



COMMITTENTE:

Provincia di Modena

Viale Martiri della Libertà, 34 - 41121 Modena

Tel. 059.209.111

PEC: provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

C.F. 01375710363 - P.IVA 01375710363

CICLOVIA DEL SOLE

VERONA - FIRENZE

TRONCHI 7 E 9

TRATTI IN PROVINCIA DI MODENA



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

Relazione sugli interventi previsti su
beni sottoposti a tutela
monumentale

PROT. -	SCALA -	FORMATO A4
CODICE PAE 4-1	N. REV A	DATA 08/2023

Progettisti:

Arch. Irene Esposito

Arch. Enrico Guaitoli Panini

Il Responsabile Unico

del Procedimento:

Ing. Daniele Gaudio

Collaboratori:

Arch. Alberto Coppi

Arch. Michela Gessani

Dott. Paes. Sara Martignoni

Arch. Eleonora Vaccari

Supporto al Responsabile Unico del

Procedimento:

Consulenti:

Geol. Gianluca Vaccari

Ing. Marco Monaci

Ing. Michele Baratta

Enrico Guaitoli Panini e Irene Esposito architetti associati

Viale Marcello Finzi, 597 - 41122 - Modena

tel. 328/7421242 - 335/6058479

sito: www.fahreassociati.it mail: info@fahreassociati.it

P.IVA e C.F. 03224820369

FAHRE
ASSOCIATI

Sommario

Premessa.....	2
Ciclovia del Sole	3
Eurovelo 7	3
Tratto Verona – Firenze.....	3
Tronco 9	4
Tronco 7	4
Comune di Concordia sulla Secchia	5
Rilievo fotografico dell’area d’intervento ricompresa nel centro storico	10
Descrizione del progetto.....	18
Comune di San Possidonio.....	23
Rilievo fotografico dell’area d’intervento ricompresa nel centro storico	24
Descrizione del progetto.....	30
Comune di San Felice sul Panaro	34
Rilievo fotografico dell’area d’intervento ricompresa nel centro storico	36
Descrizione del progetto.....	44

Premessa

La presente relazione, viene redatta ad integrazione della documentazione già inviata dalla Provincia di Modena, Area tecnica Programmazione urbanistica, Scolastica, Trasporti e Concessioni, con prot. 38795 e pervenuta alla Soprintendenza archeologia belle arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Bologna e le Province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, il 30-11-2021 (prot. 28859 del 02.12.2021) relativamente al Progetto definitivo per la realizzazione dei tratti in Provincia di Modena dei tronchi 7 e 9 della Ciclovia del Sole Verona-Firenze, ed in risposta alle considerazioni relative agli aspetti di tutela monumentale (prot. 40452 del 13/12/2021). Il suddetto progetto interessa i Comuni di Concordia sulla Secchia, San Possidonio, Mirandola e San Felice.

Scopo della presente relazione è specificare, in riferimento agli aspetti di tutela monumentale, quali siano gli interventi previsti dal progetto sui beni architettonici tutelati e sui beni in regime di tutela *ope legis*, con particolare in riferimento alle “pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico e storico”, ai sensi del comma 1 e del comma 4, lett. g) dell’articolo 10 e comma 1 dell’articolo 12 del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Circa i beni in regime di tutela *ope legis* “pubbliche piazze, vie, strade e altri spazi aperti urbani di interesse artistico e storico” si è analizzato quali fossero le opere previste dal progetto ricomprese nelle perimetrazioni dei nuclei storici individuati dagli strumenti urbanistici comunali e riportate nell’elaborato Sovrapposizione del tracciato al sistema dei vincoli.

A seguire si sintetizza per ogni Comune quali siano le opere che ricadano in aree interessate da tutela monumentale e quindi sottoposte ad autorizzazione ai sensi dell’Art.21 comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Comune di Concordia

- Ponte di Concordia oggetto di tutela con D.D.R. 07/09/2007;
- Il tratto di ciclabile in discesa dal ponte e l’area di sosta sono ricompresi nei Centri storici (PSC - Tavola dell’individuazione degli Ambiti), oltre ad un tratto sull’argine.

Comune di San Possidonio

- I tratti nel Piazzale della Chiesa e su Piazza Andreoli rientrano in Zone omogenee di tipo A Art. 33 (PRG), ovvero parti del territorio interessate da agglomerati insediativi che rivestono carattere storico-artistico o di particolare pregio ambientale.

Comune di San Felice sul Panaro

- Tutto il tratto da nord fino all’incrocio fra via Campi e via Circondari/Bergamini ricade in ambito urbano storico (PSC-Classificazione del territorio e sistema delle tutele), gli interventi riguardano il percorso ciclopedonale esistente che verrà allargato, l’inserimento di aiuole e di segnaletica verticale/orizzontale.

Per il Comune di Mirandola non si ritiene necessaria l’autorizzazione ai sensi dell’Art.21 comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i poiché il tracciato non interessa la città storica (PSC- Tutele e Vincoli di natura Storico-Culturale, archeologica, paesaggistico-ambientale e relativi alla sicurezza del territorio) ma i suoi limiti nei tratti lungo i viali di circoscrizione. Essi sono costituiti da percorso ciclopedonale esistenti e gli interventi prevedono il solo inserimento segnaletica.

Ciclovia del Sole

Il presente progetto si inserisce nel più ampio disegno del Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SNCT).

Il sistema nazionale nasce con l'individuazione delle prime quattro ciclovie turistiche nella Legge di Bilancio 2016: la Ciclovia del Sole, la Ven-To, il Grab e la Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, individuate in accordo con la rete ciclabile EuroVelo e tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni e enti locali. Nel 2016 sono stati firmati i protocolli d'intesa tra Mit e enti attuatori. Nel 2017 il sistema ciclabile nazionale è stato portato a dieci ciclovie con altre sei ciclovie di interesse nazionale e, per tre di queste, sono stati sottoscritti i Protocolli di intesa con le rispettive regioni: Ciclovia del Garda, Ciclovia della Magna Grecia e Ciclovia della Sardegna. A queste si aggiungeranno i Protocolli d'intesa di prossima stipula per gli ultimi tre percorsi: Ciclovia Venezia-Trieste, Ciclovia Tirrenica, Ciclovia Adriatica. Dopo la firma del protocollo tra il Mit e tutti i soggetti coinvolti, tra i quali il capofila, e lo stanziamento delle risorse statali per la progettazione, gli enti procedono alla preparazione del progetto per l'affidamento e per realizzare i lavori.

Antesignano della Ciclovia del Sole è la Ciclopista del Sole proposta da FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

La ciclopista del sole (CPS) è un itinerario cicloturistico dalla lunghezza di 3000 km ideato dalla FIAB presentato per la prima volta nel 1991 al "VeloCity" di Milano, nelle intenzioni dei suoi membri voleva collegare tutto il paese dal Brennero alla Sicilia, Sardegna compresa (Brennero-Olbia). La Ciclovia del Sole, è figlia di questa idea/proposta e ne costituisce importante e primo (in termini di lunghezza del percorso) elemento di attuazione/realizzazione. Il tratto Verona-Firenze, può essere definito come spina dorsale di un più ampio percorso che in futuro si svilupperà delle regioni alpine del territorio nazionale a quelle insulari. Il percorso della Ciclovia del Sole, è anche parte del percorso ciclabile di interesse europeo EuroVelo 7 (EV 7), parte della rete del programma europeo EuroVelo, lunga 7400 km che unisce Capo Nord in Norvegia a Malta, attraversando da nord a sud l'Europa Centrale. Tocca nove paesi: Norvegia, Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria, Italia, Malta.

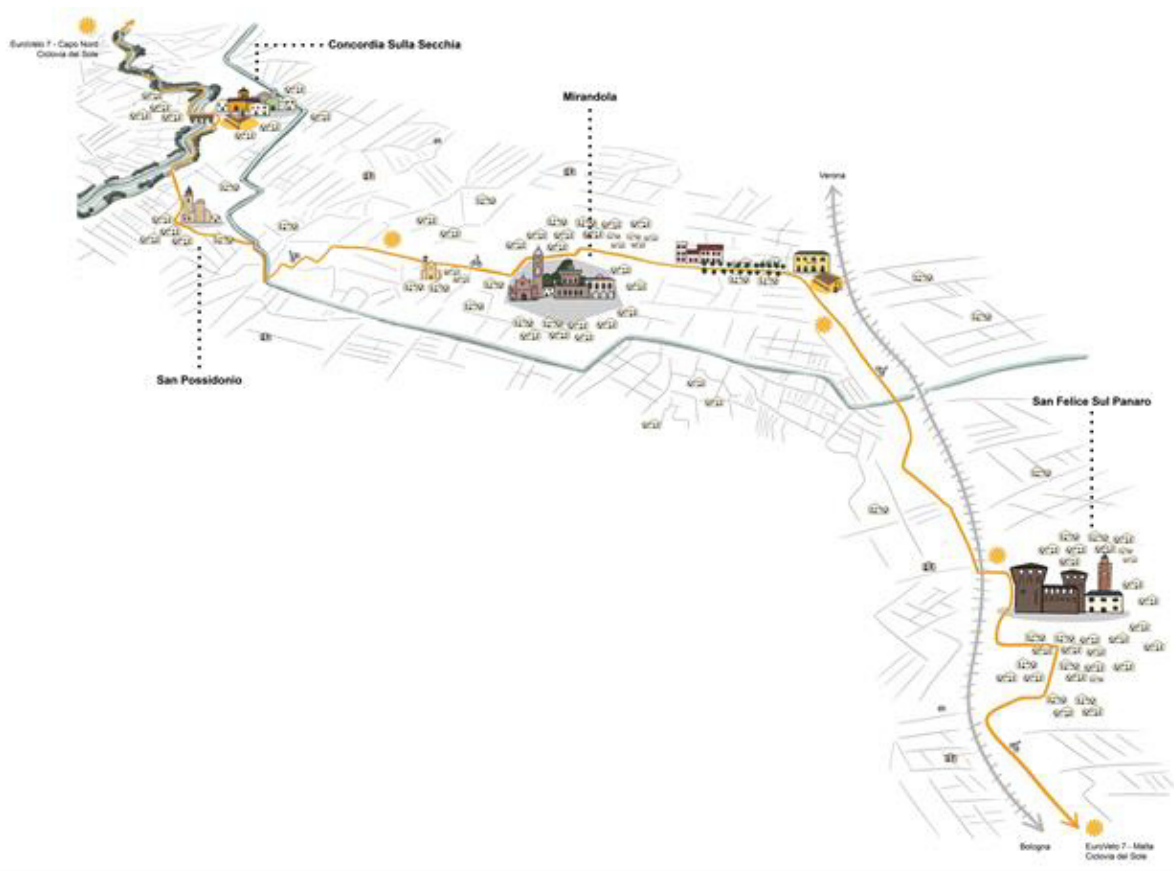
Eurovelo 7

La rete di itinerari europei Eurovelo è un progetto co-finanziato dall'Unione Europea e sviluppato dall'ECF (European Cyclists' Federation). Attualmente sono stati disegnati 14 itinerari che uniscono diversi punti dell'Europa. L'Eurovelo 7 su cui è innestata la Ciclovia del Sole nel tratto italiano, collega Capo Nord in Norvegia con Malta, per complessivi 7.400 km.

Tratto Verona – Firenze

Il tratto da Verona a Firenze misura 680 km, attraversa 4 regioni, 9 provincie e più di 70 comuni.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica prevede la realizzazione di un tracciato ciclabile, che si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 680 km partendo da Firenze ed arrivando a Verona. Il percorso è stato suddiviso in 11 Tronchi in ottemperanza alla direttiva MIT. La ciclovia ricalca tratti di percorsi ciclabili esistenti da riqualificare, tratti di nuove piste ciclabili di progetto, tratti di percorsi in promiscuo cicloveicolare su viabilità scarsamente trafficate per garantire condizioni di "protezione/sicurezza" adeguate.



Tronco 9

Il tracciato del Tronco 9 è composto da un tronco in direzione ovest (9) e uno est (9bis) per una lunghezza totale di circa 42km. Parte dalla sponda destra del Po nei pressi di San Benedetto Po e termina a Concordia sulla Secchia in provincia di Modena. Si trova quasi nella sua totalità in Provincia di Mantova attraversando i comuni di San Benedetto Po, Quistello e Moglia e per un piccolo tratto finale in Provincia di Modena nel Comune di Concordia sulla Secchia. Dopo San Benedetto Po si percorrono alcuni chilometri su strada comunale a bassa percorrenza per immettersi sull'argine del fiume Secchia in prossimità delle imponenti Chiaviche di San Siro. Da qui si prosegue lungo la ciclovía Sinistra Secchia, che utilizzando strade arginali a scarso traffico automobilistico e alcuni tratti sterrati, fiancheggia il fiume Secchia e consente di arrivare al confine provinciale con Modena. Al confine con la Provincia di Mantova l'itinerario prosegue sulla sommità arginale in sinistra idraulica del fiume Secchia fino a Concordia sul Secchia.

Tronco 7

Il tracciato del Tronco 07 "Concordia sulla Secchia – Bologna" unisce il centro di Concordia sulla Secchia, a nord, con la città di Bologna, a sud. Si sviluppa per circa 75 km in una vasta area pianeggiante della regione Emilia Romagna. Il tracciato si sviluppa "linearmente" senza diramazioni o tratti integrativi. Attraversa da nord a sud le province di Modena e Bologna collegando idealmente il percorso sud-est emiliano della ciclovía (Tronco 04) ai tronchi ovest emiliani (Tronco 08 e Tronco 05) ed ai tronchi del nord (il Tronco 09 parte infatti da Concordia sulla Secchia).

Comune di Concordia sulla Secchia

Si riporta a seguire la perimetrazione del centro storico di Concordia con sovrapposizione del tracciato ai fini dell'individuazione precisa degli interventi ricompresi in area vincolata. Il tratto di ciclabile sull'argine (in parte), quello in discesa dal ponte e l'area di sosta sono ricompresi nei Centri storici (fonte PSC - Tavola dell'individuazione degli Ambiti).

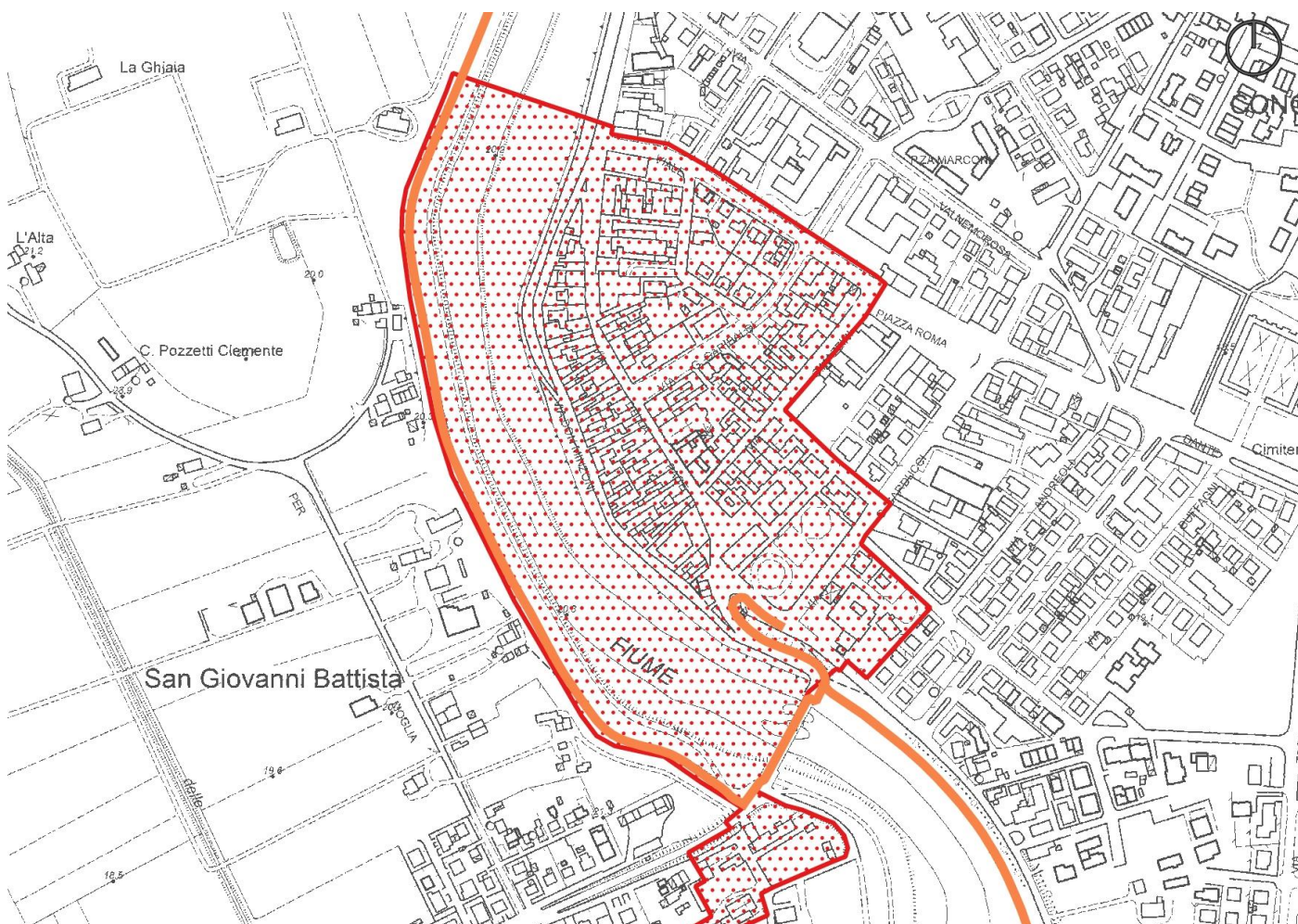


Figura 1 Perimetrazione del centro storico di Concordia con sovrapposizione del tracciato

Al vincolo ope legis riferito al centro storico si sovrappone il vincolo relativo al Ponte (oggetto di tutela con D.D.R. 07/09/2007). Nella scheda di dettaglio del bene presente su Vincoliinrete.beniculturali.it è presente la seguente identificazione catastale del bene:

TIPO CATASTO	COD. CATASTALE COMUNE	SEZIONE	FOGLIO	PARTICELLA	SUBALTERNO	NOTE
T	C951		36	150		
T	C951		36	527		
T	C951		36			

T	C951		36	247		
T	C951		36	49		
T	C951		37	284		

Si riporta a seguire estratto di mappa con evidenziazione di tali particelle. In giallo le particelle identificate dalla scheda del vincolo, rosso il perimetro del centro storico, in arancione il tracciato della ciclabile.

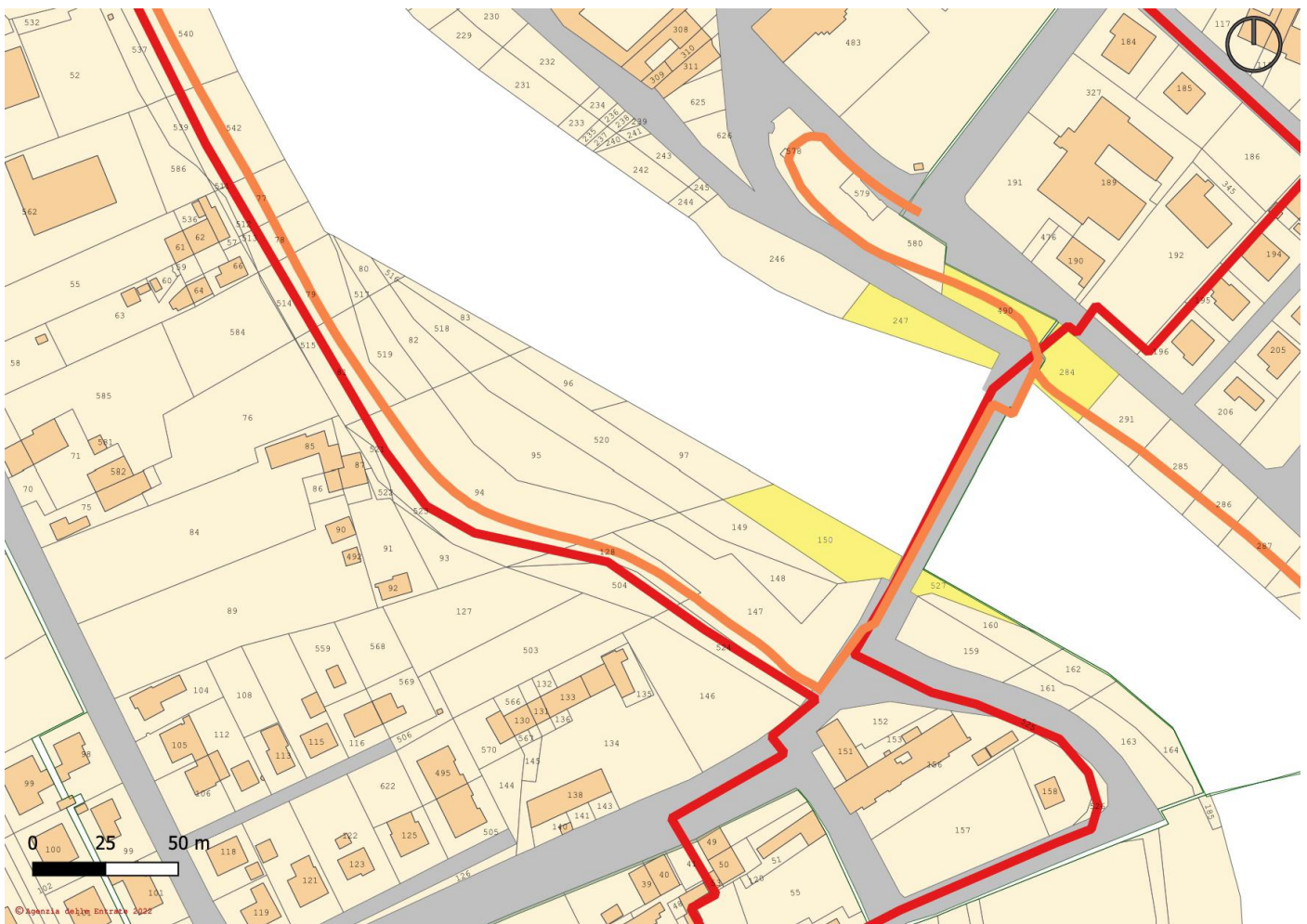


Figura 2 Estratto di mappa dell'area del Ponte di Concordia

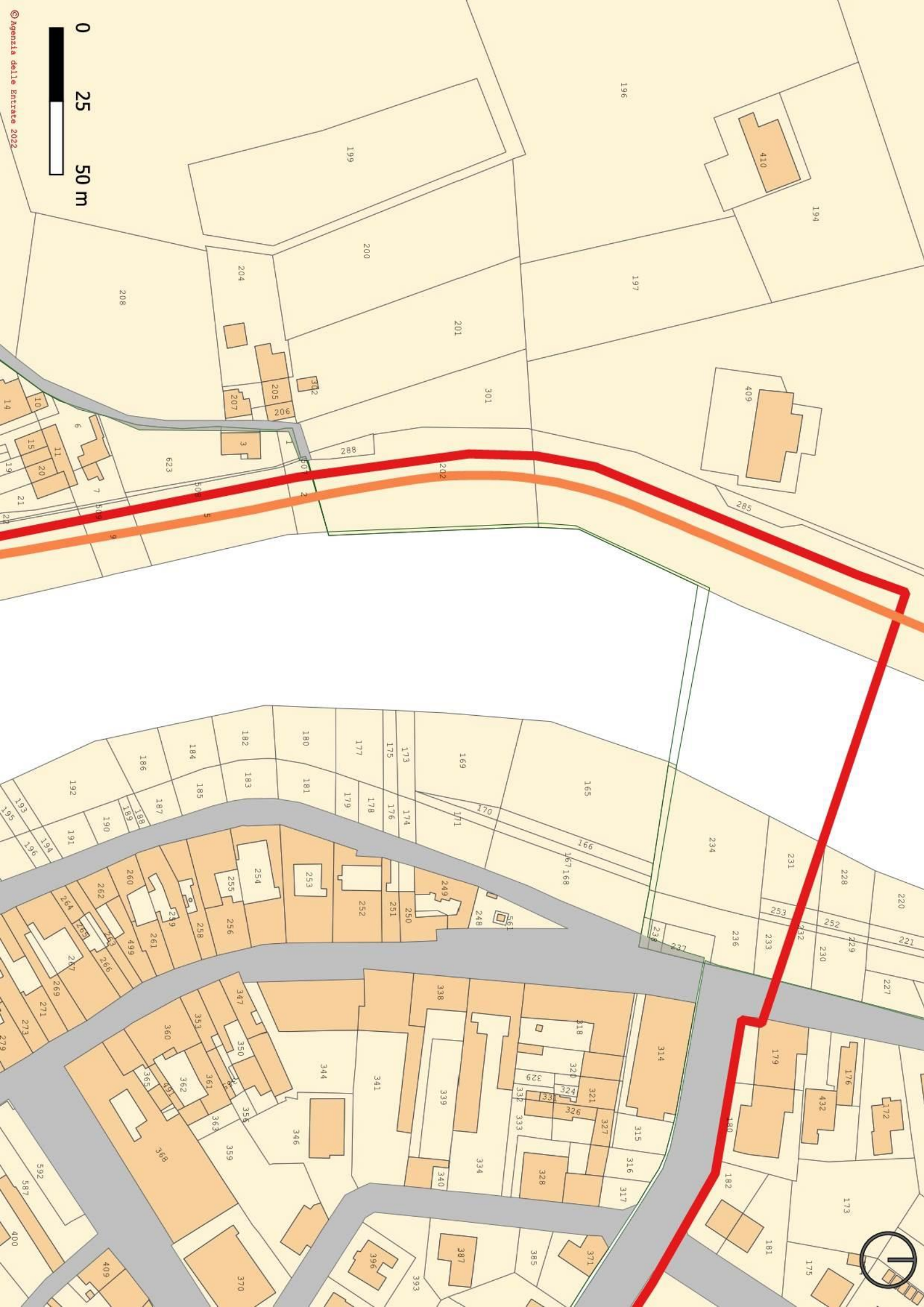
In riferimento ai suddetti vincoli il tracciato insiste su aree pubbliche, in parte ricadenti nel catasto stradale e in parte censite al catasto terreni coi seguenti identificativi:

foglio 28 – particelle 189, 202

foglio 36 – particelle 2, 5, 9, 27, 32, 35, 40, 541, 540, 542, 77, 78, 79, 81, 94, 128, 147, 490, 580, 578, 579

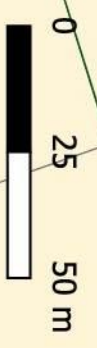
foglio 37 – particella 284

Si vedano le planimetrie di seguito riportate: in rosso il perimetro del centro storico, in arancione il tracciato della ciclabile.



0 25 50 m

© Agenzia delle Entrate 2022





© Agenzia delle Entrate 2022

0 25 50 m



Rilievo fotografico dell'area d'intervento ricompresa nel centro storico

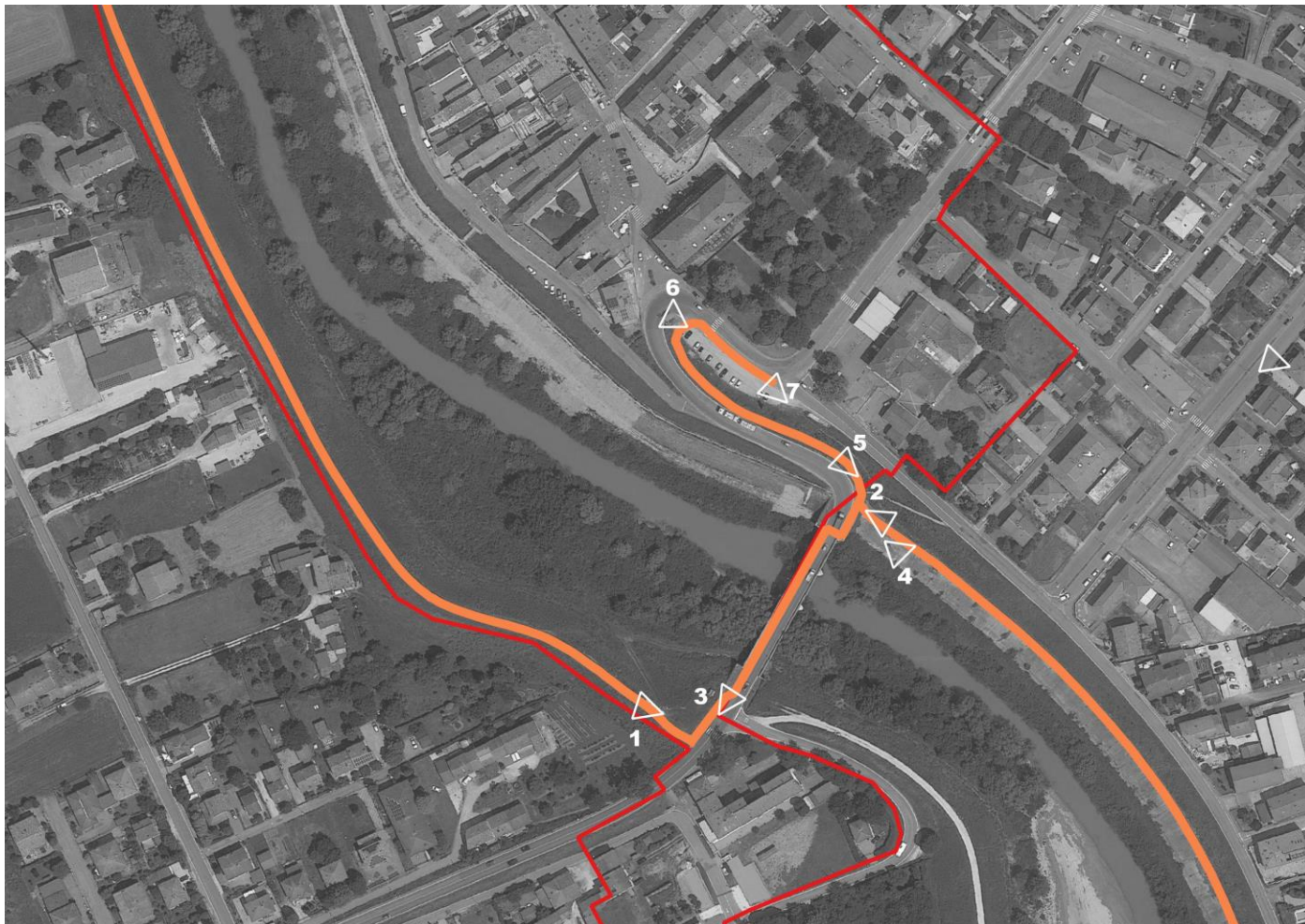


Figura 3 Planimetria di riferimento punti di presa



Figura 4 Foto 1



Figura 5 Foto 2



Figura 6 Foto 3



Figura 7 Foto 4



Figura 8 Foto 5



Figura 9 Foto 6



Figura 10 Foto 7

Descrizione del progetto

Si procede a descrivere solo gli interventi ricompresi nel centro storico e sul Ponte di Concordia, per gli stessi si faccia riferimento agli elaborati:

TAV 5-1_Planimeria Tronco 7: Concordia tratto urbano;

TAV 6-1 _Sezioni Tipologiche Tronco 7: Concordia tratto urbano.

PAE 5-1_Tavole sinottiche comparative di demolizioni/costruzioni: Concordia sulla Secchia

Tratto sull'argine del Fiume Secchia

Quadrante planimetrico di riferimento 1

Il tracciato del tronco 9, dal confine tra Lombardia ed Emilia Romagna, ovvero tra Provincia di Mantova e Provincia di Modena, a sud della località Idrovoro Mondine fino al ponte di Concordia viene confermato rispetto al PFTE, e si sviluppa in sommità arginale in sinistra idrografica del Fiume Secchia.

Stato di fatto: pista ciclopedonale di larghezza 2,50 m con accesso veicoli autorizzati e pavimentazione in stabilizzato (foto 1).

Progetto: rigenerazione della fondazione in stabilizzato con riporto nelle quote mancanti e pavimentazione con triplo strato. Si mantiene la larghezza di 2,50 m. Sarà inoltre modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopedonali (fotosimulazione).

Lunghezza: 800m il tratto interessato da vincolo (4.300 m totale sull'argine).



Figura 11 Fotosimulazione della pista ciclopedonale con pavimentazione rigenerata sulla sommità arginale del Fiume Secchia

Nel tratto sull'argine in destra idrografica verso il Comune di San Possidonio è presente lo stesso stato di fatto (foto 2) ed è previsto lo stesso tipo d'intervento. Lunghezza: 30m il tratto interessato da vincolo (1.270 m totale sull'argine).

Attraversamento del ponte di Concordia

Quadrante planimetrico di riferimento 1

Il Tronco 9 della Ciclovía finisce sull'argine sinistro prima del ponte di Concordia. L'attraversamento del ponte è il primo tratto del Tronco 7.

Il ponte è stato costruito alla fine del XIX sec in muratura, presenta parapetti alti 1,80 m e sezione stradale di 7,00 m con cunette laterali di 0,50 m per lo scolo delle acque (FOTO 3 e 4).

Non essendo possibile ricavare una corsia ciclabile sulla carreggiata esistente, per mettere in sicurezza l'attraversamento del ponte si è optato per una soluzione di regolamentazione del traffico tramite introduzione del limite di velocità 30 km/h più due attraversamenti pedonali alle estremità.

Stato di Fatto: strada provinciale senza marciapiede o banchina transitabile da pedoni o ciclisti con limite di velocità 50 km/h.

Progetto: strada provinciale con limite di velocità 30 km/h. Sarà contestualmente modificata/integrata la segnaletica stradale verticale e orizzontale e di indicazione relativa ai percorsi ciclopedonali e sistemate le banchine con ghiaio stabilizzato ed emulsione bituminosa triplo strato (fotosimulazione).

Lunghezza: 140 m.



Figura 12 Fotosimulazione degli attraversamenti pedonali inseriti sul Ponte di Concordia

Collegamento con il centro di Concordia

Sezioni di riferimento A1, B1 - Quadrante planimetrico di riferimento 2

Una richiesta dell'Amministrazione Comunale, in sede di confronto preliminare, è stata quella di creare un collegamento tra la Ciclovia e il centro di Concordia, in quanto se il percorso rimanesse sull'argine, non sarebbe agevole per un ciclista. Per questo motivo è stato progettato ex novo, in quanto non presente nel PFTE, un collegamento ciclopedonale, in affiancamento alla SP 8, fino all'area di proprietà del Comune, alla base dell'argine. E' stata prevista in questo punto un'area sosta coperta, dotata del servizio di ricarica delle bici elettriche.

Stato di Fatto: strada provinciale (FOTO 5 e 6) e area di parcheggio in parte pavimentato, laddove in passato era presente una stazione di benzina (FOTO 6 e 7).

Progetto: pista ciclopedonale in sede propria di 2,50 m in discesa dal ponte e in affiancamento alla strada esistente, protetta su ambo i lati da una staccionata in legno. Inoltre sarà realizzata un'area di sosta attrezzata con pensilina, sedute, portabicilette, colonnina di ricarica per e-bike e aiuole con alberi e arbusti. Un cordolo in cls proteggerà la zona ciclabile e pedonale dalla strada e la pavimentazione sarà rifatta il asfalto e lastre di cls. (Sezione B1 e fotosimulazione). Inserimento di segnaletica stradale orizzontale, verticale e di indicazione.

Lunghezza: 145 m.



Figura 13 Fotoinserimento del percorso ciclopedonale di discesa dal Ponte verso il centro di Concordia e dell'area di sosta attrezzata

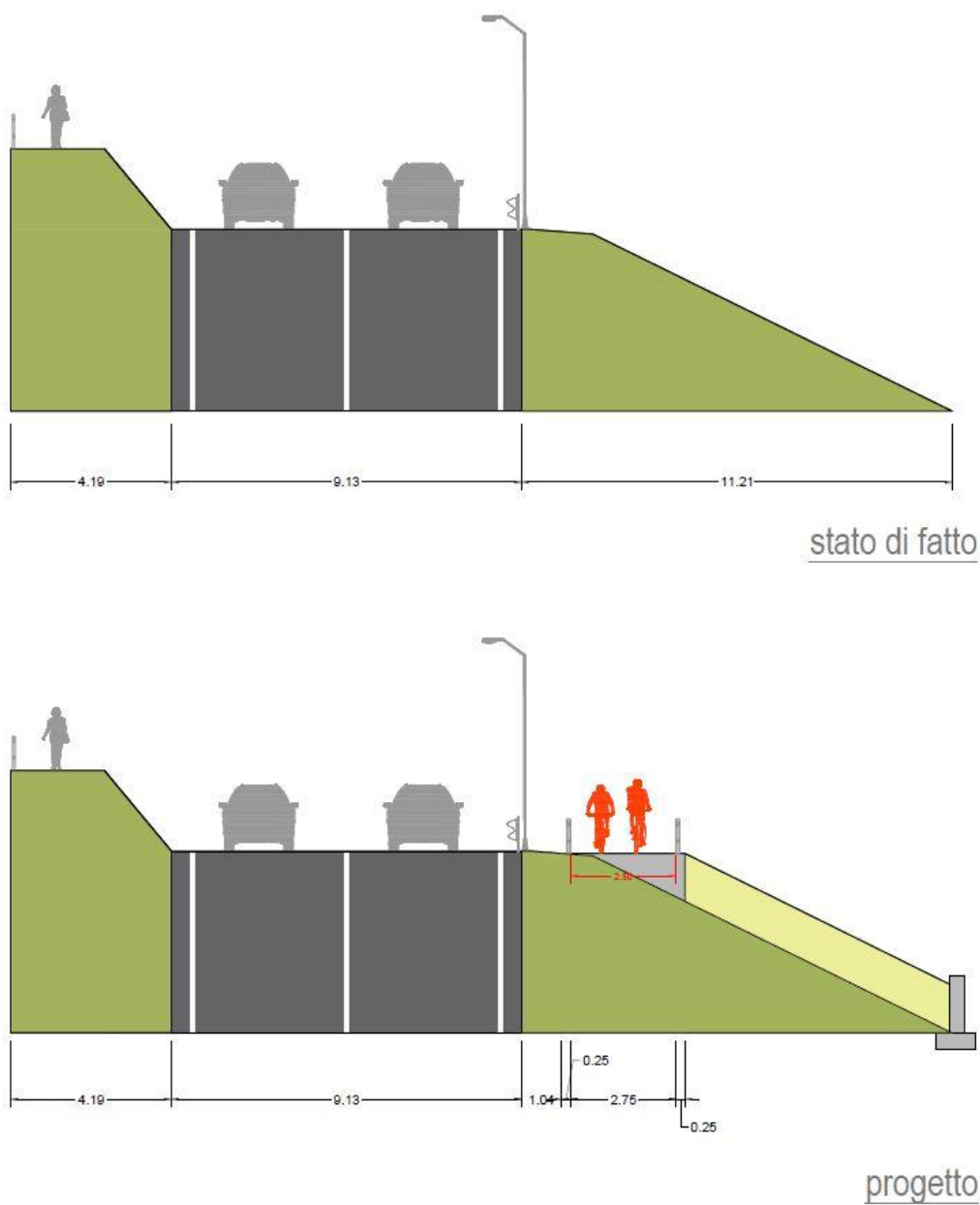


Figura 14 Sezione A1

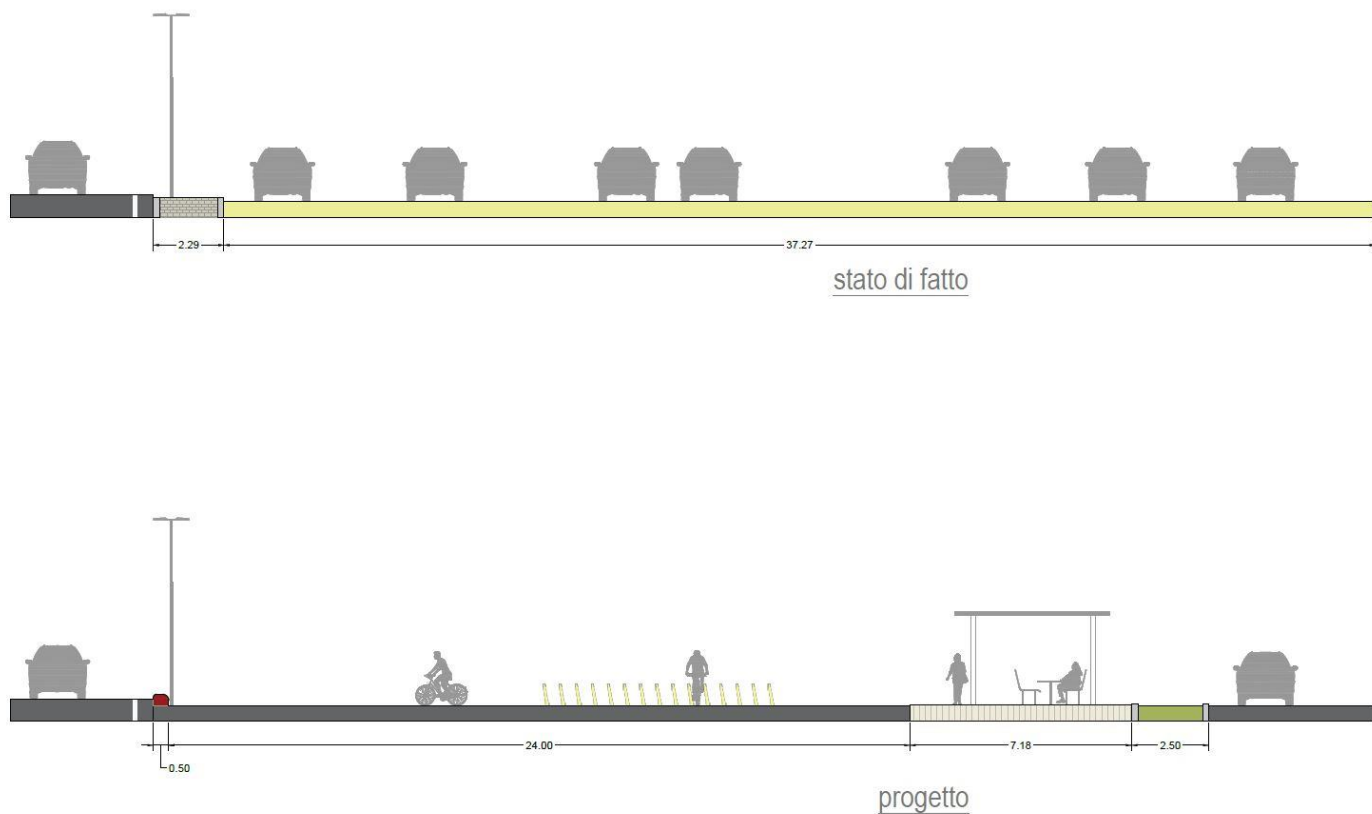


Figura 15 Sezione B1

Comune di San Possidonio

Si riporta a seguire la perimetrazione del centro storico di San Possidonio con sovrapposizione del tracciato ai fini dell'individuazione precisa degli interventi ricompresi in area vincolata. I tratti in corrispondenza dell'isolato della "Villa Varini", nel Piazzale della Chiesa e su Piazza Andreoli rientrano in Zone omogenee di tipo A - Art. 33, ovvero parti del territorio interessate da agglomerati insediativi che rivestono carattere storico-artistico o di particolare pregio ambientale (fonte PRG).



Figura 16 Perimetrazione delle aree "di carattere storico-artistico o di particolare pregio ambientale" di San Possidonio con sovrapposizione del tracciato

Il tracciato insiste su aree pubbliche, in parte ricadenti nel catasto stradale e in parte censite al catasto terreni coi seguenti identificativi:

foglio 6 – particella 507, A

Si veda la planimetria di seguito riportata: in rosso il perimetro del centro storico, in arancione il tracciato della ciclabile.



Rilievo fotografico dell'area d'intervento ricompresa nel centro storico



Figura 17 Planimetria di riferimento punti di presa



Figura 18 Foto 1



Figura 19 Foto 2

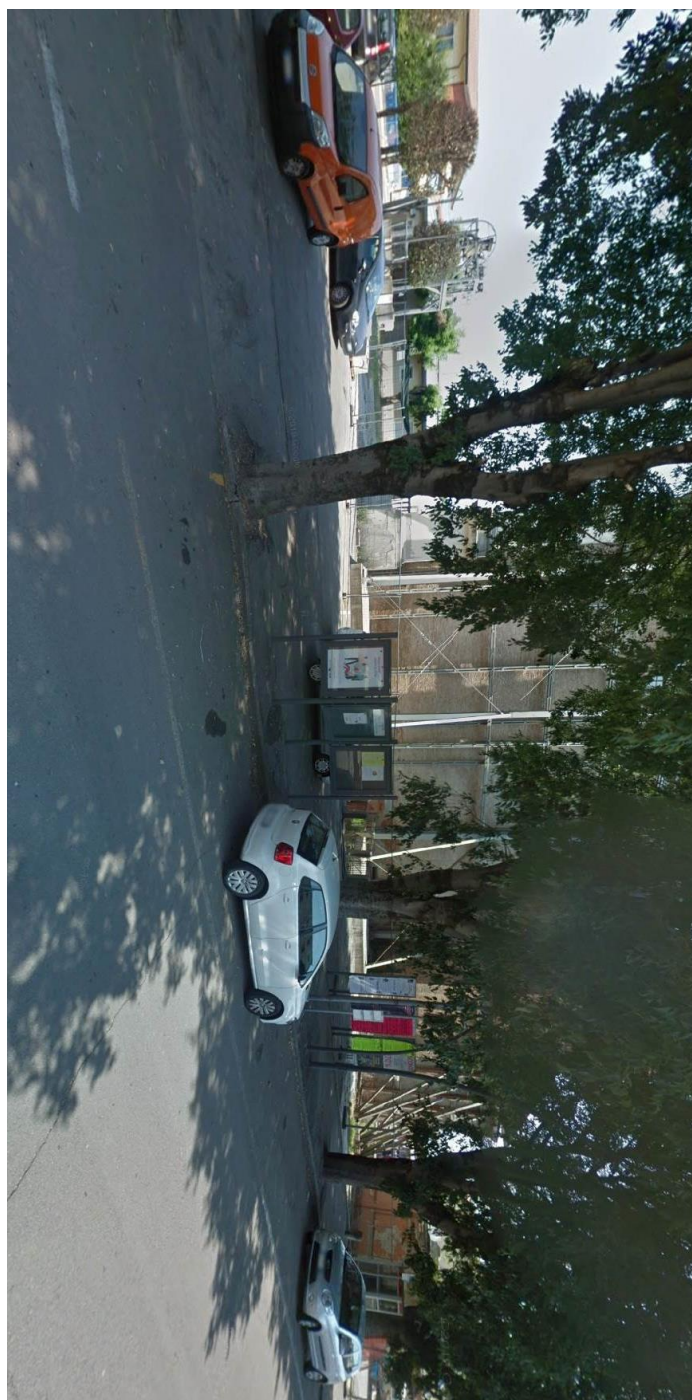


Figura 20 Foto 3



Figura 21 Foto 4

Descrizione del progetto

Si procede a descrivere solo gli interventi ricompresi nel centro storico, per gli stessi si faccia riferimento agli elaborati:

TAV 5-2_Planimeria Tronco 7: San Possidonio tratto urbano, in particolare ai quadranti 7 e 8;

TAV 6-2 _Sezioni Tipologiche Tronco 7: San Possidonio tratto urbano, in particolare alle sezioni dalla A1 alla B2

PAE 5-2_Tavole sinottiche comparative di demolizioni/costruzioni: San Possidonio

Via Chiavica Mari in sede propria – esistente

Sezione di riferimento A1 - Quadrante planimetrico di riferimento 7

Dall'intersezione con via Don Minzoni la ciclovía si immette sulla ciclopedonale esistente, costituita da due pavimentazioni diverse, la prima di larghezza 2,20, riservata ai ciclisti, in asfalto, la seconda di larghezza 1,00 m, per i pedoni, in autobloccante. La stessa sezione continua fino all'intersezione con via Malcantone (foto 1).

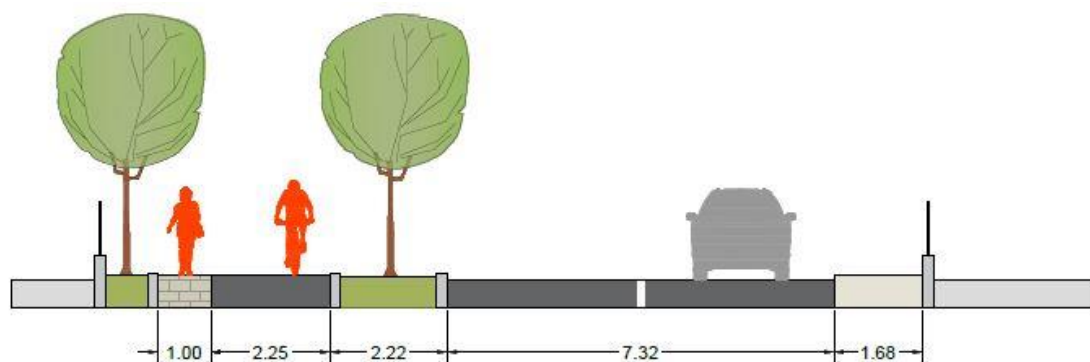
Visto il degrado complessivo della pavimentazione esistente, sia in asfalto che in autobloccante, il progetto prevede la rimozione e la ricostruzione della pavimentazione con conglomerato bituminoso (Sezione A1). Complessivamente la nuova ciclopedonale avrà una larghezza di 3,20 m.

Sarà inoltre modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopedonali.

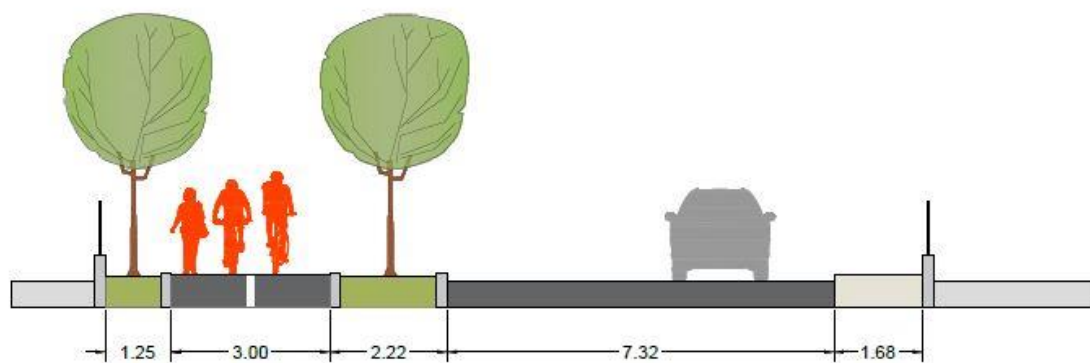
Stato di Fatto: ciclopedonale di larghezza complessiva 3,20 m con pavimentazione differenziata per ciclisti e pedoni e complessivamente degradata.

Progetto: ciclopedonale di larghezza 3,20 m con nuova pavimentazione omogenea.

Lunghezza: 95 m.



stato di fatto



progetto

Figura 22 Sezione A1

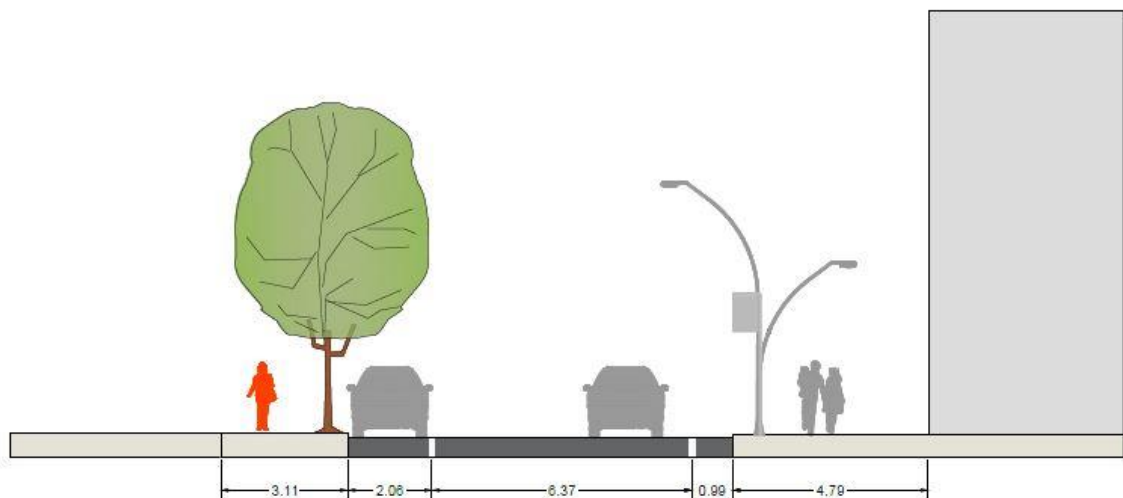
Piazza Don Andreoli

Sezioni di riferimento B1 e B2 - Quadrante planimetrico di riferimento 8

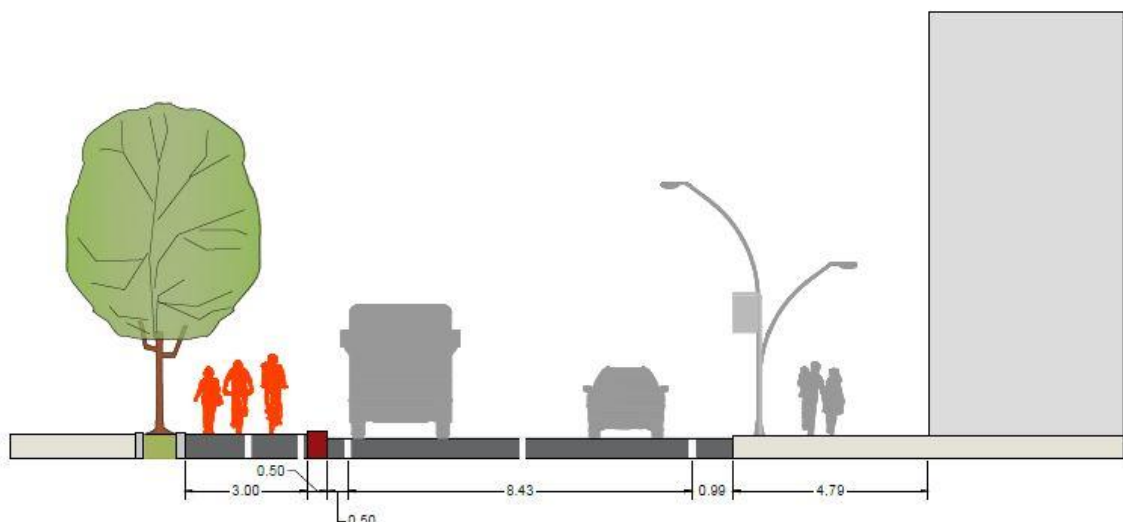
Attualmente l'attraversamento lento di piazza Don Andreoli è diviso in due tratti distinti. Il primo, venendo da via

Chiavica Mari, è costituito da un marciapiede delimitato da un filare di alberi verso la strada e confinante con il piazzale della chiesa parrocchiale, adibito a parcheggio (foto 2 e 3). Il secondo è costituito da un percorso pedonale delimitato da aiuole sia verso la strada che verso la piazza del mercato (foto 4).

Il progetto prevede di costruire una ciclabile in sede propria di larghezza 2,50 m dall'attraversamento di via Malcantone, fino a dopo il chiosco, al posto dello spazio attualmente adibito a parcheggio in linea sul lato nord della strada. La ciclabile sarà separata dalla sede stradale con un cordolo prefabbricato di larghezza 50 cm in calcestruzzo (sezione B1).



stato di fatto



progetto

Figura 23 Sezione B1

Dopo il chiosco, attualmente recintato perché pericolante, la ciclabile torna sul tracciato attualmente pedonale, che verrà allargato demolendo l'aiuola a lato strada. Si ottiene così una pista ciclopedonale di larghezza 3,00 m, delimitata verso la strada dal parcheggio in linea e verso la piazza del mercato dagli elementi architettonici esistenti, prima un cambio di livello e poi l'aiuola (sezione B2). La pavimentazione esistente in cubetti sarà completata col medesimo materiale e coloritura.

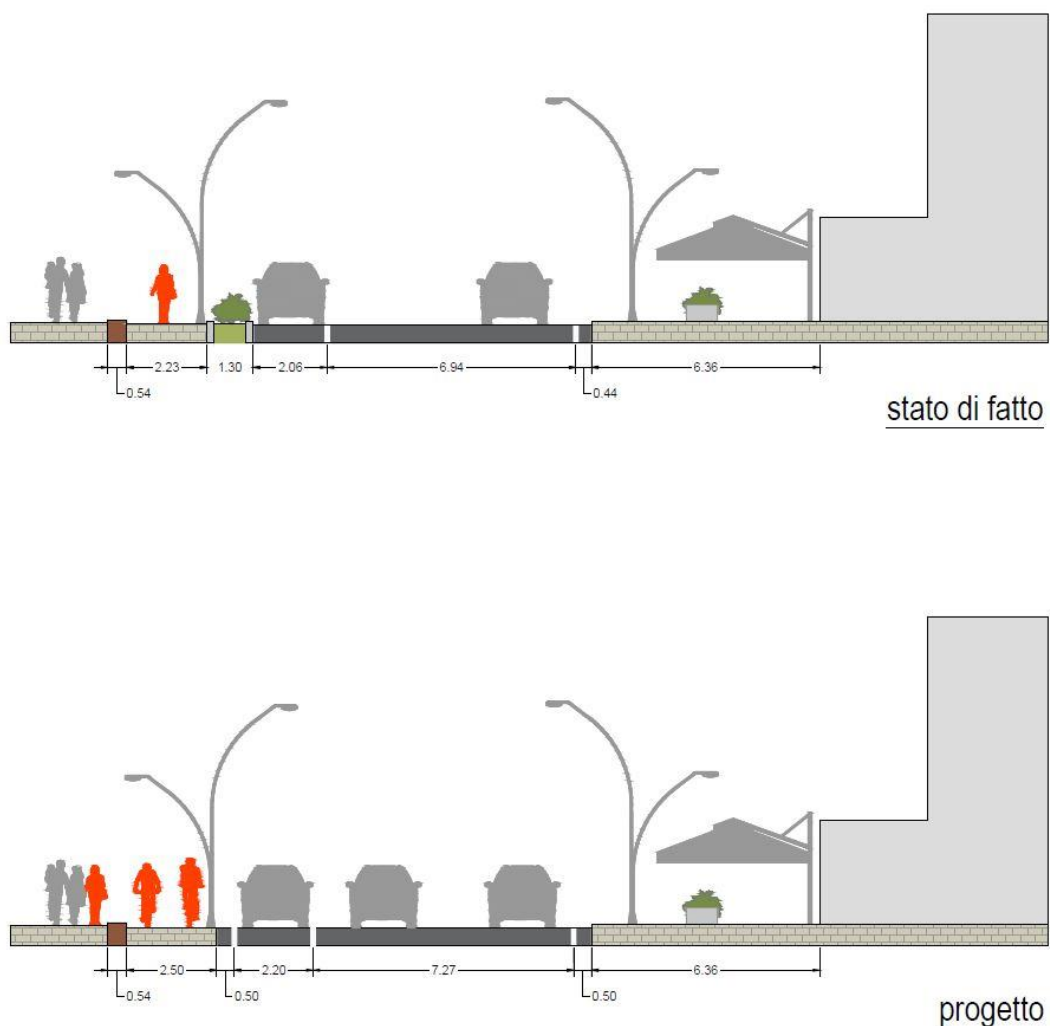


Figura 24 Sezione B2

Sarà inoltre modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopedonali su tutto il tratto lungo la Piazza Andreoli.

Stato di Fatto: marciapiede + ciclopedonale di larghezza 3,40 m.

Progetto: ciclabile in sede propria di larghezza 2,50 m + ciclopedonale di larghezza 3,00 m + ciclopedonale di larghezza 3,40 m.

Lunghezza: 200 m.

Comune di San Felice sul Panaro

Si riporta a seguire la perimetrazione del centro storico di San Felice con sovrapposizione del tracciato ai fini dell'individuazione precisa degli interventi ricompresi in area vincolata. Tutto il tratto da nord fino all'incrocio fra via Campi e via Circondari/Bergamini ricade in ambito urbano storico (fonte PSC-Classificazione del territorio e sistema delle tutele).

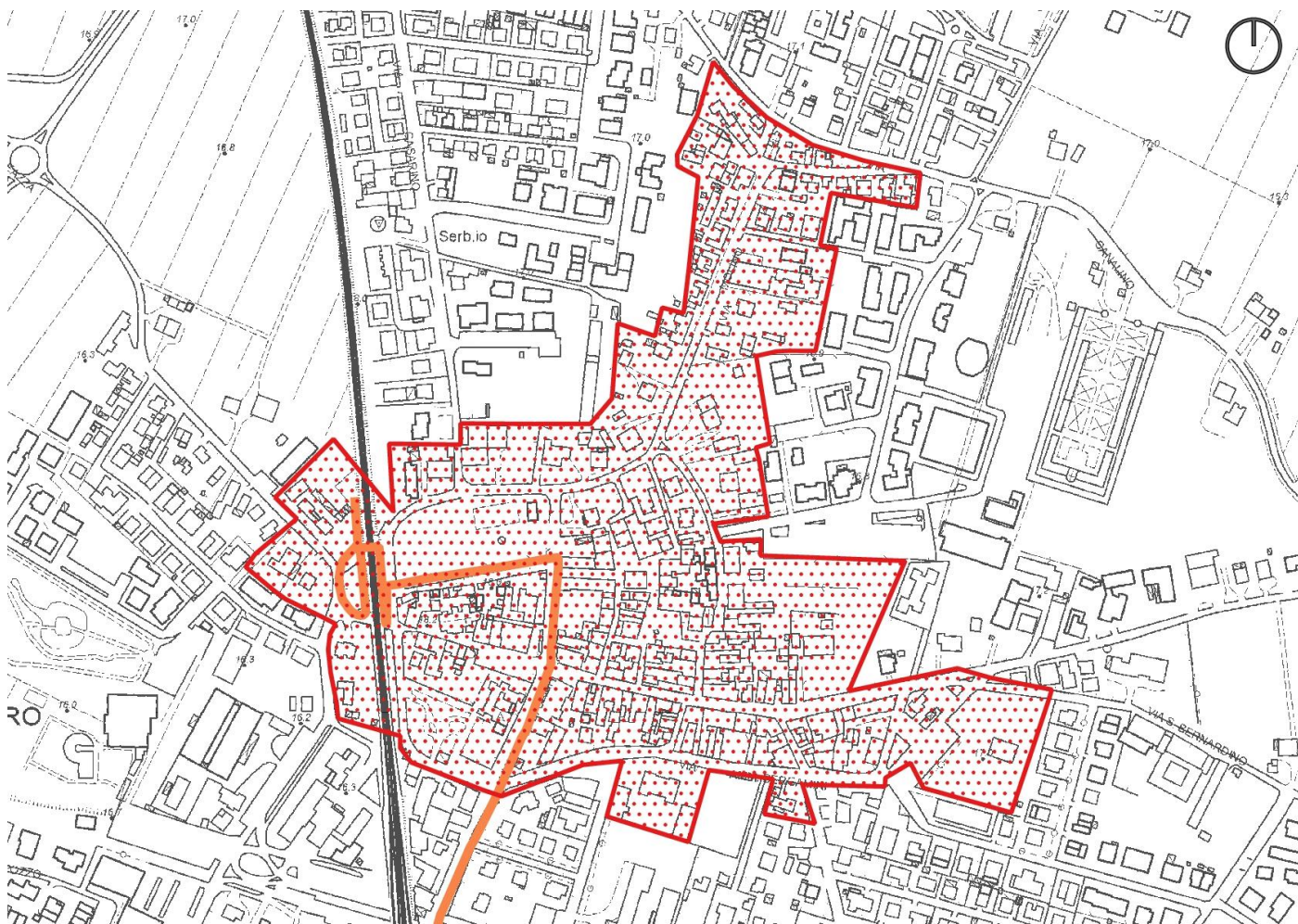


Figura 25 Perimetrazione del centro storico di San Felice con sovrapposizione del tracciato

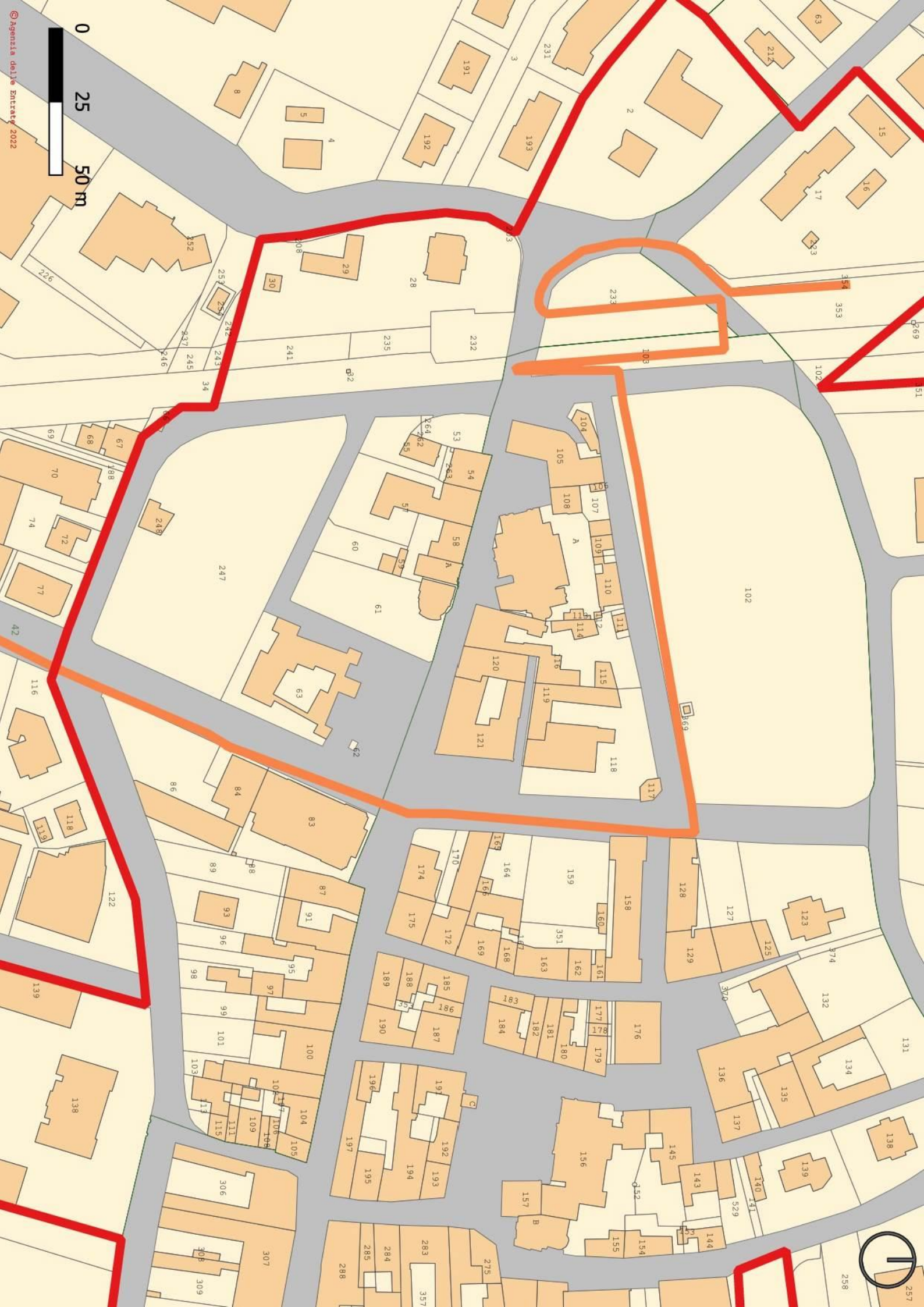
Il tracciato insiste su aree pubbliche o per le quali è già in corso la concessione, in parte ricadenti nel catasto stradale e in parte censite al catasto terreni coi seguenti identificativi:

foglio 39 – particelle 353, 354, 17

foglio 47 – particella 233

foglio 40 – particelle 102, 103

Si veda la planimetria di seguito riportata.



Rilievo fotografico dell'area d'intervento ricompresa nel centro storico



Figura 26 Planimetria di riferimento punti di presa



Figura 27- Foto 1



Figura 28- Foto 2



Figura 29 Foto 3



Figura 30 Foto 4



Figura 31 Foto 4bis

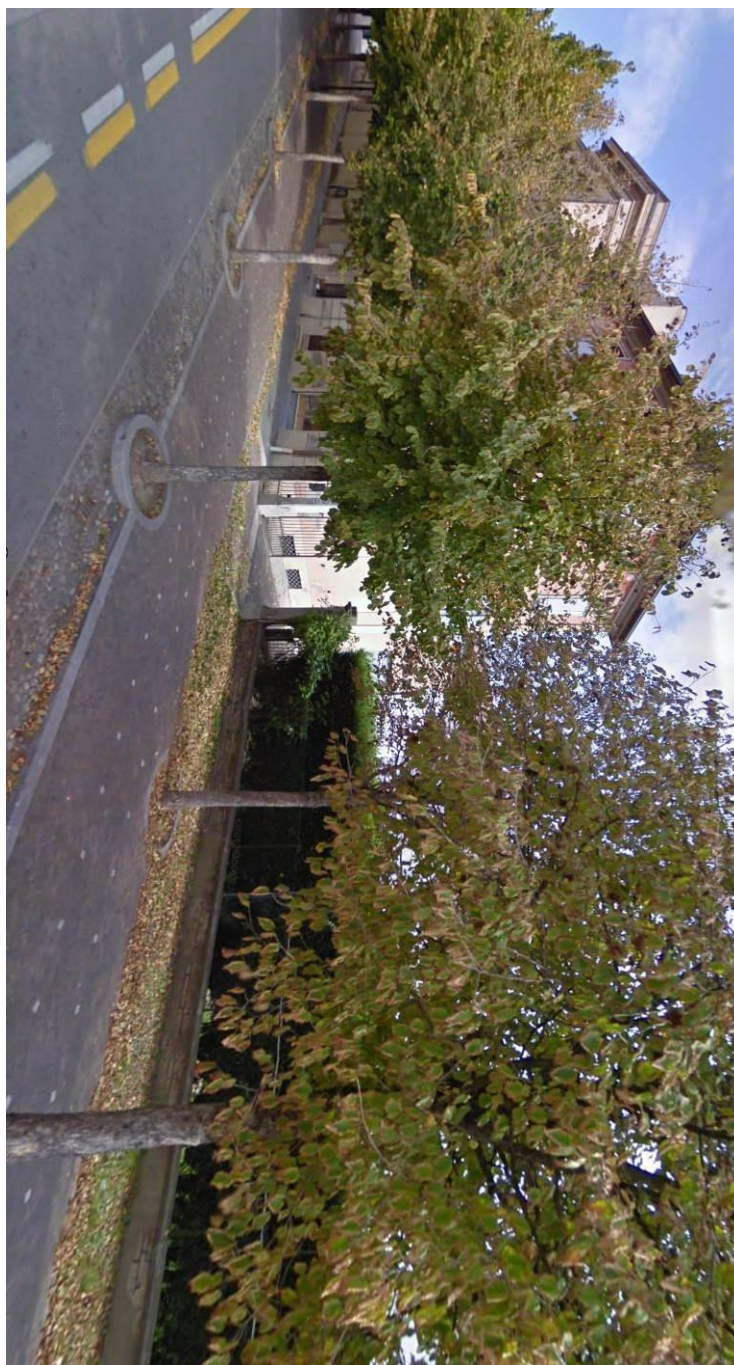


Figura 32 Foto 5



Figura 33 Foto 5bis

Descrizione del progetto

I lavori del Tronco 7 curati dalla Città Metropolitana di Bologna, conclusi nell'Aprile scorso, hanno stralciato il tratto urbano di San Felice sul Panaro. Non era ancora stata acquisita una porzione di terreno, necessaria al collegamento della Ciclovía da sud verso il centro urbano. Questa acquisizione è stata perfezionata dall'Amministrazione Comunale, pertanto il presente progetto prende in considerazione tutto il tratto mancante.

Si procede a descrivere solo gli interventi ricompresi nel centro storico, per gli stessi si faccia riferimento agli elaborati:

TAV 5-4 _Planimeria Tronco 7: San Felice tratto urbano, in particolare ai quadranti dall'11 al 14;

TAV 6-4 _Sezioni Tipologiche Tronco 7: San Felice sul Panaro tratto urbano, in particolare alle sezioni dalla D1 alla G1

PAE 5-3 _Tavole sinottiche comparative di demolizioni/costruzioni: San Felice sul Panaro

Via Campi

Sezione di riferimento D1 - Quadranti planimetrici di riferimento 11 e 12

La Ciclovía di progetto in via Campi si immette sulla ciclopedonale esistente.

La ciclopedonale esistente, pavimentata con cubetti di porfido e delimitata da filette in pietra, è di larghezza 3,30m con aiuole circolari di diametro 1,20 m intervallate ogni 8 – 9 m (foto 4 e 5). La larghezza tra aiuola e bordo opposto è sempre maggiore della larghezza minima di 2,50 m.

Il progetto prevede di migliorare la percorribilità di questa infrastruttura, in due modi.

Il primo consiste nella pavimentazione sul lato opposto alla strada dello spazio a prato rimanente tra la filetta e il muretto di recinzione delle abitazioni (foto 5). Si tratta di uno spazio di larghezza variabile da 1,40 a 1,80 m che permetterà di essere utilizzato dai pedoni evitando così l'interferenza con i ciclisti che avranno la pista esistente prioritariamente per loro. Questo tipo d'intervento è previsto solo nei tratti dove non è già presente il marciapiede in pietra (foto 4 e 4-bis).

La pavimentazione in allargamento sarà realizzata col medesimo materiale di quella esistente.

Il secondo consiste nella sistemazione di griglie metalliche rotonde nelle aiuole alberate, al fine di rendere la pavimentazione in porfido complanare con quella delle aiuole. In questo modo la larghezza utile della ciclopedonale diventa di 3,00 m ciclabile + 1,50 m pedonale.

Sarà inoltre modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopedonali.

Stato di Fatto: Ciclopedonale di larghezza minima 2,50.

Progetto: Ciclopedonale di larghezza 3,00 + 1,50 m.

Lunghezza: 200 m.

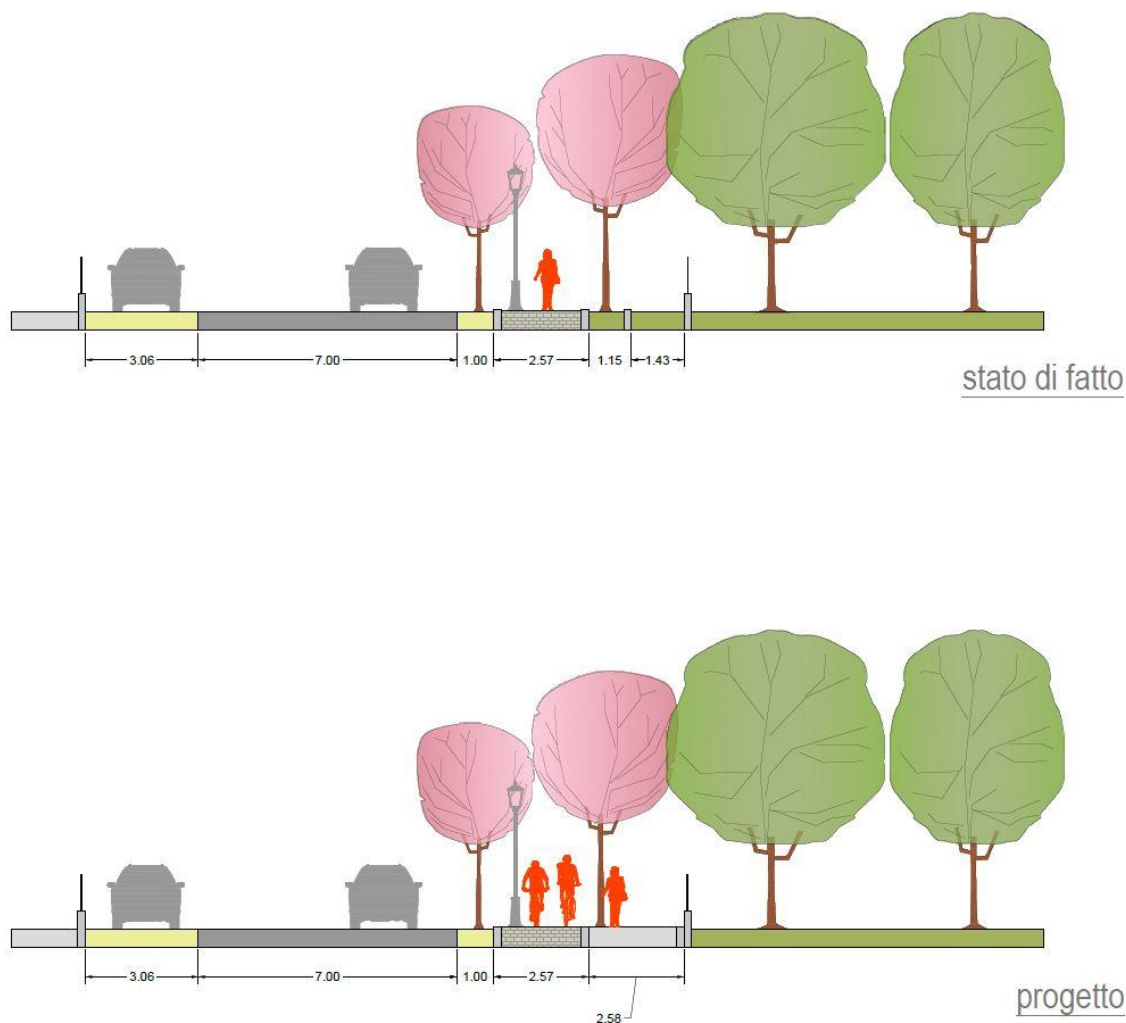


Figura 34 Sezione D1

Piazza Piva – via Circondaria

Sezione di riferimento E1 – Quadrante planimetrico di riferimento 13

Da via Campi la Ciclovia si immette sulla ciclopedonale esistente su piazza Piva e che costeggia i terrapieni nord. La ciclopedonale ha una larghezza di 2,85, è pavimentata in c.b. e confina a nord con i posti auto a pettine del parcheggio (foto 3).

Il progetto prevede di confermare la ciclopedonale esistente e di separarla da piazzale di parcheggio tramite la realizzazione di una serie di aiuole di larghezza 1,50, a partire dalla linea delle caditoie, senza interferire con gli impianti tecnologici esistenti.

Sarà inoltre modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopedonali.

Stato di Fatto: ciclopedonale di larghezza 2,85 m.

Progetto: ciclopedonale di larghezza 2,85 m e aiuole alberate.

Lunghezza: 180 m.

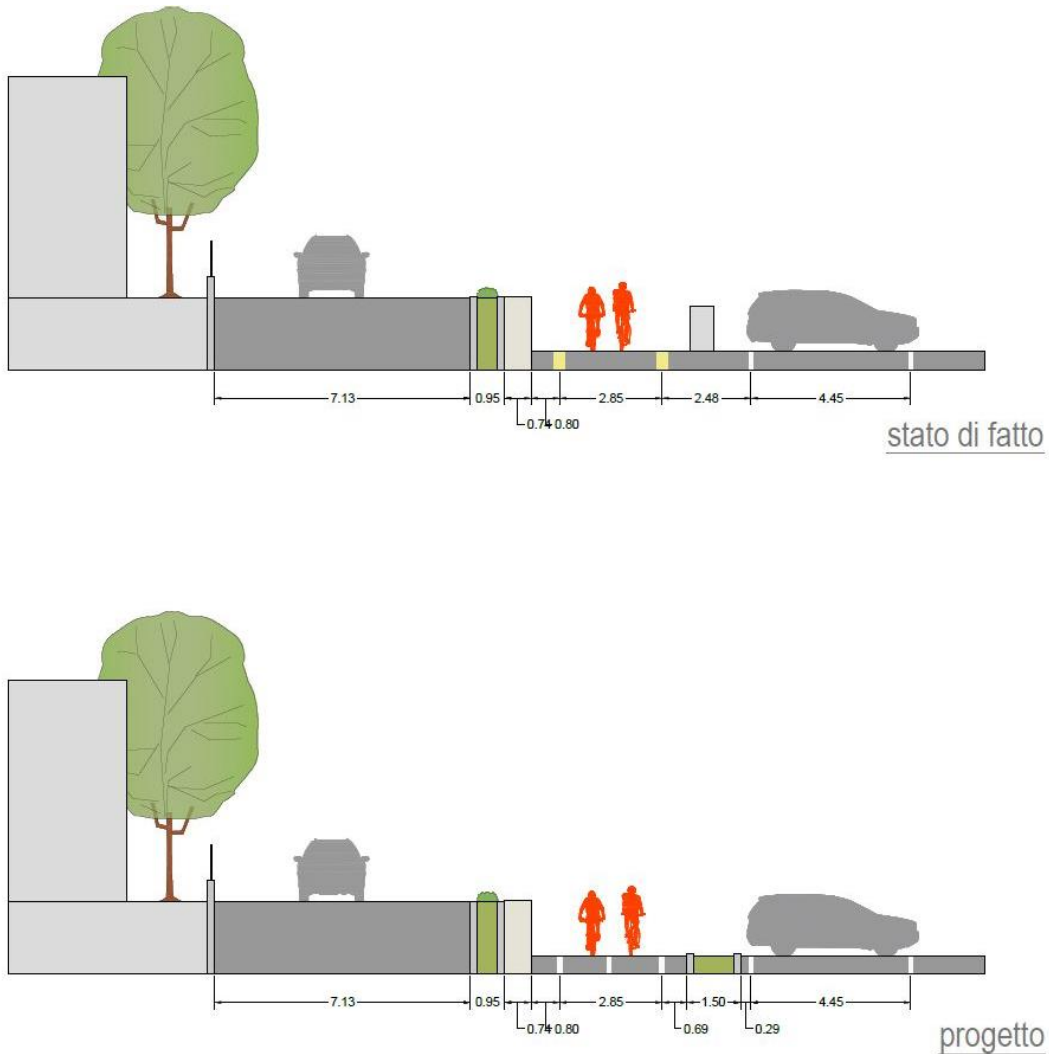


Figura 35 Sezione E1

Sottopasso – via Garibaldi

Sezioni di riferimento F1 e G1 – Quadrante planimetrico di riferimento 14

Da piazza Piva la ciclovia attraversa via Circondaria e si immette sulla ciclopedonale esistente posta tra il muro di delimitazione della ferrovia e la strada (foto 2).

La ciclopedonale ha una larghezza di 2,50 m , senza delimitazione verso la carreggiata. Da questa si immette nel sottopasso ferroviario di larghezza 2,50 m, che sbuca sul lato opposto della ferrovia in via Garibaldi (foto 1). In via Garibaldi la ciclopedonale esistente in alcuni tratti è sprovvista di delimitazione verso la carreggiata. Dopo aver attraversato il parcheggio si ricollega alla Ciclovia del tronco 7 inaugurata nell’aprile scorso.

Il progetto prevede di aggiungere delimitazioni nei tratti sprovvisti: cordolo in via Circondaria (Sezione F1), aiuole e cordolo in via Garibaldi (Sezione G1) e di mettere a norma gli attraversamenti. Sarà quindi modificata/integrata la segnaletica verticale e orizzontale relativa ai percorsi ciclopeditoni. I cordoli saranno realizzati con elementi prefabbricati in calcestruzzo.



Figura 36 Esempio di cordolo separatore in calcestruzzo prefabbricato

Stato di Fatto: ciclopeditone di larghezza 2,50 senza delimitazione verso la carreggiata.

Progetto: ciclopeditone di larghezza 2,50 con delimitazione costituita da cordoli e aiuole.

Lunghezza: 170 m.

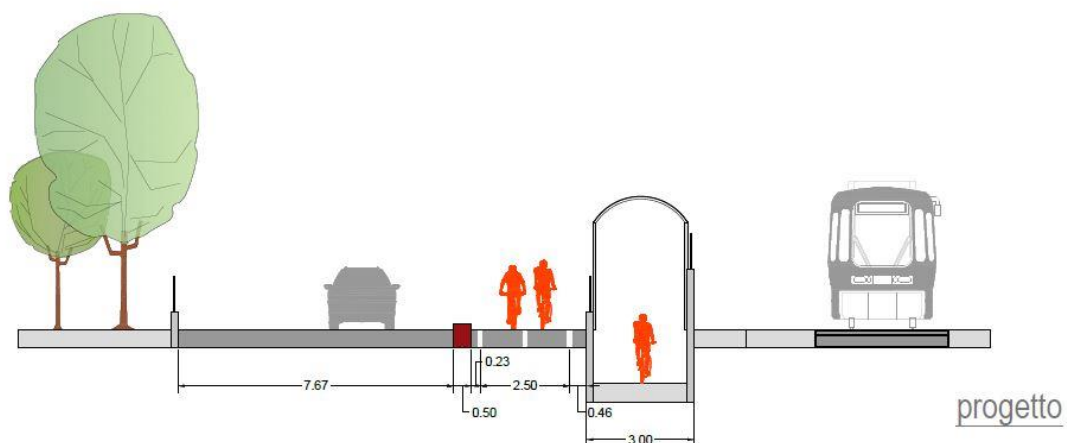
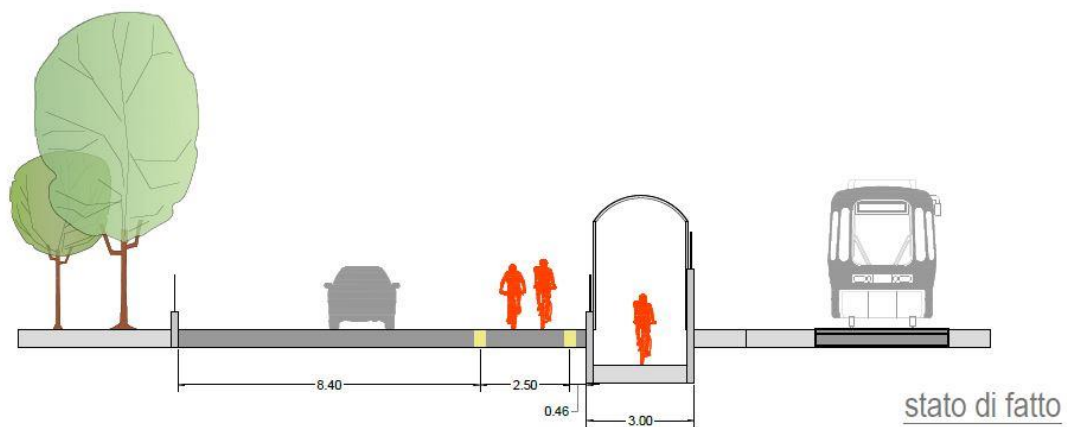
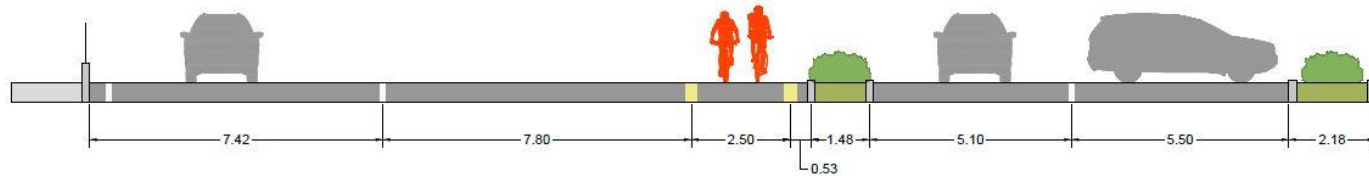
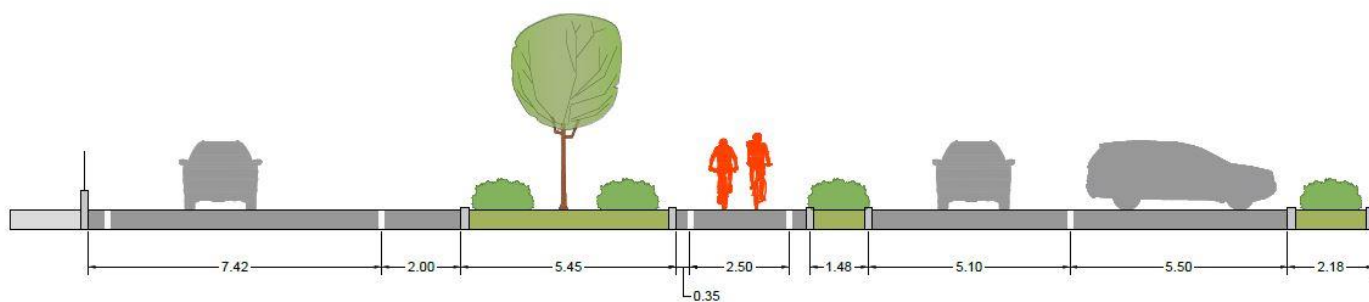


Figura 37 Sezione F1



stato di fatto



progetto

Figura 38 Sezione G1

IL PROGETTISTA

Arch. Enrico Guaitoli Panini

