificata come opera pubblica n. 1), ma ne resta escluso un tratto iniziale nell'immediata prossimità di Faenza, dall'incrocio della S.P. n. 16 con Via S. Martino, vicino al Ponte Rosso, della lunghezza di circa 100 m.

Il presente progetto si pone quale obiettivo il completamento della rete ciclopedonale esistente e/o di prossima realizzazione, conferendo continuità e sicurezza al collegamento.

b) *Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci.*

L'obiettivo del progetto è la realizzazione ex novo di un percorso ciclopedonale protetto a latere della S.P. n. 66 "Via Ospitalacci", di circa 500 m, che estenda la rete ciclabile esistente di Via Canal Grande al borghetto residenziale di Via San Prospero/Via Dottora, attraverso il sottopasso ferroviario esistente all'altezza del civico n. 238 di via Canal Grande.

c) *Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati.*

E' prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto di circa 550 m che funga da collegamento tra il centro abitato di Granarolo e l'agglomerato residenziale in territorio extraurbano di Borgo Prati, lungo la S.P. n. 44, attraverso l'estensione della trama esistente.

Si tratta pertanto di nuove opere pubbliche costituenti infrastrutture per la mobilità tese espressamente a migliorare le dotazioni territoriali a servizio di parti del territorio comunale, opere che si estendono conferendo continuità e sicurezza alle diverse infrastrutture, oltre ad aumentare il potenziale fruitivo e turistico dei diversi settori territoriali direttamente interessati. Non ultimo, favoriscono il ricorso alla mobilità sostenibile minimizzando il ricorso all'auto privata.

La natura specifica del procedimento, connessa al fatto che si tratta di un numero contenuto di previsioni, determina il fatto che i contenuti prospettati in via generale dalla legge per il DPQU possano, in questa sede, essere affrontati con visione e logica estremamente circoscritte e di stretta afferenza con le opere pubbliche in progetto e con quanto espresso in sede del vigente POC.

Il DPQU che esamini tutte le tematiche previste dalla legge potrà pertanto essere associato ad un successivo ed eventuale POC che gestisca l'attivazione di trasformazioni insediative residenziali e/o produttive o comunque nell'ambito di un atto pianificatorio di più ampio raggio.

Atteso quanto sopra, in questo caso la componente strategica del presente Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU) è da ricondursi in prima istanza alla mera conferma di un indirizzo generale del PSC e del redigendo PUMS in tema di percorsi ciclabili, che viene preso in carico dal vigente POC e della presente sua variante integrativa, essendo in questa fase predominante il profilo meramente programmatico-attuativo delle previsioni.

Se a livello di pianificazione strutturale (PSC) è stato espresso l'indirizzo generale -poi ripreso dalle linee guida per la redazione del PUMS- in merito alla promozione della mobilità "leggera", incentivandola e privilegiandone l'implementazione in fregio alle infrastrutture viarie esistenti, a livello di pianificazione operativa si compie la scelta nell'ambito del presente atto di intervenire nelle parti di territorio indicate, avendo predisposto le relative proposte progettuali di dettaglio che localizzano l'opera e ne definiscono le caratteristiche tecnico-funzionali prefigurando le aree di effettiva interazione, la cui realizzazione è da finanziare con risorse pubbliche.

Quanto sopra, peraltro, in piena coerenza e continuità con quanto contenuto negli atti relativi a PUT (e nel previgente PRG).

Le previsioni in oggetto, dal punto di vista della qualità urbana, sono di seguito sinteticamente descritte in coerenza con l'articolazione delle tematiche elencate al citato articolo della legge regionale ed articolare per singola opera pubblica. Gli elaborati costituenti i progetti definitivi, unitamente alle valutazioni di pertinenza della Valsat, contengono elementi di maggior dettaglio (caratteristiche geometrico-costruttive dell'opera, prestazioni, profili di sostenibilità, etc.).

- Le parti significative della città relazionate ai progetti comprensive di quelli disciplinati dal POC stesso

La logica che sovrintende tali interventi si pone in coerenza con precedenti analoghi che hanno interessato i centri di Granarolo, Errano e l'abitato di Pieve Ponte, ovvero interventi volti a rafforzare il sistema di relazioni dei centri minori e

dei borghetti con il capoluogo, attraverso collegamenti ciclabili extraurbani che seguono la direzione tracciata dalle strade esistenti.

a) Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso

L'area di diretta influenza dell'opera pubblica n.2 coinvolge diversi ambiti: il primo riguarda un tratto estremamente circoscritto, ma rilevante in prossimità del Ponte Rosso: costituisce l'innesto dell'infrastruttura nel tessuto urbano consolidato di Faenza ubicato fra la circonvallazione ed il Centro Storico, configurando così l'allacciamento diretto con l'esistente tratto ciclopedonale. Il secondo ambito con il quale l'opera si relaziona coinvolge quelle parti di territorio rurale localizzate nei pressi della strada provinciale "Modiglianese", ricomprese tra la delimitazione delle sponde del Fiume Lamone e gli argini del torrente Marzeno, fino a collegare il tessuto urbano della parte sud del capoluogo con l'abitato di Borgo Tuliero.

b) Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci.

L'area di effettiva interazione di tale percorso ciclopedonale coinvolge il borghetto residenziale di Via San Prospero/Via Dottora, immerso nell'ambito agricolo di particolare interesse paesaggistico evocato comunemente come "Celle", con attraversamento dell'ambito rurale a più ampia vocazione agricola fino al tessuto urbano consolidato di Faenza nel punto comunemente denominato "Bocche dei Canali", apprezzata meta ciclo-pedonale per attività sportive e ricreative, configurando l'allacciamento diretto con la trama ciclopedonale urbana già strutturata.

c) Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati.

Borgo Prati è un agglomerato residenziale in ambito rurale ubicato nel territorio pianeggiante a valle del Canale Emiliano Romagnolo ed attualmente sprovvisto di collegamento ciclopedonale con il centro abitato di Granarolo Faentino, cui è prossimo e ove sono localizzati i servizi per la collettività: tale opera pubblica di progetto relazionerà in linea retta i due abitati, fiancheggiando la strada esistente e lambendo i terreni agricoli e l'area di valore naturale e ambientale (area forestale) posti al suo margine.

- Fabbisogni abitativi

Per ciò che riguarda l'individuazione dei fabbisogni abitativi ascrivibili alle parti di territorio interessate dai progetti, il presente Documento Programmatico per la Qualità Urbana, riferendosi esclusivamente a previsioni infrastrutturali, assume direttamente dal PSC le valutazioni circa i fabbisogni abitativi.

a) Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso

Per l'abitato di Borgo Tuliero non sono previsti nel PSC incrementi derivanti da aree per nuovi insediamenti, oltre ai comparti già in via di strutturazione, mentre il RUE prefigura nuove possibilità di densificazione dei tessuti esistenti, seppur in termini contenuti e non significativi per le considerazioni da sviluppare in questa sede.

b) Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci

Parte del tracciato è in linea con la specifica previsione del PSC: nel grande quadrilatero, dalle dimensioni orientative di 180 ettari, compreso tra la ferrovia Faenza/Firenze, via Ospitalacci, via Celle e via S. Orsola, ovvero nell'area

frontistante l'abitato di via San Prospero/via Pittora, il PSC prevede infatti la possibilità di realizzare un nuovo grande ambito a destinazione prevalentemente residenziale (Ambito 1), con relativa infrastrutturazione compreso il collegamento ciclabile con il capoluogo.

In ragione delle dinamiche socio-economiche e delle normative legislative in materia urbanistica, non è attualmente atteso tale sviluppo insediativo, quantomeno nei termini ipotizzati dal PSC e pertanto il tracciato in questione è da rapportare alle esigenze e potenzialità degli abitati insediati e fruitori.

c) Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati.

L'opera è da considerare soprattutto funzionale alle esigenze dei residenti di Borgo Prati, ove non sono previsti nuovi insediamenti residenziali.

A Granarolo, ove sono collocati servizi, sono previsti nuovi comparti residenziali ma anche in questo caso non si riscontra ad oggi l'intenzione di attivarli.

L'eventuale incremento del fabbisogno abitativo riconducibile alla parte di territorio interessata dal progetto scaturisce pertanto quasi esclusivamente dalla possibilità di densificare il tessuto consolidato urbano di Granarolo oltre che dai minuti incrementi ammessi dall'art. 17.2 delle NdA del RUE "Agglomerati residenziali in ambito extraurbano". L'aumento degli abitanti potenzialmente fruitori dell'opera risulta pertanto numericamente non considerevole.

- Fabbisogni di dotazioni territoriali e di infrastrutture per la mobilità

Non essendosi registrati incrementi della popolazione residente rispetto al PSC a fronte dell'incremento delle attrezzature collettive originato dalle trasformazioni avvenute anche di recente, non si riscontra la sussistenza di fabbisogni pregressi in termini di dotazioni A-24, fatto salvo quanto indicato dal PSC circa le infrastrutture A-23 e di seguito riportato per le parti di attinenza.

Fabbisogno di infrastrutture per la mobilità

Per quanto concerne gli A-23, ovvero le infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, trattando questo POC l'attivazione e la realizzazione piste ciclopedonali diffuse nel territorio, opere che concorrono esse stesse a migliorare gli standard di qualità delle dotazioni per l'urbanizzazione degli insediamenti, è plausibile attestare che il presente progetto assicuri e incrementi il sistema delle dotazioni infrastrutturali con particolare riguardo al loro collegamento ed estensione, concorrendo all'incremento dell'offerta.

Tutti i progetti sviluppano tracciati in fregio a viabilità (o ferrovie) esistenti e potenziano funzionalmente l'infrastrutturazione presenti verso i nuovi e più adeguati standard tecnico-funzionali.

Fabbisogno di dotazioni territoriali

a) Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso

Richiamando quanto già osservato nel vigente POC di primo impianto, dalla consultazione del PSC non emergono specifiche dotazioni territoriali di nuova realizzazione a Borgo Tuliero, né nel territorio extraurbano ricompreso fra la frazione e l'abitato di Faenza, dove in prospettiva è ipotizzata la razionalizzazione dell'innesto della provinciale Modiglianese sulla viabilità urbana.

Il settore territoriale interessato dal completamento della pista ciclabile in corrispondenza del Ponte Rosso ricade ai margini dei "Macroambiti" B ed E così come individuati all'interno della Valsat del RUE: tali macroambiti presentano una

considerevole differenza nell'offerta di dotazioni pro-capite, rispettivamente di 23mq/abitante nella macroambito B e di 50,1 mq/abitante nel macroambito E.

Effettuando una ponderazione delle dotazioni pro-capite dei macroambiti suddetti, la ricognizione effettuata nell'ambito del RUE in termini di attrezzature per la collettività di cui art. A-24 LR 20/00 e s.m.i. non rivela carenze dal punto di vista quantitativo del contesto interessato.

b) Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci

In conseguenze dell'attivazione del nuovo ambito A1 di insediamento residenziale, Il PSC individua e quantifica il correlato nuovo fabbisogno di specifiche dotazioni territoriali infrastrutturali da realizzare all'interno settore perimetrato.

Indipendentemente dall'attuazione del nuovo ambito di insediamento residenziale, la ricognizione effettuata nel PSC in termini di attrezzature per la collettività di cui art. A-24 LR 20/00 e s.m.i., fa emergere il fabbisogno di un percorso ciclopedonale di attraversamento in ambito naturalistico in questo contesto, opera parzialmente regolata dal progetto in essere.

Sempre in termini di attrezzature e spazi collettivi -ma per ciò che riguarda la situazione attuale- la ricognizione dei fabbisogni effettuata all'interno del RUE non rivela carenze dal punto di vista quantitativo delle stesse, ma anzi un esubero rispetto alla media (50,1 mq/abitante a confronto con i 30mq/abitante minimi di legge), potendosi riferire al cosiddetto Macroambito E, così come trattato all'interno della Valsat.

c) Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati.

Né a livello di PSC né di RUE si riscontrano particolari fabbisogni di attrezzature e spazi collettivi nel centro urbano di Granarolo. Negli agglomerati residenziali in ambito rurale, a livello di strategia territoriale, non è prevista la realizzazione di nuove dotazioni A-24 per non incentivare una dispersione non sostenibile dei servizi, così che il nuovo percorso consente un'ottimizzazione delle attrezzature già presenti a Granarolo mediante una più agevole fruizione da parte degli abitanti di Borgo Prati.

- Elementi di identità territoriale da salvaguardare

a) Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso

Si è detto, il collegamento oggetto della presente variante si innesta su previsioni assunte dal POC vigente. Complessivamente, il tracciato da realizzare, risulta collocato in parte sul lato est che su quello ovest della Provinciale Modiglianese, percorre terreni rurali individuati come "Ambiti agricoli di particolare interesse paesaggistico" di cui all'art. 15 del RUE, innestandosi sul sistema ciclabile esistente in prossimità del Fiume Lamone.

Il contesto in cui si inserisce l'opera inserita dalla variante al POC è quello periurbano di alta pianura, ovvero quelle fasce di territorio ove il tessuto consolidato e il mondo agreste vengono a contatto diretto.

Nel tratto in oggetto, il nuovo collegamento non attraversa né nuclei sparsi né interessa elementi vegetazionali di pregio da salvaguardare. Ciò detto, il percorso non altera l'assetto poderale esistente, essendo collocato ai margini delle proprietà private.

Nel complesso, la realizzazione del nuovo collegamento non altera la visione d'insieme dei luoghi caratterizzanti il contesto periurbano, anzi, la loro identità territoriale risulta salvaguardata e migliorata dall'inserimento della nuova previsione che conferisce ordine (e sicurezza) allo specifico contesto.

b) *Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci*

La ricognizione effettuata nell'ambito del PSC attestante gli elementi di identità territoriale da salvaguardare ha fatto emergere che, all'altezza del civico n. 238 di via Canal Grande, il tracciato in progetto interseca l'attestazione archeologica n. 48, corrispondente alla tipologia "capanne" e risalente all'età preistorica/protostorica. Oltre alla particolare attenzione dedicata all'esecuzione degli scavi in tale spazio, ai fini di tutelarne l'identità l'art. 23.5 del vigente RUE disciplina il coinvolgimento della Soprintendenza Archeologica dell'Emilia-Romagna che potrà subordinare l'inizio dei lavori ad indagine preventiva.

Proseguendo in direzione del centro abitato di Celle, la nuova previsione funge da linea di demarcazione tra l'ambito agricolo di particolare interesse paesaggistico e l'ambito rurale a più ampia vocazione agricola, facendo emergere le peculiarità di paesaggi agresti contigui caratterizzati da una pregevole qualità paesaggistica ma votati per tradizione e conformazione a produzioni di diversa intensità.

Il nuovo collegamento non interseca né nuclei sparsi né elementi vegetazionali di pregio da salvaguardare. Il percorso non altera l'assetto poderale esistente, essendo collocato ai margini della proprietà privata coinvolta nel procedimento di esproprio. Inoltre, con l'intento di contenere le modifiche all'assetto scenico e panoramico del contesto e ridurre la percezione visiva di allargamento della sede stradale, è prevista la messa a dimora di una siepe mista di *Quercus ilex* e *Carpinus betulus* a latere della sezione carrabile di via Ospitalacci.

Nel complesso, la realizzazione del nuovo collegamento non altera il quadro del contesto rurale nel quale si inserisce.

c) *Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati*

Il nuovo percorso fiancheggiante la strada esistente si inserisce nel territorio rurale ad alta vocazione produttiva agricola di pianura caratterizzato dall'impianto storico della centuriazione romana. L'analisi del progetto evidenzia che tale intervento non altera le caratteristiche degli elementi essenziali della centuriazione e la relazione con essi in quanto coerente con la tipica tessitura ortogonale storica risalente dell'età romana.

Altro elemento di identità territoriale da salvaguardare è l'area di valore naturale e ambientale che interseca marginalmente il tracciato: trattasi di un'area forestale di recente impianto che non risulta formata da elementi di particolare pregio arboreo, ma avente considerevole estensione superficiale. L'area forestale viene lambita marginalmente dal progetto: tale approfondimento relazionale sarà oggetto anche di provvedimento di Autorizzazione paesaggistica, che ne valuterà la compatibilità rispetto ai valori riconosciuti dal vincolo, garantendone il mantenimento della qualità paesaggistica.

Il nuovo collegamento interseca elementi vegetazionali di seconda grandezza, ma non di particolare pregio arboreo: la loro sostituzione avverrà con quella di 8 alberature delle seguenti specie: *Celtis australis*, *Fraxinus*, *Quercus robur* e *Tilia cordata*. Tali alberature troveranno collocazione presso l'area verde "Le Buche" in via Pasolini a Granarolo.

Il percorso non modifica l'assetto poderale esistente, essendo collocato ai margini della proprietà privata coinvolta nel procedimento di esproprio.

Quanto sopra premesso, la realizzazione del nuovo collegamento non altera la visione d'insieme dei luoghi caratterizzanti il contesto rurale salvaguardando gli elementi di identità territoriale presenti nel suo intorno

- Obiettivi di miglioramento dei servizi della qualificazione degli spazi pubblici, del benessere ambientale e della mobilità sostenibile

Per tutte le previsioni oggetto della presente variante, si può affermare in linea di principio che contribuiscono direttamente al miglioramento del benessere ambientale e incentivano forme di mobilità sostenibile, trattandosi del potenziamento dei percorsi ciclopedonali, mentre per ciò che attiene il contenimento dell'inquinamento luminoso e risparmio energetico, si rimanda al progetto illuminotecnico, ove presente, allegato al progetto definitivo.

a) Opera pubblica n. 2: completamento del percorso ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero in corrispondenza del Ponte Rosso

Per quanto concerne la qualificazione degli spazi pubblici, la nuova previsione favorirà il migliore sviluppo della comunità elevando la qualità della vita individuale e collettiva, supportando il singolo nell'adozione di comportamenti a vantaggio della salute dell'individuo e facilitando l'integrazione di attività fisica (pedalare, camminare, correre) nell'espletamento dei vari impegni.

Dal punto di vista del benessere ambientale tale infrastruttura apporterà significativi benefici correlati al potenziamento della mobilità sostenibile locale: tale collegamento contribuirà sensibilmente ad elevare la fruibilità del territorio ad esso circostante -che sempre più si connota per profili turistici oltre che produttivi ai fini agricoli- ed a valorizzarlo costituendo un'attrezzatura importante ai fini ricreativi, incentivando oltre agli spostamenti a carattere ricreativo anche quelli quotidiani dei residenti in via Don Giovanni Verità, più prossimi al capoluogo.

Non ultimo, l'intervento inciderà sul miglioramento della qualità dell'aria, contribuendo alla riduzione delle emissioni in atmosfera legate al traffico motorizzato.

Il completamento del percorso ciclopedonale eleverà il grado di sicurezza della circolazione sulla strada Modiglianese anche in prossimità del nodo stradale del Ponte Rosso, liberandola definitivamente dai flussi ciclabili che verranno incanalati in sede dedicata, e conseguendo un notevole miglioramento delle condizioni di circolazione da e verso il capoluogo.

Il livello di qualità dei luoghi migliorerà quindi a seguito della realizzazione prevista, così come quella degli abitanti/fruitori dell'infrastruttura.

b) Opera pubblica n. 3: percorso ciclopedonale Via Ospitalacci

Gli obiettivi di miglioramento dei servizi circa la qualificazione degli spazi pubblici sono conferiti dallo stesso inserimento di nuova previsione che favorisce l'incremento della rete ciclabile a servizio della comunità, elevando la qualità della vita individuale e collettiva. Tale opera concorre a strutturare il sistema dei percorsi di raccordo centri minori - capoluogo, supportando il singolo residente nello svolgimento di attività attraverso l'uso della "nuova passeggiata" ciclopedonale: in particolare gli abitanti del Borghetto San Prospero/via Pittora saranno incentivati all'uso anche negli spostamenti quotidiani, oltre che per quelli a carattere più ludico. Costituendo un'attrezzatura importante ai fini ricreativi, tale collegamento aumenterà anche il potenziale fruitivo e turistico del territorio circostante Castel Raniero, Pergola e Pideura, elevandone la competitività sulla scala urbana.

Il conseguente miglioramento della qualità dell'ambientale sarà immediatamente percettibile: la corsia dedicata ai ciclopedoni concorrerà ad un contenimento delle emissioni in atmosfera ed alla diffusione di rumore derivante dal traffico motorizzato. Di conseguenza, l'intervento inciderà anche sul miglioramento della qualità dell'aria.

Particolare attenzione andrà posta ai sistemi fognari di nuova realizzazione a seguito di prescrizione del PTCP: ricadendo in una zona di protezione delle acque sotterranee del territorio di pedecollina pianura, è fatta prescrizione di intensificare la frequenza dei pozzetti di ispezione

La mobilità diventa più sostenibile grazie alla suddivisione dei flussi di traffico (i ciclopeditoni risulteranno finalmente isolati anche dai flussi motorizzati per fini agricoli), migliorando così il livello di sicurezza degli spostamenti. Il tutto si traduce anche in un maggior ordine dell'intero contesto territoriale.

c) Opera pubblica n. 4: percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati.

Legati alla realizzazione di quest'opera, gli obiettivi di miglioramento dei servizi riguardo la qualificazione degli spazi pubblici si traducono nel favorire l'adozione di abitudini personali -e di collettività- comportanti vantaggi dal punto di vista della salute dell'individuo, facilitando l'integrazione di attività fisica (pedalare, camminare, correre) nell'espletamento degli impegni del singolo.

Per quanto concerne il benessere ambientale, l'intervento inciderà sul miglioramento della qualità dell'aria e del rumore, anche se con contributi non significativi.

L'opera apporterà benefici contenuti anche correlati al potenziamento della mobilità sostenibile locale: il collegamento contribuirà ad intensificare prevalentemente gli spostamenti quotidiani dei residenti nel borghetto di Borgo Prati.

In conclusione, il livello di qualità dei luoghi migliorerà a seguito della realizzazione della nuova previsione.