



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. 23 del 30.05.2017

Varianti al POC

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

Variante n. 1 al POC_ADOZIONE

PROGETTO
Ennio Nonni

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Daniele Babalini

GRUPPO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Daniele Babalini
Federica Drei
Daniela Negrini

VALUTAZIONE AMBIENTALE
Silvia Donattini
Stefano Fatone

ASPETTI GEOLOGICI
Alessandro Poggiali

PRESIDENTE URF
Giovanni Malpezzi

ASSESSORE ALLA PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE URF
Daniele Meluzzi

ASSESSORE ALL'URBANISTICA
COMUNE DI FAENZA
Domizio Piroddi

DIRIGENTE SETTORE TERRITORIO URF
Ennio Nonni



VARIANTE INTEGRATIVA AL VIGENTE POC SPECIFICO PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSI CICLOPEDONALI E CORRELATA VARIANTE DI ADEGUAMENTO DEL RUE

Premessa e finalità

Il Comune di Faenza risulta dotato dei seguenti strumenti urbanistici previsti dalla L.R. 20/00 e s.m.i:

- Piano Strutturale Comunale (PSC) approvato con atto C.C. n. 5761/17 del 22.01.2010;
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) approvato con atto C. URF n. 11 del 31.03.2011 e successive varianti;
- Piano Operativo Comunale specifico "Adeguamento e messa in sicurezza strada provinciale n. 16 e realizzazione pista ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero" (e correlata variante di adeguamento al RUE), approvato con atto C.URF n. 23 del 30.05.2017;

In particolare, il sopraelencato POC specifico vigente contiene la previsione di un tracciato ciclopedonale ed è intenzione dell'Amministrazione Comunale proseguire nell'azione di implementazione dei percorsi ciclopedonali/ciclabili, avviando l'iter tecnico-amministrativo della presente variante per la realizzazione di nuovi tracciati.

La presente variante - integrativa al vigente POC specifico (e correlata variante al RUE) - è pertanto finalizzata ad aggiornarne le previsioni con l'inserimento di ulteriori percorsi, come descritti nel presente atto e nelle risultanze degli elaborati tecnici allegati ed è richiesta per la localizzazione urbanistica connessa all'attuazione delle opere pubbliche in progetto in quanto nel regime dettato dalla L.R. 20/2000 e s.m.i. spetta al POC e sue varianti 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.

Risultano interessate aree che non rientrano nella disponibilità del Comune e per le quali si rende necessario attivare le opportune procedure espropriative.

Il provvedimento è inoltre funzionale ai fini del cofinanziamento regionale nell'ambito dei Fondi Europei POR FESR 2014-2020 e del cofinanziamento statale nell'ambito dei Contributi Statali (Collegato Ambientale), relativamente alla realizzazione del percorso ciclopedonale di via Ospitalacci.

La nuova L.R. e la presente Variante al POC

Dal 1.1.2018 è in vigore la nuova legge urbanistica regionale denominata LR n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" secondo la quale i Comuni devono dotarsi - entro un termine prestabilito - del nuovo strumento di pianificazione comunale (PUG), teso a riunificare alla luce delle nuove disposizioni il PSC, il RUE ed il POC in un unico piano.

Durante tale periodo transitorio, ai sensi dell'art. 4 comma 4, 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 (L.R. n. 24/2017) di cui prot. PG/2018/0179478 del 14.03.2018.

In termini generali, nel sistema delineato dalla predetta L.R. 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, con relative varianti, 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.10/77 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 20/00 e s.m.i.).

La presente variante integrativa al vigente POC specifico, che è stato il primo predisposto dal Comune di Faenza, riveste carattere specifico in quanto assume ad oggetto le previsioni relative alla realizzazione di 3 opere pubbliche non connesse all'attivazione di alcuna trasformazione urbanistica per la realizzazione di nuovi insediamenti da parte di promotori privati, con il solo obiettivo di permettere la realizzazione nel suo periodo di validità di nuove infrastruttura per la mobilità finanziate interamente con risorse pubbliche in base al programma comunale delle opere pubbliche, con previsione di espropri relativi alle aree di proprietà privata interessate dai tracciati 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 e sue varianti 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.

Come esplicitato all'art. 3.2 delle Norme di Attuazione del vigente POC, su di esso si possono innestare nuove previsioni tramite le procedure ordinarie previste a norma di legge che configurano varianti specifiche.

Potranno dunque essere approvate varianti specifiche riguardanti le dotazioni territoriali, quali quella in oggetto, potendo contemplare l'inserimento di una o più 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 C.C. n. 300/6926 del 26.11.1997 avente per oggetto l'approvazione del 1° stralcio del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto C.C. n. 287/4857 del 30.07.1998 avente per oggetto l'approvazione del 2° stralcio del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto C.C. n. 485/5898 del 20.12.2001 avente per oggetto l'approvazione dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto C.C. n. 55 del 5.03.2012 avente per oggetto l'approvazione del Piano della Sosta del Centro Storico in aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
- atto G.C. 137 del 29.06.2016 "Approvazione Linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2017-2030".

E' del tutto evidente come il presente provvedimento si pone in coerenza con previsioni ventennali, integrandole ed assegnando loro operatività.

Si segnala anche che il Comune di Faenza ha approvato con atto C. URF n. 19/2017 un POC specifico richiesto unicamente per la localizzazione urbanistica dell'impianto elettrico a 15 kV, soggetto ad autorizzazione, in cavo sotterraneo ad elica visibile.

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

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

Il progetto, la procedura e gli effetti

La variante integrativa in oggetto contempla l'inserimento di 3 opere pubbliche:

a. 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, 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, la cui attuazione è inquadrata dal RUE vigente come opera di urbanizzazione a carico di un soggetto privato nell'ambito della trasformazione edilizia sui fondi di proprietà disciplinati dalla Scheda R.30, che ad oggi non è stata attivata.

Il progetto si pone quale obiettivo il completamento della rete ciclopedonale esistente e/o di prossima realizzazione, conferendo continuità e sicurezza al collegamento. In relazione a ciò, si richiama quanto espresso dal Tavolo Intersectoriale sulla Sicurezza Urbana del Comune di Faenza in sede di approvazione del POC vigente (prot. n. 11836/2017): " 1. pur ribadendo l'importanza di realizzare il tratto di attraversamento e collegamento in prossimità del Ponte Rosso, che attualmente non risulta incluso nel progetto del POC, in attesa che esso venga realizzato in attuazione dell'intervento disciplinato dalla Scheda Progetto R.30 del RUE approvato, il provvedimento che eventualmente anticiperà la suddetta opera pubblica potrà discostarsi, superandole, dalle previsioni attualmente vigenti";

b. Percorso ciclopedonale Via Ospitalacci

L'Amministrazione Comunale di Faenza, sensibilizzata dalle richieste avanzate da diversi cittadini residenti in Via Ospitalacci, ha ritenuto opportuno avviare la progettazione per mettere in sicurezza pedoni e ciclisti che percorrono il tratto stradale sulla S.P. n. 66 "Via Ospitalacci", che presenta esigue dimensioni della carreggiata stradale.

L'obiettivo del progetto è la realizzazione ex novo di un percorso ciclopedonale protetto, di circa 500 m, che estenda la rete ciclabile esistente di Via Canal Grande al borghetto residenziale di Via San Prospero/Via Dottora, migliorando il livello di sicurezza degli spostamenti, la mobilità sostenibile e la valorizzazione del territorio circostante Castel Raniero, Pergola e Pideura a fini turistico-ricreativi;

c. Percorso ciclopedonale Granarolo-Borgo Prati

E' prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto di circa 550 m per il collegamento del centro abitato di Granarolo all'agglomerato residenziale in territorio extraurbano di Borgo Prati, lungo la S.P. n. 44.

Gli elaborati progettuali di dettaglio e le singole relazione tecniche che corredano il progetto delle opere contengono gli elementi descrittivi delle infrastrutture.

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 POC.

Il POC vigente, anche alla luce delle sue previsioni, riporta un dato pari a circa 0,97 m/ab, mentre l'attuazione delle previsioni oggetto della presente Variante integrativa comporterà la ridefinizione di tale valore in circa 1,09 m/ab (58.797 ab al 31.12.2017 e circa 64.238 m di percorsi ciclopedonali¹), raggiungendo il valore-obiettivo prefissato dal PSC.

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 vigente. In coerenza ciò, a livello di cartografia del POC come modificata dalla presente variante integrativa, si procede ad integrare il disegno del sistema delle dotazioni territoriali esistenti, conservando fra le dotazioni di progetto il tracciato ciclopedonale assunto in sede di primo POC e quelli di nuovo inserimento.

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 la presente variante integrativa al POC specifico, all'iter necessario per la realizzazione delle opere di pubblica utilità.

¹ elaborazioni SIT su dati LLPP: sono state considerate le infrastrutture aventi dimensioni conformi al Nuovo codice della Strada.

Fra gli elaborati costitutivi del POC figurano il progetto definitivo delle opere, in base ai quali 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, L.R. 37/2002 e s.m.i..

La variante al 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 L.R. n. 37, e comporterà all'atto della sua approvazione l'apposizione del vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità delle opere previste.

Il progetto 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'adozione 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, 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 sovra comunale.

A seguito della sua adozione, la presnete variante al POC viene depositata per gli adempimenti di pubblicazione e trasmissione alla Provincia previsti dall'art. 34 LR 20/00 e l'ufficio dell'URF preposto dà corso agli adempimenti relativi all'apposizione dei vincoli espropriativi di cui agli artt. 9 e 10 della LR 37/02.

Gli elaborati

Posto che le previsioni di primo impianto del vigente POC consistono in un'unica opera pubblica identificata con il numero 1, il numero di riferimento assegnato alle opere pubbliche di nuovo inserimento tramite la presente variante risulta:

opera pubblica n. 2, completamento del percorso ciclopedonale Faenza-"Borgo Tuliero" in corrispondenza del Ponte Rosso"

opera pubblica n. 3, percorso ciclopedonale "via Ospitalacci"

opera pubblica n. 4, percorso ciclopedonale "Borgo Prati"

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 per la prima Variante integrativa al POC è costituito da:

- Elaborati di Piano
 - Tav. C.1 Relazione urbanistica
 - Tav. P.2 Norme di attuazione - testo comparato
 - Tav. P.2 Norme di attuazione - testo coordinato
 - Tav. C.2 Documento Programmatico per la Qualità Urbana (DPQU)
 - Tav. P.1 Tavola Dotazioni Territoriali - elaborato coordinato
 - Tav. C.3 Documento di ValSAT: Rapporto Ambientale
 - Tav. C.3.1 Documento di ValSAT: Sintesi non tecnica
 - Relazione Geologica
 - Tav. P.3 Tavola 3.3 del RUE di Faenza - elaborato variato
 - Tav. P.3 Tavola 13.1 del RUE di Faenza - elaborato variato

Tav. P.3 Tavola 13.2 del RUE di Faenza - elaborato variato

Tav. P.1 Scheda progetto U.30 "Area Via S.Martino" del RUE di Faenza - elaborato variato

- Elaborati di Progetto:

Opera pubblica n. 2 - Tronco iniziale della pista ciclopedonale "Borgo Tuliero"

- Relazione Tecnica Generale;
- Corografia generale;
- Rilievo planoaltimetrico;
- Censimento e risoluzione delle interferenze;
- Documentazione fotografica stato attuale;
- Disciplinare descrittivo e prestazionale;
- Relazione paesaggistica;
- Documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza;
- Computo metrico estimativo;
- Elenco Prezzi Unitari;
- Quadro economico;
- Relazione geologica;
- Relazione geotecnica;
- Relazione preliminare di calcolo strutturale;
- Planimetria e sezioni stato di fatto;
- Planimetria e sezioni intervento;
- Profili longitudinali;
- Piante e sezioni strutturali;
- Planimetria catastale aree da occupare / acquisire;
- Elenco ditte e visure catastali

Opera pubblica n. 3 - "via Ospitalacci"

- Quadro economico;
- Relazione Generale – Tecnica;
- Inquadramento urbanistico;
- Computo metrico estimativo;
- Elenco Prezzi Unitari;
- Documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza;
- Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- Tav. 1 Planimetria quotata area di intervento;
- Tav. 2 Sezioni stato attuale;
- Tav. 3 Documentazione fotografica;
- Tav. 4 Planimetria di progetto;
- Tav. 5 Sezioni di progetto;
- Tav. 6 Censimento delle interferenze – Hera, Italgas, Telecom, Enel;
- Tav. 7 Planimetria aree da acquisire;
- Piano particellare di esproprio

Opera pubblica n. 4 - "Borgo Prati"

- Quadro economico;
- Relazione Generale – Tecnica;
- Relazione geologica;
- Relazione illustrativa opere strutturali;
- Computo metrico estimativo;
- Elenco Prezzi Unitari;
- Documento contenente le prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei Piani di Sicurezza;
- Disciplinare descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- Tav. 1 Planimetria quotata area di intervento;
- Tav. 2 Sezioni stato attuale;
- Tav. 3 Documentazione fotografica;
- Tav. 4 Planimetria di progetto;
- Tav. 5 Sezioni e particolari di progetto;
- Tav. 6 Planimetria aree da acquisire;
- Tav. 7 Censimento delle interferenze - Hera, Italgas, Telecom, Enel;
- Tav. 8 Ponte ciclopedonale in legno;
- Piano particellare di esproprio.

La connessa variante al RUE

In modo coordinato e contestuale all'adozione della variante integrativa al POC specifico, viene previsto il correlato adeguamento del RUE vigente mediante l'adozione di specifica variante meramente cartografica, consistente nella rappresentazione nelle tavole progettuali dei percorsi comportanti la modifica della zonizzazione riferita alle aree interessate dalle previsioni.

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 oggetto di modifiche risultano:

- Tav. P.3_Tavola 3.3 "Progetto," scala 1.5.000
- Tav. P.3_Tavola 13.1 "Progetto", scala 1.5.000
- Tav. P.3_Tavola 13.2 "Progetto", scala 1.5.000
- Tav. P.1_Scheda progetto U.30 "Area Via S.Martino"

L'opera pubblica n. 2 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, viene previsto l'interessamento di alcune aree incluse nella Scheda, come desumibile dalle risultanze riportate negli atti per la procedura di esproprio.

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, ma a tutt'oggi non si sono manifestate le condizioni per accedere alla possibilità che il collegamento in questione sia realizzabile 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 quindi la presente variante al POC.

In relazione a quanto sopra descritto, in linea con quanto espresso dal Tavolo Intersettoriale sulla Sicurezza urbana del Comune di Faenza in sede di approvazione del vigente POC^(*) (prot. n. 11836/2017 ed al fine di assicurare il più elevato grado di coordinamento degli atti, si provvede ad integrare la citata Scheda R.30 nella sezione "ASPETTI PUNTUALI DI SCHEDA" con l'esplicitazione che le condizioni in essa fissate circa la sistemazione delle aree pubbliche decadono a seguito dell'apposizione da parte della P.A. di vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera secondo le procedure di legge.

()"1. pur ribadendo l'importanza di realizzare il tratto di attraversamento e collegamento in prossimità del Ponte Rosso, che attualmente non risulta incluso nel progetto del POC, in attesa che esso venga realizzato in attuazione dell'intervento disciplinato dalla Scheda Progetto R.30 del RUE approvato, il provvedimento che eventualmente anticiperà la suddetta opera pubblica potrà discostarsi, superandole, dalle previsioni attualmente vigenti"*