

Bologna, 1 dicembre 2020

Al Servizio Pianificazione Urbanistica

Oggetto: Conferenza di Servizi del Procedimento Unico – art. 53 co. 1 lett. a) Legge regionale 24/2017 per approvazione del 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) in variante di pianificazione territoriale.

Con riferimento all’indizione della Conferenza dei Servizi, in atti al PG 19647 del 9 aprile 2020, ed alle successive sedute della conferenza relative al progetto in oggetto, il Servizio Pianificazione della mobilità esprime le seguenti **prescrizioni**:

- laddove il tracciato seguirà o affiancherà il tracciato RFI, o altre proprietà private, e sarà pertanto obbligatorio l’utilizzo di recinzioni metalliche di separazione delle proprietà, si chiede che le recinzioni siano dotate di vegetazione rampicante autoctona al fine di minimizzarne l’impatto paesaggistico e visivo. Tale utilizzo è già previsto come si rileva nei fotomontaggi di cui alla tavola M-I1.3 FOTOINSERIMENTI DELLE OPERE IN PROGETTO, si chiede pertanto che nelle successive fasi progettuali sia indicato chiaramente anche nelle relazioni e nelle tavole dedicate e che in fase di realizzazione l’opera sia quindi realizzata con le modalità esemplificative rappresentate nei fotoinserti. In ogni caso si raccomanda di minimizzare l’utilizzo di recinzioni;
- analogamente al punto precedente si raccomanda di minimizzare l’utilizzo di protezioni laterali solo nei casi strettamente necessari;
- rispetto al macigno delle dimensioni di 65x35x100 all’ingresso della pista a Marzabotto (come indicato nella tavola M-G11 SCHEMI DELLE OPERE D_ARTE) si prescrive di studiare una soluzione più armoniosa e meno impattante sia visivamente che materialmente e che massimizzi la possibilità di transito anche con biciclette dotate di carrello, hand bike o altro. Tale soluzione deve essere applicata anche negli altri contesti in cui si rendesse necessario impedire il transito di mezzi a quattro ruote;
- evitare l’abbattimento di alberi non giustificato da questioni strettamente inerenti la sicurezza e solo se assolutamente indispensabile. In merito al tema della manutenzione annuale per mantenere pulita dalla vegetazione una fascia di almeno 10m dalla pista lato fiume si prescrive di indicare che tale manutenzione annuale sia prevista unicamente laddove strettamente necessario, ovvero eliminando solo la vegetazione utile a garantire la realizzazione della ciclabile e la sicurezza idraulica. Infatti attività di disboscamento su fasce di tale spessore:
 - danneggiano e trasformano la qualità paesaggistica del territorio appenninico e fluviale;
 - diminuiscono le ombreggiature del tracciato ciclo escursionistico;
 - aumentano considerevolmente i costi di manutenzione della Ciclovía;
- garantire la rinaturalizzazione delle piste esistenti che andranno cessate;
- che sui tratti che si sviluppano su viabilità esistente in promiscuo devono essere garantite le migliori condizioni di percorribilità e sicurezza anche attraverso l’istituzione di sensi unici, sistemi di moderazione del traffico, segnaletica e altre soluzioni anche in riferimento alla normativa più recente. Parimenti in tutte le intersezioni e i “punti di conflitto” con mezzi motorizzati devono

essere studiate le soluzioni che migliorino la continuità del tracciato e la sicurezza reale e percepita per i ciclisti;

- uniformare l'utilizzo di Punti informativi in legno previsti (come indicato nella tavola M-G11 SCHEMI DELLE OPERE D_ARTE) ai prodotti in corso di definizione nel tratto di Ciclovía del Sole Mirandola-Sala Bolognese al fine di garantire la riconoscibilità del tracciato;
- che la riconoscibilità del percorso cicloturistico venga rafforzata con l'uso del logo della Ciclovía del Sole e relativi pittogrammi da concordarsi con la Città metropolitana;
- che relativamente al margine dei 3 m della pista ciclabile sia prevista e realizzata una finitura che ne definisca i bordi laterali in maniera netta e precisa;
- integrare le planimetrie delle prossime fasi progettuali con gli elementi del contesto territoriale e con le informazioni necessarie alla comprensione dell'inserimento del tracciato, ivi compresi tutti i riferimenti dettagliati negli altri elaborati grafici e progettuali;
- in riferimento alla relazione M-I2 STANDARD EUROVELO 7 DM 29-11-2018 ALLEGATO 4 siano apportate le seguenti modifiche nel livello progettuale successivo:
 - A2.2 per soddisfare il livello "buono" del punto A.2 è necessario rispondere anche ai requisiti richiesti per il livello "minimo", pertanto si deve integrare il paragrafo aggiungendo la descrizione di tali punti e requisiti;
 - B2- punto C1: relativamente alla previsione di restringimento della sezione in località Capriglia, si chiede di integrare il paragrafo specificando la larghezza minima raggiunta da tale restringimento e la lunghezza totale della sezione interessata al fine di giustificare e chiarire la criticità rilevata. Infatti un restringimento puntuale è ammissibile, ma deve essere minimizzato al massimo al fine di non impedire il passaggio di bici equipaggiate o di tipologia particolare (come cargo o hand bike) oppure impedire il passaggio nelle due direzioni su un tratto molto esteso di ciclabile;
 - B5: nel paragrafo si indica che la sosta è garantita nei centri abitati così come l'approvvigionamento di acqua potabile. Per una perfetta fruibilità del percorso si prescrive una verifica delle dotazioni effettivamente disponibili nei centri abitati.
 - B5: integrare il paragrafo con le indicazioni inerenti Servizi igienici e tecnologie smart, così come richiesto dall'Allegato 4 degli Standard Eurovelo 7.

Catia Chiusaroli
Responsabile del Servizio Pianificazione
della Mobilità