

PROPRIETÀ:	COMUNI DI CESENATICO, GATTEO, GAMBETTOLA, LONGIANO, MONTIANO E RONCOFREDDO
UBICAZIONE:	COMUNI DI CESENATICO, GATTEO, GAMBETTOLA, LONGIANO, MONTIANO E RONCOFREDDO
OGGETTO:	PISTA CICLABILE LUNGO IL TORRENTE RIGOSSA NEI COMUNI DI CESENATICO, GATTEO, GAMBETTOLA, LONGIANO, MONTIANO E RONCOFREDDO BANDO DI FINANZIAMENTO "PR FESR 2021-2027 - AZIONE 2.8.1: BANDO PER FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI E PROGETTI DI MOBILITA' DOLCE E CICLOPEDONALE" DI CUI ALLA DELIBERA DI GIUNTA REGIONALE 658 DEL 27/04/2023 CUP: D51B23000230006
CONTENUTO:	Relazione tecnica progetto
PROGETTISTA:	RTI COSTITUITA DA: ING. MARCO NORI (CAPOGRUPPO), DOTT. LORIS VENTURINI, (MANDATARIO), MONITORA SAS (MANDATARIO)

P.F.T.E.

Data 10/03/2025

ELABORATO

R01

FIRMA COMMITTENTE/I

TIMBRO E FIRMA PROGETTISTA

INDICE

PREMESSA	3
INTRODUZIONE	5
VERIFICA STRUMENTI URBANISTICI - INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	7
USO ATTUALE DEL SUOLO, CONTESTO PAESAGGISTICO E MORFOLOGIA	7
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)	7
Aggiornamento mappe della pericolosità e del rischio del PGRA RER.....	13
Strumentazione urbanistica comunale	16
▶ Comune di Cesenatico	16
▶ Comune di Gatteo	20
▶ Comune di Gambettola	22
▶ Comune di Longiano	27
▶ Comune di Roncofreddo.....	28
DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DI PROGETTO	32
Area oggetto di intervento	32
▶ Cesenatico	34
▶ Sant'Angelo in Gatteo.....	36
▶ Gambettola.....	38
▶ Attraversamento via Emilia: nodo di confine tra Gambettola e Longiano	40
▶ Longiano	42
▶ Roncofreddo	44
ALLEGATI	
Schede tecniche	

PREMESSA

La ciclovia del Torrente Rigossa è stata individuata nell'ambito delle analisi e verifiche progettuali del tracciato di rete ciclabile "RIGOSSA" prevista dal Masterplan di cui alla deliberazione di Giunta Unione n.45/2018, approvate con delibera di Giunta dell'Unione n°103 del 01/12/2021, come da planimetria in Figura 1.

Il tracciato ha lo scopo di collegare il mare alla collina lungo una direttrice fluviale che interessa diversi comuni dell'area con due obiettivi:

- *Consentire ai turisti e visitatori della costa di raggiungere le località interne e collinari dando opportunità anche economiche a territori non direttamente interessati dai flussi turistici principali, contribuendo ad uno sviluppo sostenibile attraverso il cicloturismo.*
A questo riguardo si considera di grande interesse il futuro collegamento alla ciclovia Adriatica, in fase di studio di fattibilità, da Trieste a S.M di Leuca in Puglia.
- *Consentire ai residenti dei vari comuni di raggiungere la costa o altre mete senza l'uso di auto e svolgere attività ricreative – sportive legate al tempo libero dando una risposta ad una domanda di benessere sempre più presente nella cittadinanza.*

Il percorso individuato segue strade a basso traffico o ciclabili esistenti, già ora utilizzate dai residenti, andando a cucire, con alcuni tratti di nuova realizzazione, le parti mancanti sull'argine della Rigossa o su terreni circostanti, per dare una continuità a tutto il tracciato.

In totale il percorso misura circa 24 Km. Dalla passerella sul Pisciatello in comune di Cesenatico fino a Roncofreddo.

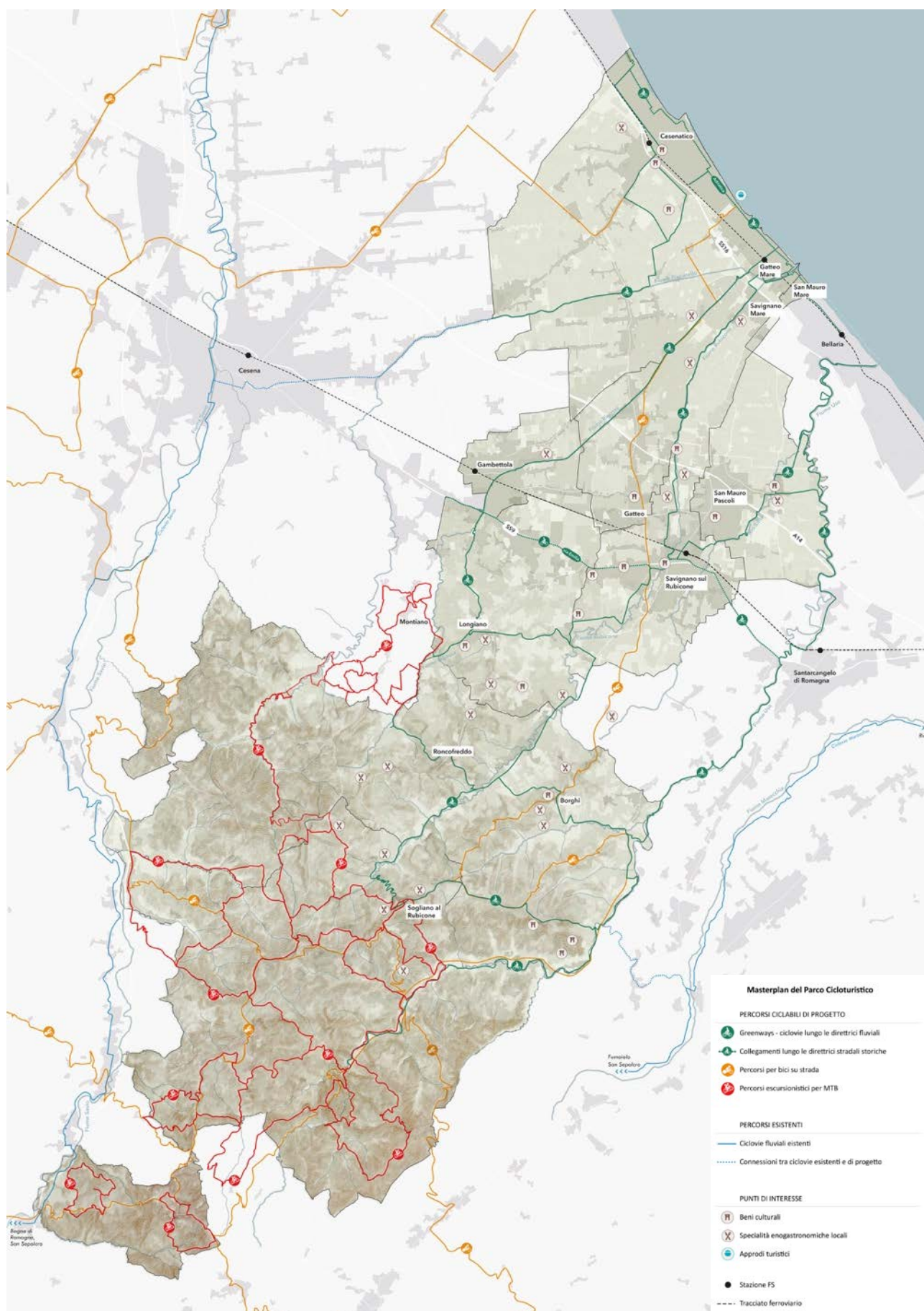


Figura 1 - Planimetria del Parco Cicloturistico del Rubicone redatto da GEAprgetti nel 2017 per conto dell'Unione Comuni Rubicone e mare.

INTRODUZIONE

Il presente studio di prefattibilità ha come oggetto l'individuazione in un percorso cicloturistico lungo l'asse definito dalla Rigossa: torrente che nasce poco sotto l'abitato di S. Paola in Comune di Roncofreddo, interessato, insieme al suo bacino, da terreni argillosi ed ampiamente coltivati con formazioni boschive poco estese. Il torrente ha presentato problemi idraulici, gli ultimi, manifestatisi nel 2023 con l'esondazione nei tratti urbani di Gambettola, S. Angelo di Gatteo e Cesenatico.

L'itinerario cicloturistico che segue questo asse fluviale si trova ad attraversare diversi ambiti, correndo prima lungo tratti di argine poi su strade esistenti e su carraie in un contesto naturalistico e culturale di elevato pregio. Va sottolineato, inoltre, che la bicicletta in Romagna rappresenta un mezzo di trasporto consolidato e di lunga tradizione: i braccianti usavano la bicicletta per recarsi al lavoro sui campi e gli scariolanti andavano al lavoro per erigere argini e scavare canali.

Col tempo l'utilizzo della bicicletta si è diffuso in tutti gli strati sociali, sia per gli spostamenti in ambito urbano, sia come strumento per svolgere attività fisica. Riguardo quest'ultimo aspetto, si riscontra negli ultimi anni una larga diffusione di associazioni sportive e amatoriali di ciclisti, situazione che ha portato notevolmente all'aumento dei cicloamatori all'interno di un contesto in cui, spesso, si ha una limitata presenza di percorsi ciclabili o, se presenti, aventi dimensioni appena sufficienti a garantire gli standard di sicurezza. Finora il tema è stato affrontato dalle Amministrazioni Locali prevalentemente con un approccio legato alla mobilità urbana per favorire gli spostamenti in condizioni protette, tanto che lo sviluppo delle piste ciclabili in ambito urbano è diventato col tempo anche un indicatore di sostenibilità della città stessa. I percorsi, però, spesso mancano di continuità all'interno dello stesso Comune e, ancora di più, mancano di interconnessioni di scala sovracomunale: è facile, infatti, trovare piste ciclabili che si interrompono bruscamente al confine tra un Comune e l'altro.

Al fine di sopperire a queste criticità, l'Unione Rubicone Mare ha promosso la realizzazione di un progetto integrato di ciclovie lavorando sinergicamente con i propri Comuni attraversati: Cesenatico, Gatteo, Gambettola, Longiano e Roncofreddo. Per continuità di tracciato, è stato rappresentato anche un tratto in territorio di Montiano (non facente parte dell'Unione Rubicone Mare) con percorso promiscuo ciclabile-veicolare su strada a basso traffico e velocità ridotta, per circa 2,5 km. L'obiettivo dello studio è quello di progettare uno spazio per i ciclisti in cui la bicicletta non sia solo un mezzo di trasporto ma un luogo privilegiato di osservazione.

L'ipotesi dello studio è di realizzare un percorso cicloturistico dal quale partire per costruire un insieme di offerte, di servizi e di attrazioni naturalistiche, culturali, storiche e sportive esclusive dei territori attraversati con l'intento di promuovere le realtà locali e le loro specificità andando a soddisfare le aspettative di chi desidera fruirlo. Allo stesso tempo, l'itinerario lungo il torrente Rigossa risponde a una crescente domanda emersa durante la crisi da Covid-19: la mobilità attiva è infatti diventata

punto cardine in risposta alla pandemia consentendo il distanziamento e sopperendo all'aumento di inattività fisica.

L'itinerario è considerato un catalizzatore di una nuova spazialità territoriale a elevata sostenibilità ambientale che dovrebbe estendere progressivamente i suoi effetti al resto del territorio: un percorso in grado di offrire occasioni di confronto su temi storici e ambientali, intrecciando la promozione dello sport e del movimento intergenerazionale.

VERIFICA STRUMENTI URBANISTICI - INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Nell'intenzione di definire un tracciato coerente con le previsioni degli Enti territoriali di riferimento e nell'ottica di una rapidità di realizzazione dell'infrastruttura, si sono analizzati i principali strumenti di pianificazione sovraordinata.

Uso attuale del suolo, contesto paesaggistico e morfologia

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il territorio attraversato dalla ciclovia Rigossa ricade nei Comuni di Cesenatico, Gatteo, Gambettola, Longiano e Roncofreddo e fa pertanto riferimento al P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della provincia di Forlì-Cesena, approvato con D.C.P. n. 68886/146 del 14/09/2006 e successivamente modificato con Variante Integrativa approvata con DCP n. 70346/146 del 19/07/2010, entrata in vigore il giorno 4/08/2010, ottempera e dettaglia quanto indicato dal PTPR.

Le politiche che il Piano mette in atto riguardano i processi di crescita insediativa all'interno di logiche non dissipative orientate al riequilibrio territoriale, all'efficienza delle scelte allocative, al consolidamento dell'identità e all'aumento della competitività legata ai distretti produttivi locali e alla vocazione turistica costiera.

La Tavola 1 del PTCP "Unità di Paesaggio" (Figura 2) colloca l'area all'interno delle unità di paesaggio: 5 - Paesaggio della prima quinta collinare; 6 - Paesaggio della pianura agricola insediativa; 6b - Paesaggio agricolo del retroterra costiero. L'Unità di Paesaggio indica l'ambito territoriale in cui è possibile riconoscere e distinguere una genesi ed una evoluzione relativamente diversa rispetto agli ambiti circostanti, ai cui caratteri distintivi fondamentali si associano forme di utilizzo territoriale (assonanti e/o dissonanti) tendenzialmente omogenee.

La stessa tavola evidenzia, inoltre, come il tracciato ciclabile attraversi in due tratti distinti Aree interessate da forte criticità idrologica.

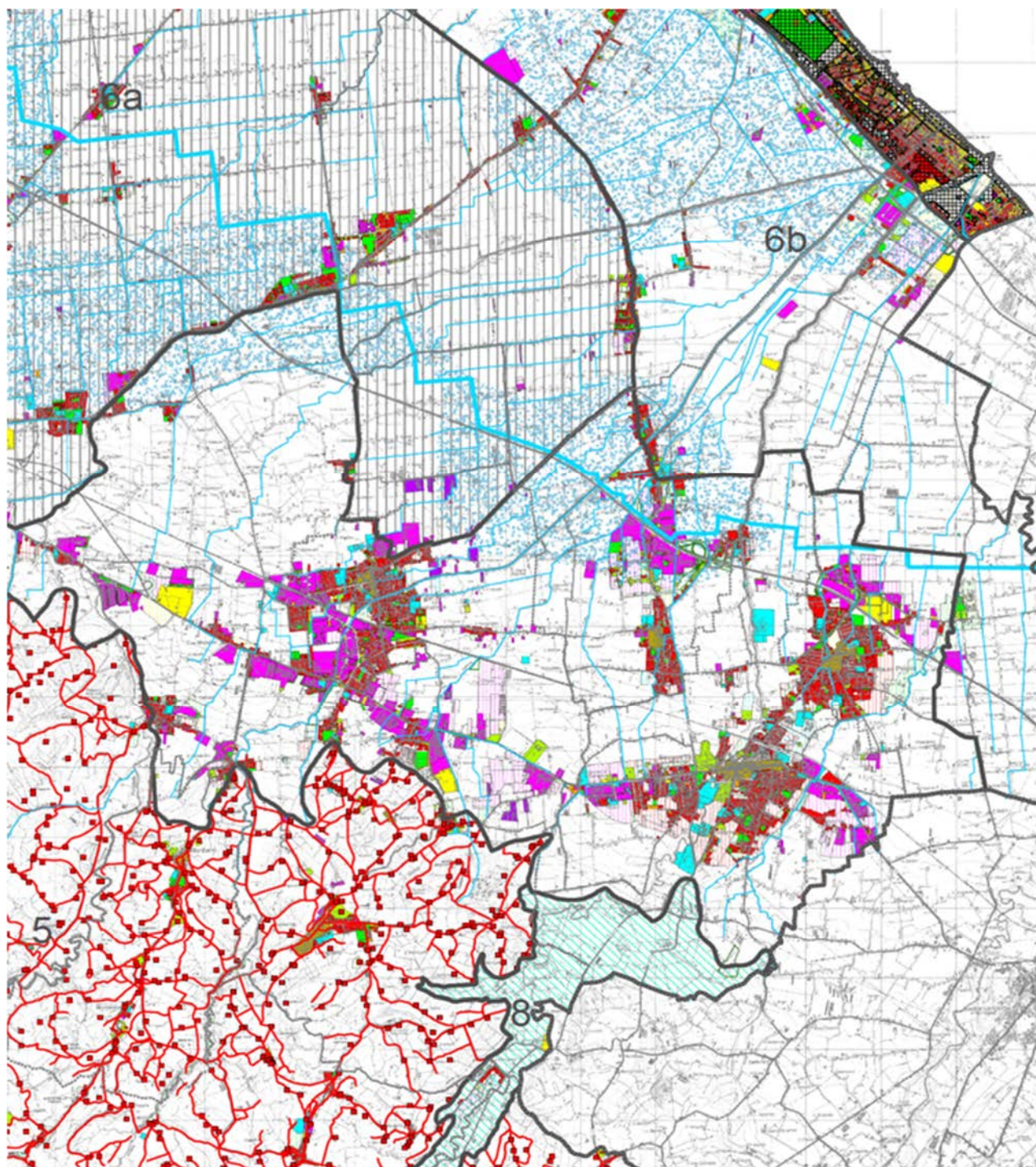
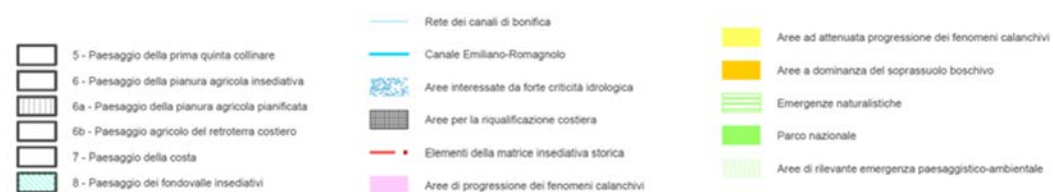


Figura 2 - Tavola 1 del PTCP "Unità di Paesaggio".

La Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica" (Figura 3), evidenzia come il tracciato ciclabile per il tratto dei comuni di Cesenatico, Gatteo e Gambettola, attraversi solo nel tratto iniziale "Zone di tutela del paesaggio fluviale".

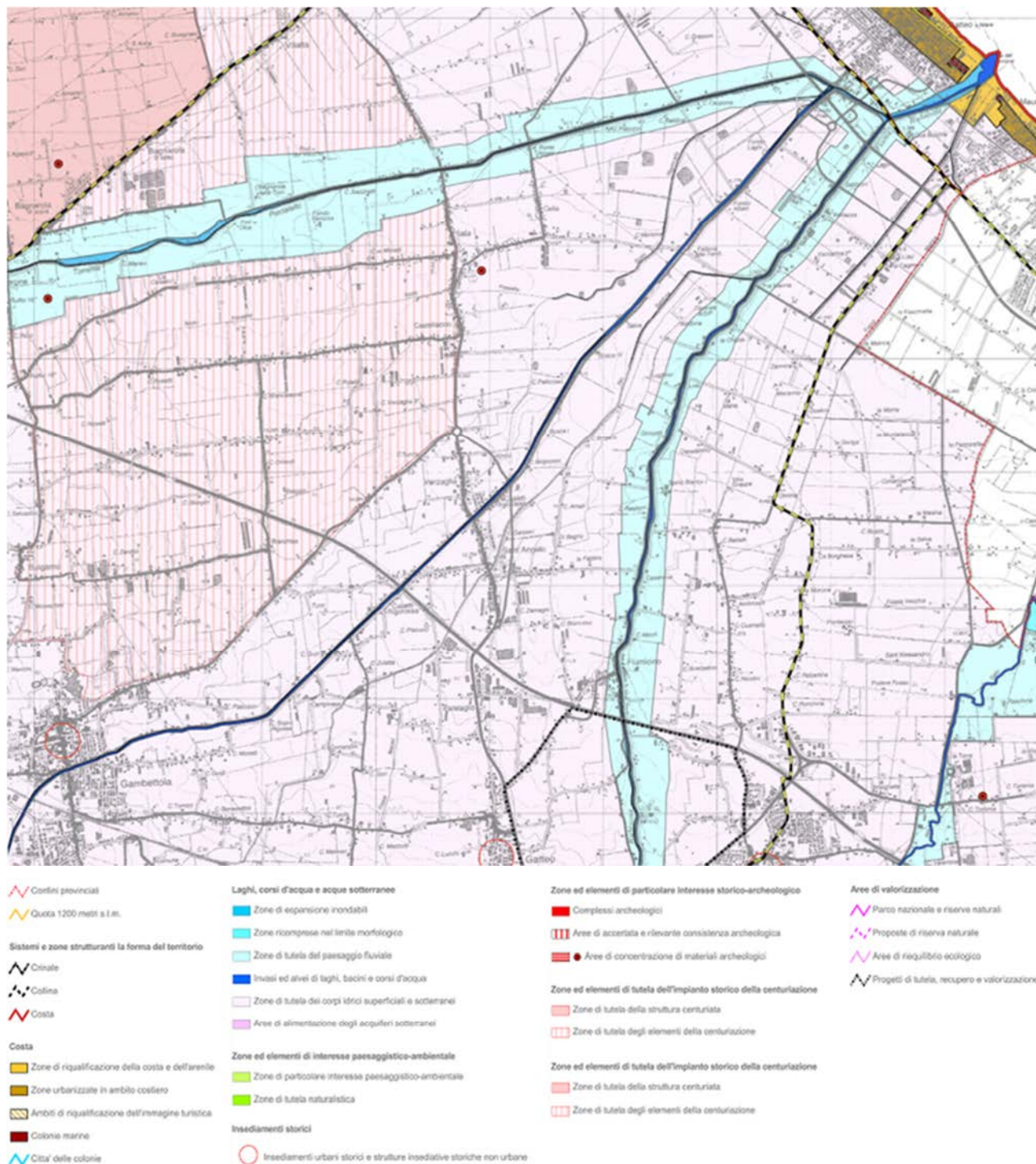


Figura 3 - Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica, comuni di Cesenatico, Gatteo e Gambettola.

Tali zone sono così specificate dall'Art. 17:

Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua costituiscono ambiti appartenenti alla regione fluviale, intesa quale porzione del territorio contermina agli alvei di cui al successivo art. 18 e caratterizzata da fenomeni morfologici, idraulici, naturalistico-ambientali e paesaggistici connessi all'evoluzione attiva del corso d'acqua o come testimonianza di una sua passata connessione e per le quali valgono le disposizioni e gli obiettivi indicati dal presente articolo. [...] c) le Zone di tutela del paesaggio fluviale, con riferimento alle aree di paleoterrazzo fluviale, in genere insediativo, per gli alvei non arginati; per gli alvei arginati la fascia, in genere assente, corrisponde alle zone caratterizzate da difficoltà di scolo e/o di ristagno delle acque del reticolo idrografico ad esse afferente.

Per il resto del suo sviluppo nei tre comuni, attraversa "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei" descritti nell'Art.28:

Tali zone si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare a ricomprendere parte dell'alta pianura caratterizzata dalla presenza di conoidi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici che presentano in profondità le falde idriche da cui attingono i principali acquedotti per usi idropotabili; in esse sono ricomprese sia le aree di alimentazione degli acquiferi caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni, sia aree proprie dei corpi centrali dei conoidi, caratterizzate da ricchezza di falde idriche. Le caratteristiche morfologiche, le peculiarità idrogeologiche e di assetto storico-insediativo definiscono questa fascia di transizione come uno dei sistemi fisico-ambientali strutturanti il territorio provinciale.



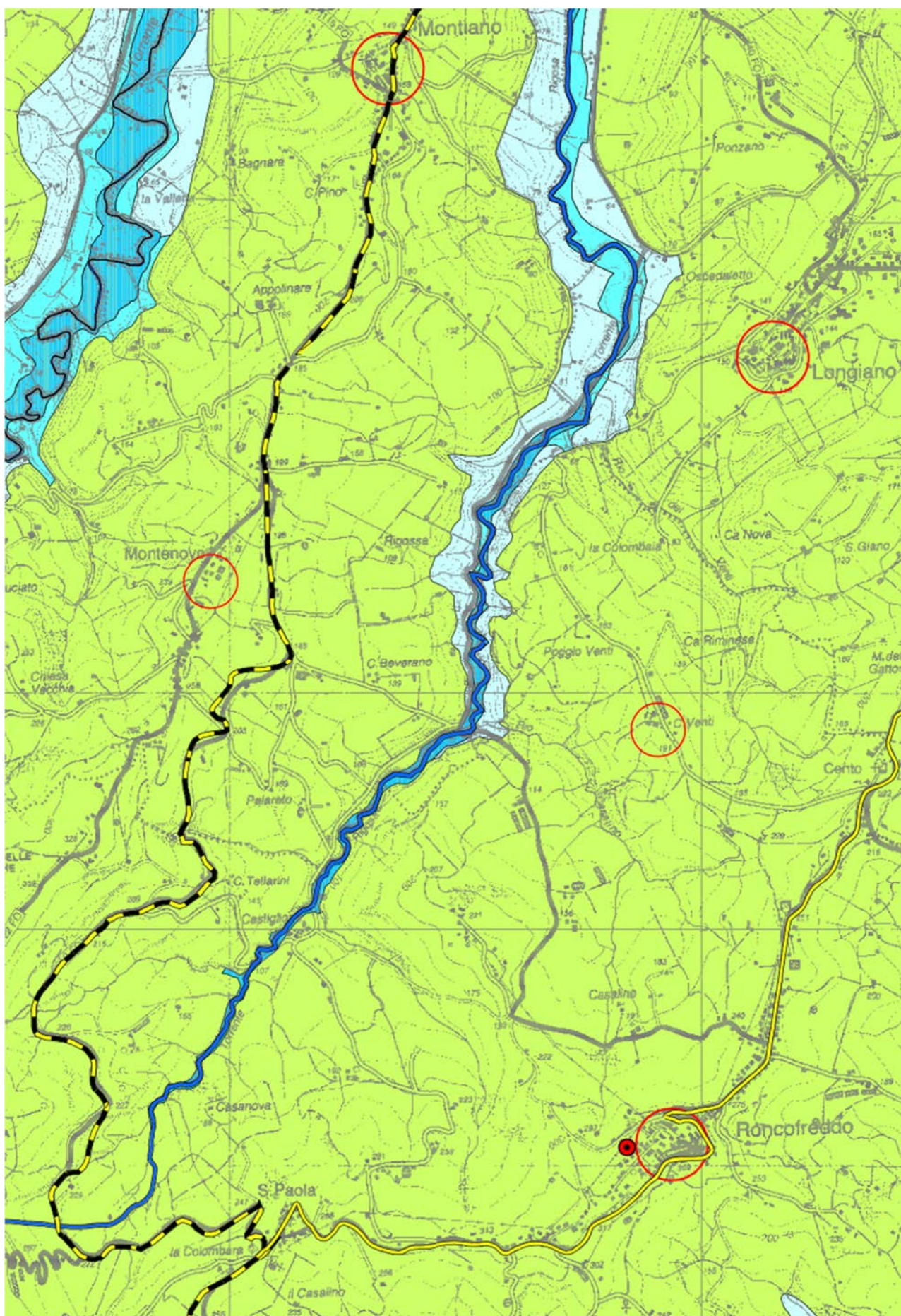


Figura 4 - Tavola 2 del PTCP "Zonizzazione paesistica", comuni di Longiano e Roncofreddo.

Nei comuni di Longiano e Roncofreddo, il tracciato attraversa "Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale" (Figura 4), descritte nell'Art 19:

[...] comprendono ambiti territoriali caratterizzati oltre che da rilevanti componenti vegetazionali o geologiche, dalla compresenza di diverse valenze (storico-antropica, percettiva ecc.) che generano per l'azione congiunta, un interesse paesistico;

e "Zone di tutela del paesaggio fluviale" (art. 17) distinta in:

- lett b) "Zone ricomprese nel limite morfologico" e

- lett c) "Zone di tutela del paesaggio fluviale"

Per cui le opere [...] non devono in ogni caso avere caratteristiche, dimensioni e densità tali per cui la loro realizzazione possa alterare negativamente l'assetto idrogeologico, paesaggistico, naturalistico e geomorfologia degli ambiti territoriali interessati.

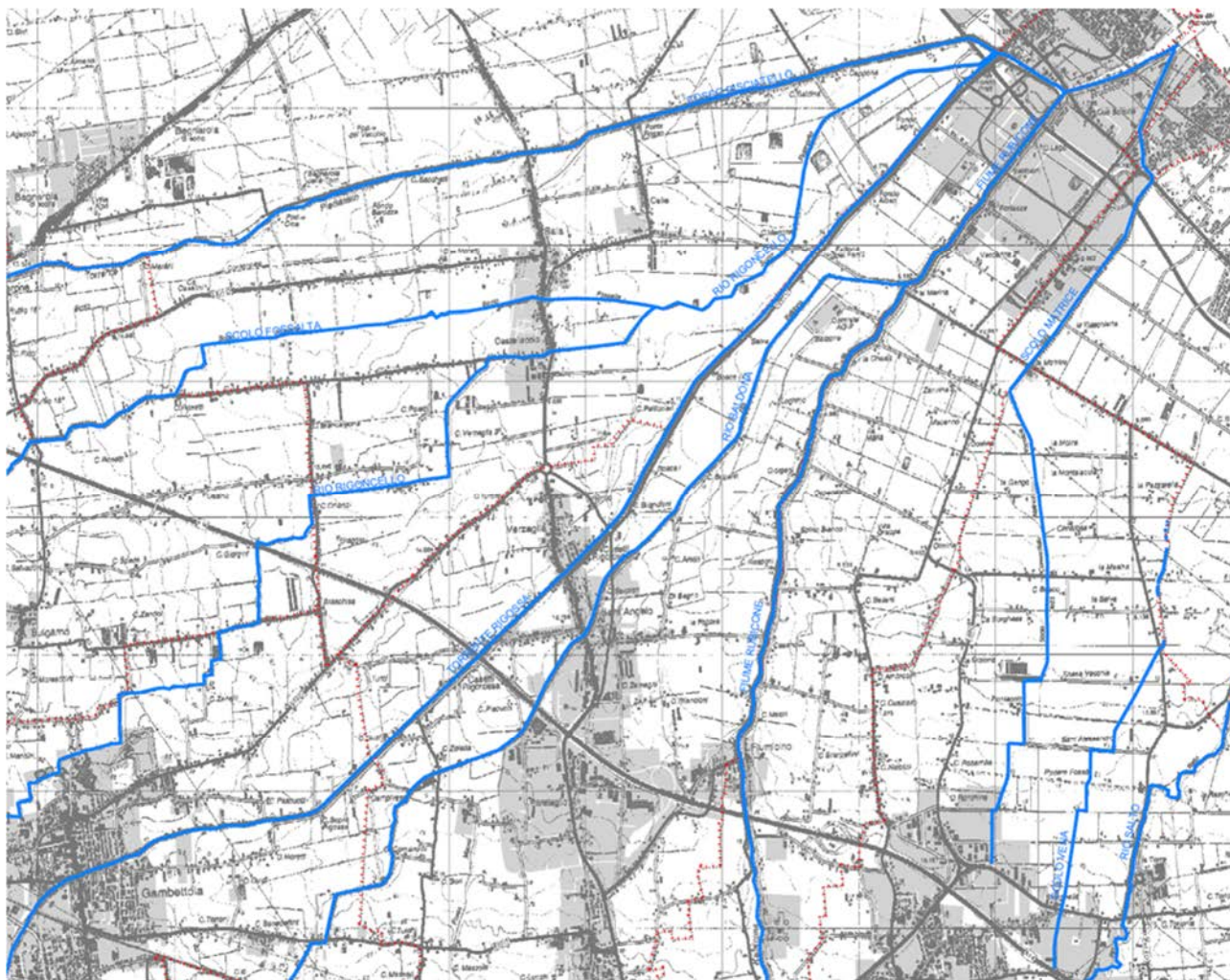


Figura 5 - Estratto della Tavola B.1.3.1 "Analisi rete idrografica superficiale ai sensi del D.Lgs. 42/2004".

La tavola della rete idrografica superficiale mette in evidenza il sistema di aste fluviale tutelate ai sensi dell'Art.142 del D-Lgs 42/2004 del territorio in esame, tra cui il torrente Rigossa.

Aggiornamento mappe della pericolosità e del rischio del PGRA RER

L'estratto della mappa aggiornata del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (Figura 7) evidenzia l'appartenenza del tratto della Rigossa allo scenario di pericolosità: "Alluvioni frequenti" (P3) e "Alluvioni poco frequenti" (P2) come definito dall'art. 32 (aree interessate da alluvioni frequenti, poco frequenti o rare):

1. *Nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (P3) o poco frequenti (P2), le amministrazioni comunali, oltre a quanto stabilito dalle norme di cui ai precedenti Titoli del presente piano, nell'esercizio delle attribuzioni di propria competenza opereranno in riferimento alla strategia e ai contenuti del PGRA e, a tal fine, dovranno :* a) *aggiornare i Piani di emergenza ai fini della Protezione Civile, conformemente a quanto indicato nelle linee guida nazionali e regionali, specificando lo scenario d'evento atteso e il modello d'intervento per ciò che concerne il rischio idraulico.* b) *assicurare la congruenza dei propri strumenti urbanistici con il quadro della pericolosità d'inondazione caratterizzante le aree facenti parte del proprio territorio, valutando la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico, facendo riferimento alle possibili alternative localizzative e all'adozione di misure di riduzione della vulnerabilità dei beni e delle persone esposte.* c) *consentire, prevedere e/o promuovere, anche mediante meccanismi incentivanti, la realizzazione di interventi finalizzati alla riduzione della vulnerabilità alle inondazioni di edifici e infrastrutture.*

3. *In relazione al fenomeno di inondazione generata dal reticolo di bonifica, oltre a quanto stabilito nel presente piano, si applica la Direttiva per la sicurezza idraulica nei sistemi idrografici di pianura nel bacino del Reno approvata con Delibera C.I. n° 1/3 del 23/04/2008; (Avviso di adozione BUR n.74 del 07/05/2008) e modificata con Delibera C.I. n° 1/2 del 25/02/2009 (Avviso di adozione BUR n.40 del 11/03/2009).*

4. *Nel caso in cui, a seguito di rilievi e di studi specifici, le caratteristiche morfologiche delle aree o le prestazioni idrauliche dei corsi d'acqua configurino le aree potenzialmente interessate da alluvioni diversamente da quanto indicato nelle tavole MP "Mappe di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni", tali tavole potranno essere modificate secondo la procedura di cui all'art. 24 comma 2 del presente piano, anche su proposta delle Amministrazioni comunali. Nel caso in cui la realizzazione di interventi strutturali configuri le aree potenzialmente interessate da alluvioni diversamente da quanto indicato nelle tavole MP "Mappe di pericolosità delle aree potenzialmente interessate da alluvioni", il Comitato Istituzionale, previo parere del Comitato Tecnico, prende atto dell'avvenuta verifica funzionale delle opere e determina la decorrenza della nuova perimetrazione.*

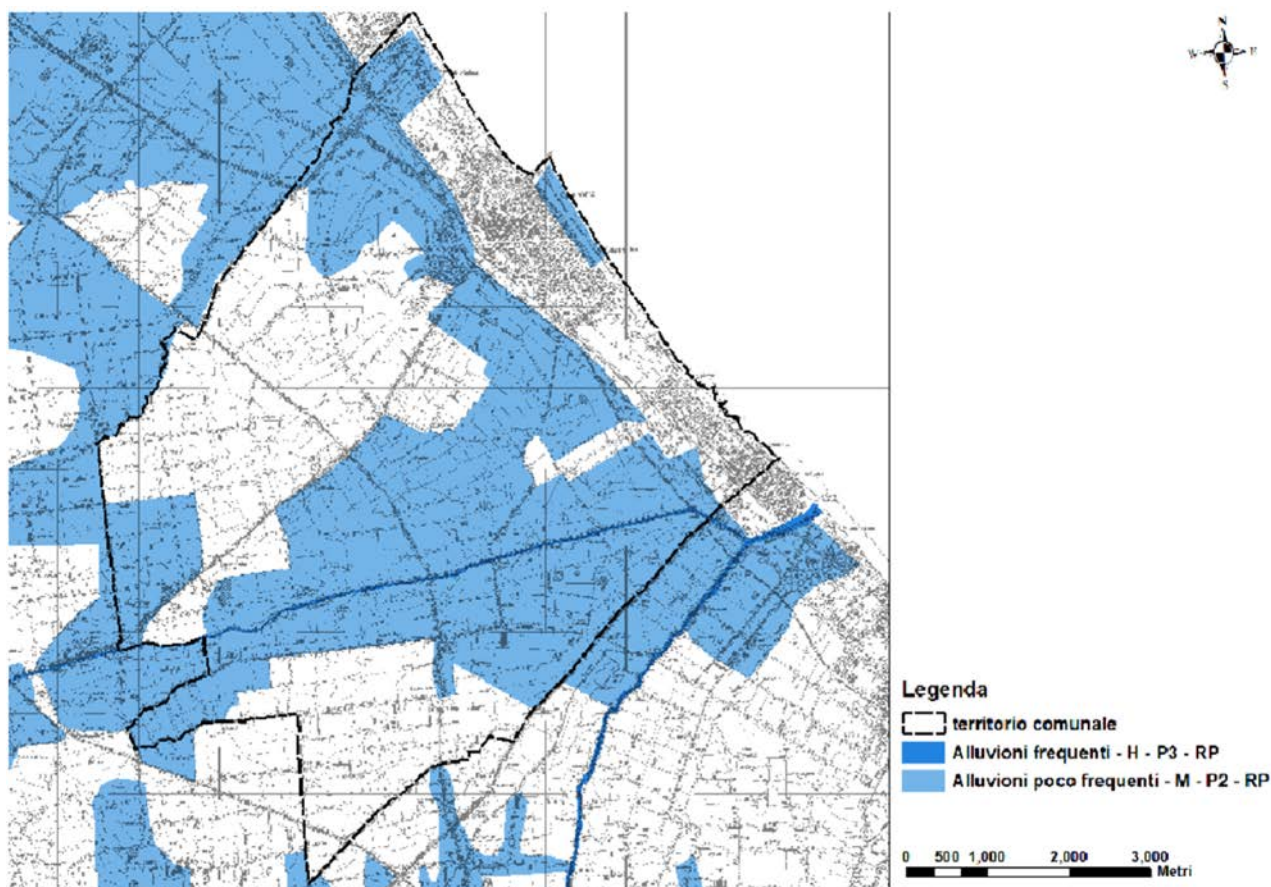


Figura 6- Estratto della mappa del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) comune di Cesenatico

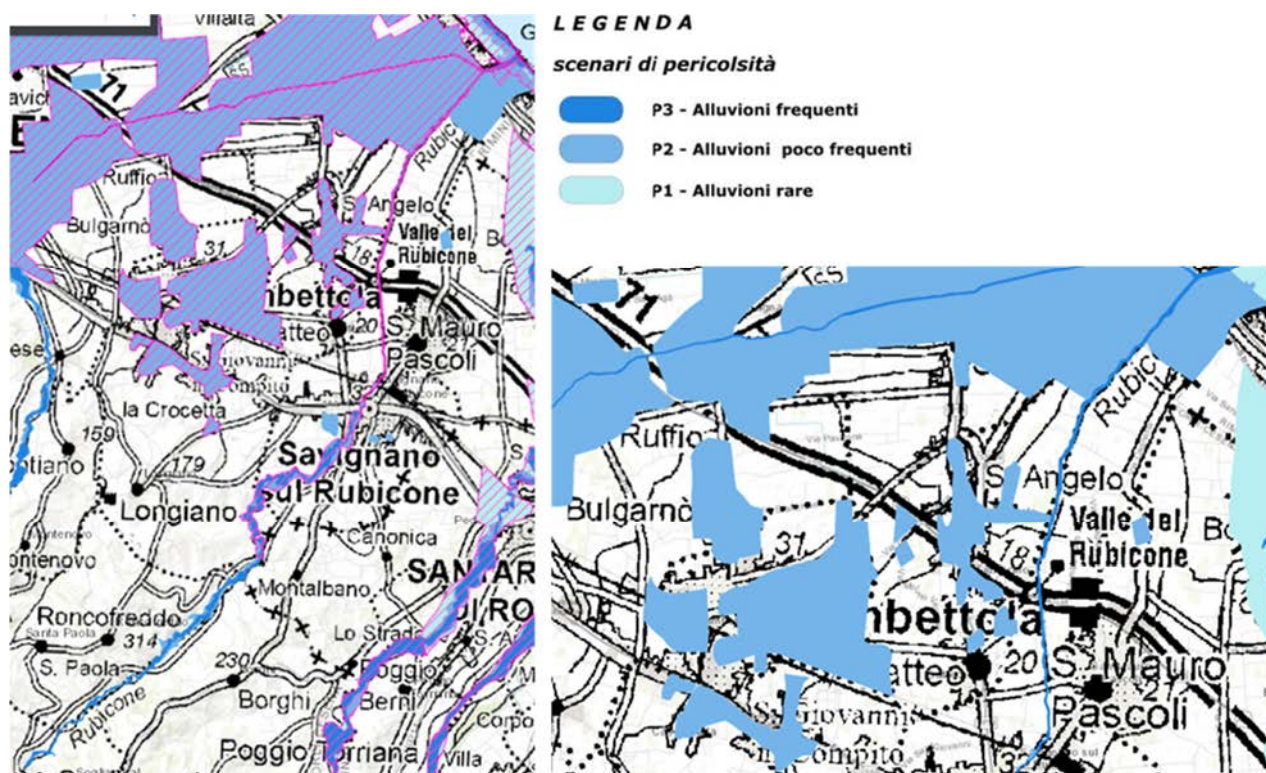


Figura 7 - Estratto della mappa del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA).

Art. 33 (disposizioni per la sicurezza idraulica della costa).

- *2,50 m per Tempo di ritorno superiore a 100 anni. 1. Nelle more dell'attuazione delle disposizioni per la costa da parte della Regione Emilia Romagna previste dal PGRA, approvato ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.lgs. 23 febbraio 2010 n. 49, nelle aree potenzialmente interessate da alluvioni frequenti (P3) o poco frequenti (P2), i Comuni provvederanno, nell'ambito delle procedure autorizzative di loro competenza in materia di interventi edilizi ed infrastrutturali, a richiedere l'adozione di specifiche misure di riduzione della vulnerabilità in funzione:*
 - *delle caratteristiche del territorio e del relativo uso del suolo,*
 - *del tipo di intervento e della destinazione d'uso prevista,*
 - *del riferimento ai seguenti valori dell'elevazione totale della superficie del mare indicati dal PGRA per diversi scenari e relativi tempi di ritorno:*
 - *1,50 m per Tempo di ritorno pari a 10 anni;*
 - *1,80 m per Tempo di ritorno pari a 100 anni.*

Strumentazione urbanistica comunale

► Comune di Cesenatico

Il Comune di Cesenatico ha approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 45 del 13/10/2022 il Piano Urbanistico Generale (a norma dell'Art. 45 della L.R. 21 Dicembre 2017, n. 24), comprensivo di del Piano dell'Arenile e di proposta di variante al PTCP/PTPR.

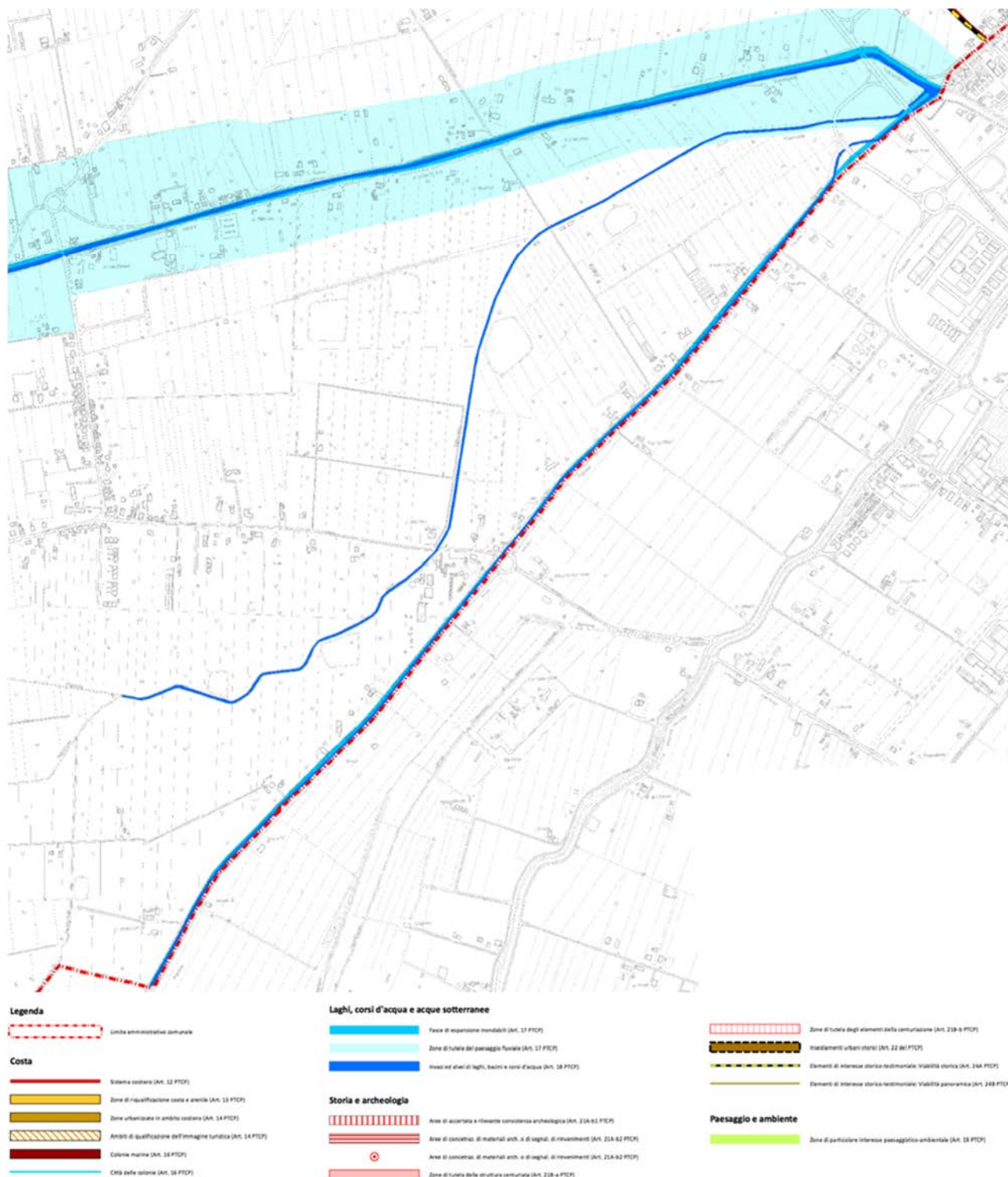


Figura 8 - Estratto dal PUG – Piano Urbanistico Generale.

L' "Assetto strategico della città pubblica" (Tavola St3) del PUG del comune di Cesenatico (Figura 9) identifica l'itinerario di progetto tra le previste "Piste ciclabili e ciclovie".

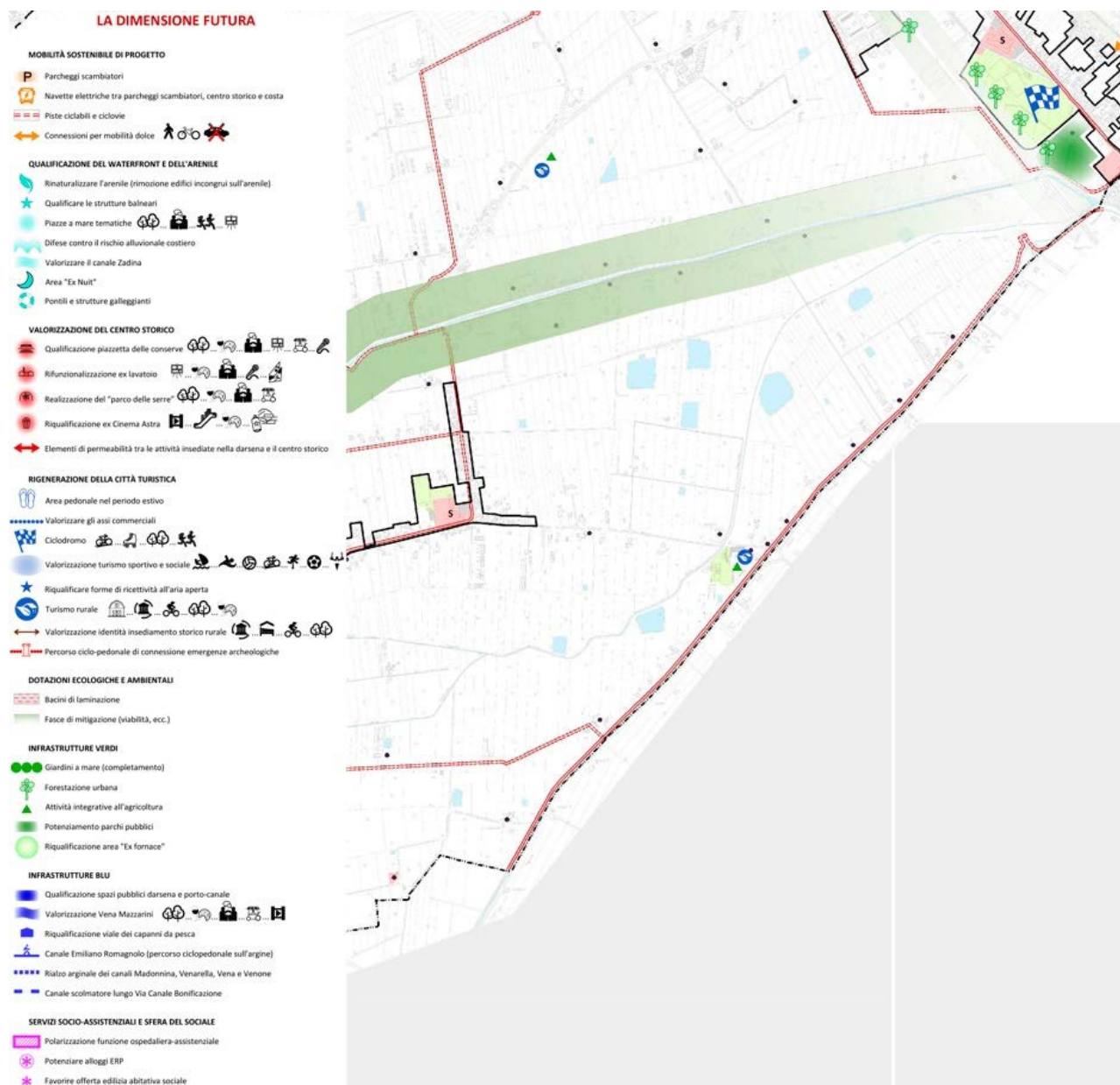


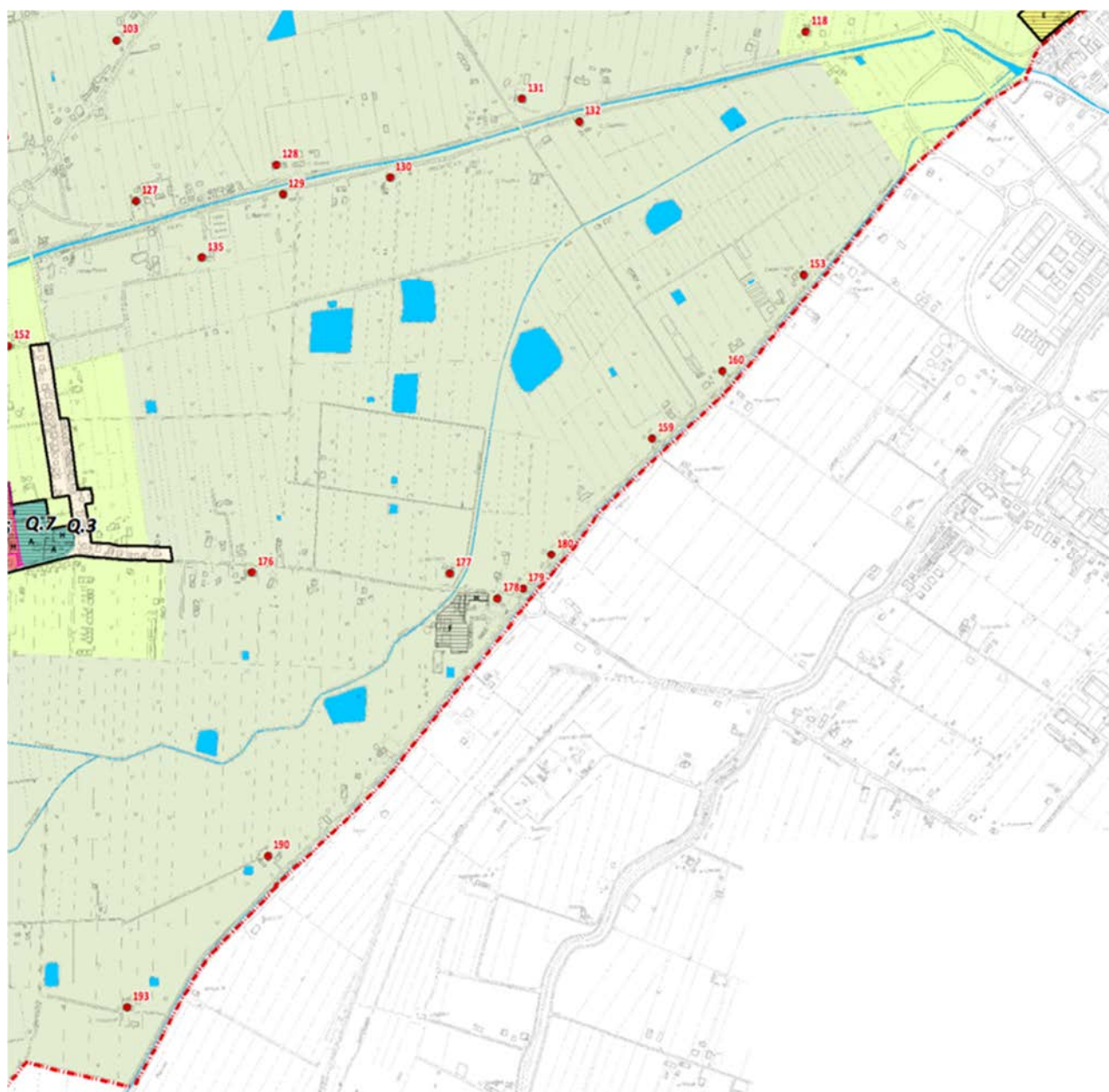
Figura 9 - Estratto dal PUG, "Assetto strategico della città pubblica".

Come da estratto della tavola "Trasformabilità" (St5) del PUG (Figura 10) il tratto che fiancheggia il torrente Rigossa, lungo il quale si propone la realizzazione dell'itinerario, attraversa il "Territorio rurale a valenza agroambientale e fruitiva e Territorio rurale periurbano" corrispondente alle parti di territorio di pianura immediatamente a ridosso della conurbazione costiera. Esso è caratterizzato dall'intensa e quasi esclusiva coltivazione agricola dei suoli (principalmente colture a seminato).

Le prescrizioni indicano che [...] per questo ambito, debbano essere mantenute le caratteristiche produttive agricole possibili e più adatte, perseguita una forte riqualificazione ecologico ambientale

connessa alle attività agricole e rurali, anche a sostegno di politiche di fruizione del territorio rurale e di relazione tra il sistema urbano costiero e quello del retroterra.

Alla valorizzazione dei caratteri paesaggistici dei luoghi dovrà, quindi, direttamente concorrere la costituzione di un sistema, il più possibile integrato, di attività compatibili e diversificate nel sistema costa-entroterra. La riqualificazione ambientale dovrà tendere alla conformazione di un paesaggio agricolo che proponga e potenzi i segni di rinaturalità quali siepi, filari e tessere vegetali, all'interno del quale strutturare **una rete di percorsi rurali che amplino l'offerta turistico-ricreativa del territorio.**



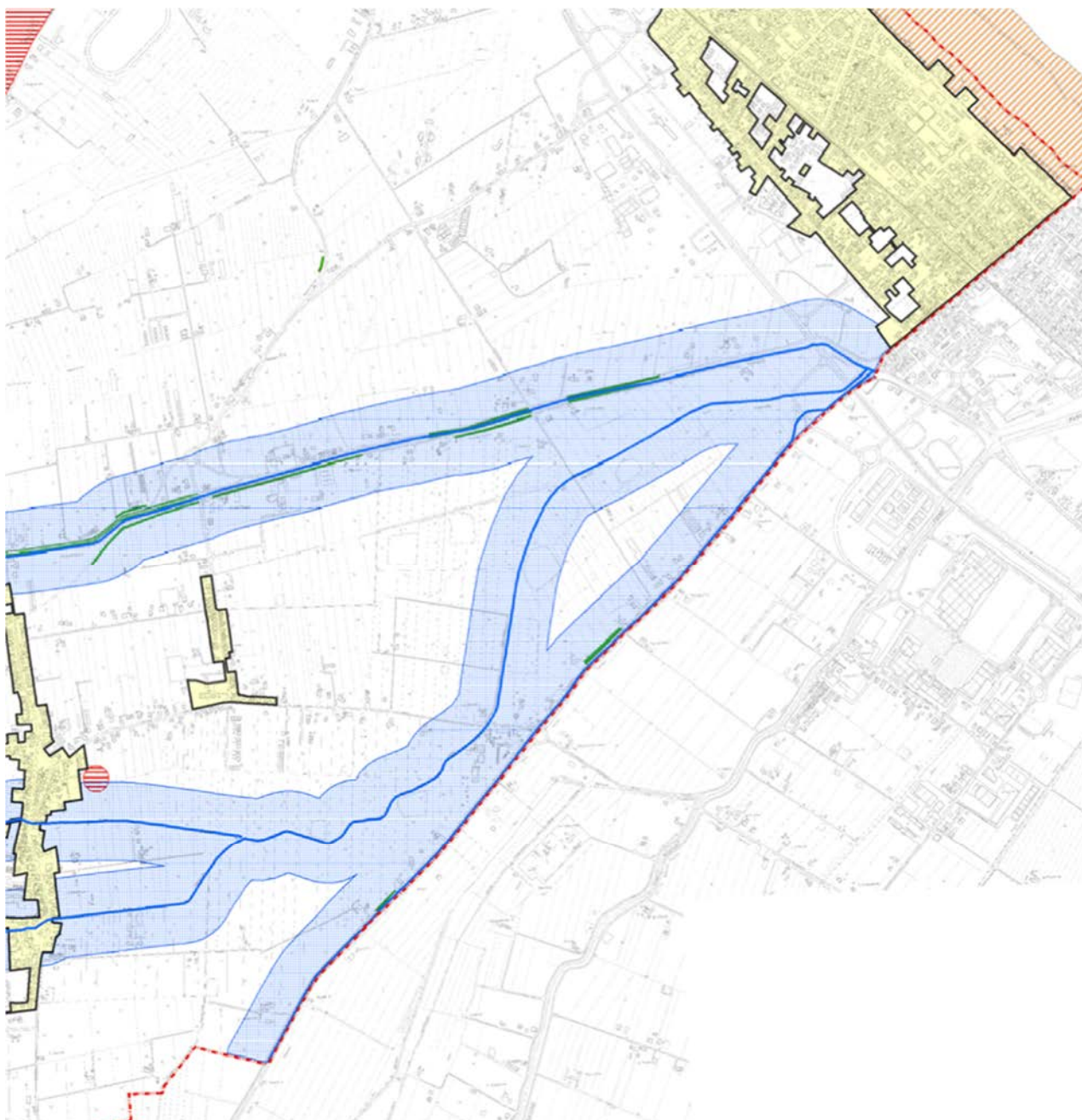
TELAIO PAESAGGISTICO AMBIENTALE

Infrastrutture verdi

	Dotazioni ecologiche e ambientali		Agricoltura urbana		Territorio rurale periurbano
	Pineta		Territorio rurale periurbano		Territorio rurale a valenza agroambientale e fruttiva
	Boschi		Territorio rurale a valenza agroambientale e fruttiva		Territorio rurale ad alta vocazione produttiva agricola specializzata

Figura 10 - Estratto dal PUG, "Trasformabilità".

La Tavola Qc3 delle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004" (Figura 11) mostra che l'area di progetto nel comune di Cesenatico è soggetta a richiesta di autorizzazione paesaggistica di cui all'Art. 146 del Dlgs 42/2004 in quanto relativa a fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal ex RD 1775/1933, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.



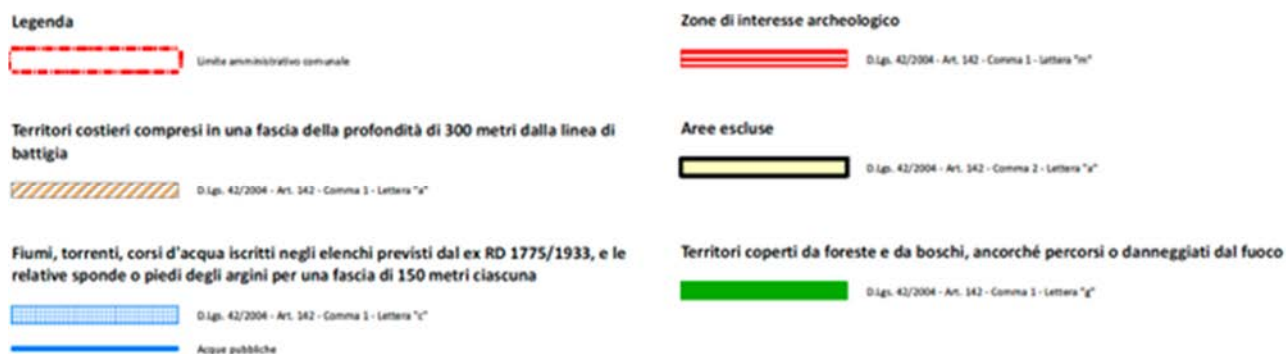


Figura 11 - Estratto dal PUG, "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004".

► Comune di Gatteo

Il Comune di Gatteo ha approvato il PSC intercomunale, il Regolamento urbanistico e edilizio intercomunali (Comune di Gatteo, San Mauro Pascoli e Savignano sul Rubicone) nel Consiglio dell'Unione Rubicone e Mare con deliberazione n. 15 del 14/05/2018 in vigore dal 30/05/20218.

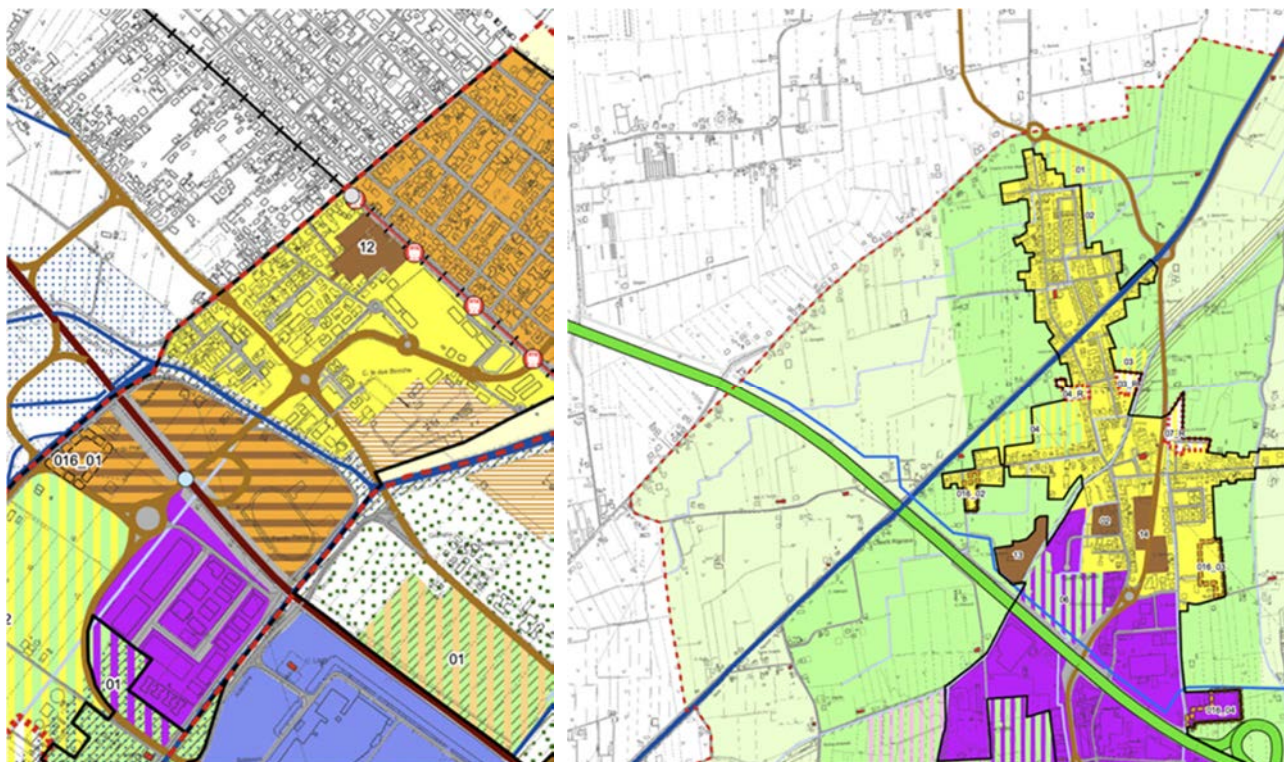




Figura 12 - Estratto dal PSC intercomunale, "Assetto della mobilità e ambiti normativi".

Lo schema di "Assetto della mobilità e ambiti normativi" mostrato nella tavola B3 del PSC intercomunale (Figura 12) illustrata nell'estratto mostra come l'itinerario attraversi in un primo tratto ricadente a Gatteo a Mare, una porzione di territorio interessata dall'ambito "A10-Ambiti urbani consolidati" della LR 20/2000. Tali ambiti sono idonei alla definizione degli indirizzi e degli obiettivi di cui all'art.3.4 che disciplina il riuso e rigenerazione degli ambiti urbani consolidati ovvero [...] il processo di qualificazione della città consolidata, secondo criteri di sostenibilità e per accrescerne la competitività con la qualificazione e l'ampliamento dei servizi e delle funzioni strategiche ivi insediati. Tra gli interventi qualificanti si elencano anche:

- la valorizzazione degli spazi pubblici;
- la razionalizzazione della mobilità urbana.

L'itinerario attraversa una parte di argine del Pisciatello, ricadendo nella Zona di tutela fluviale, già disciplinata dall'Art. 17 del PTCP, già richiamate sopra.

Il tratto di pista in sede propria da realizzare su corsia ciclabile intercetta l'ambito A13 "ambiti da rigenerare specializzati per attività turistico-ricettive e terziarie" caratterizzati da tessuti spontanei, con infrastrutture e dotazioni territoriali carenti e da riqualificare tramite pianificazione operativa/attuativa.

Nella parte di Gatteo terra, l'itinerario prosegue su strade esistenti, costeggiando il territorio rurale e gli "Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola" A19 e gli "Ambiti agricoli periurbani A20".

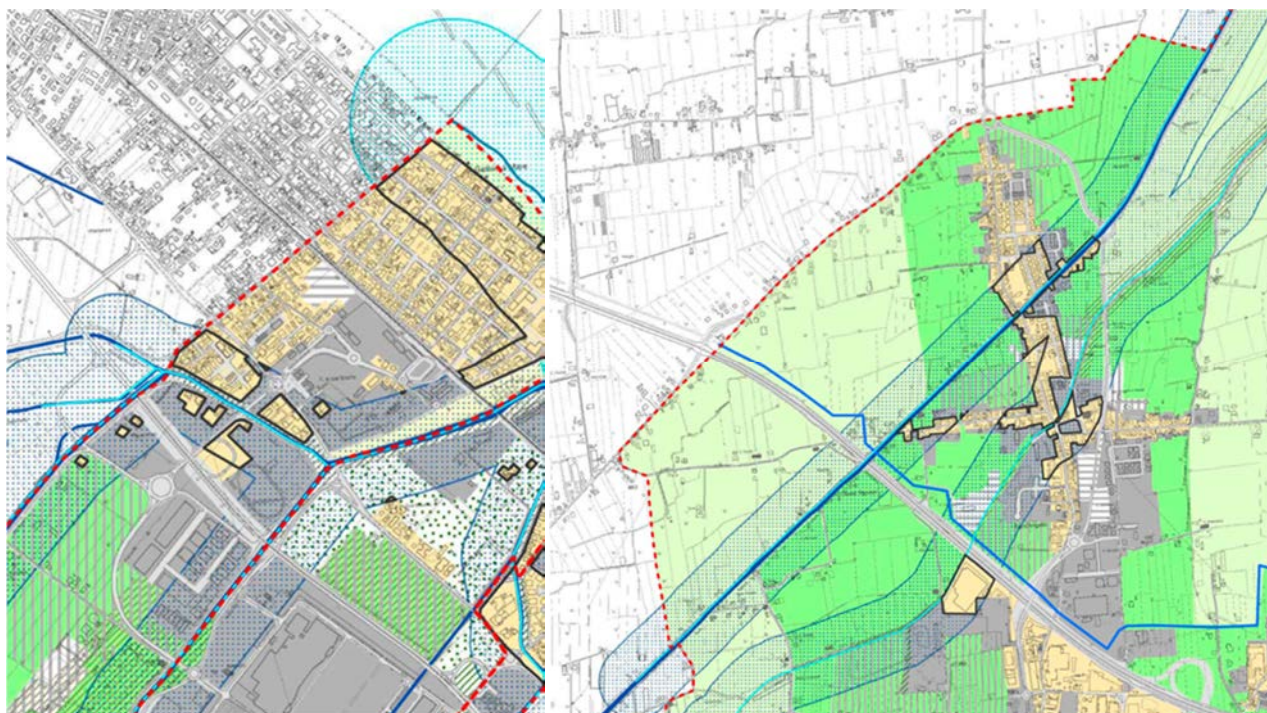
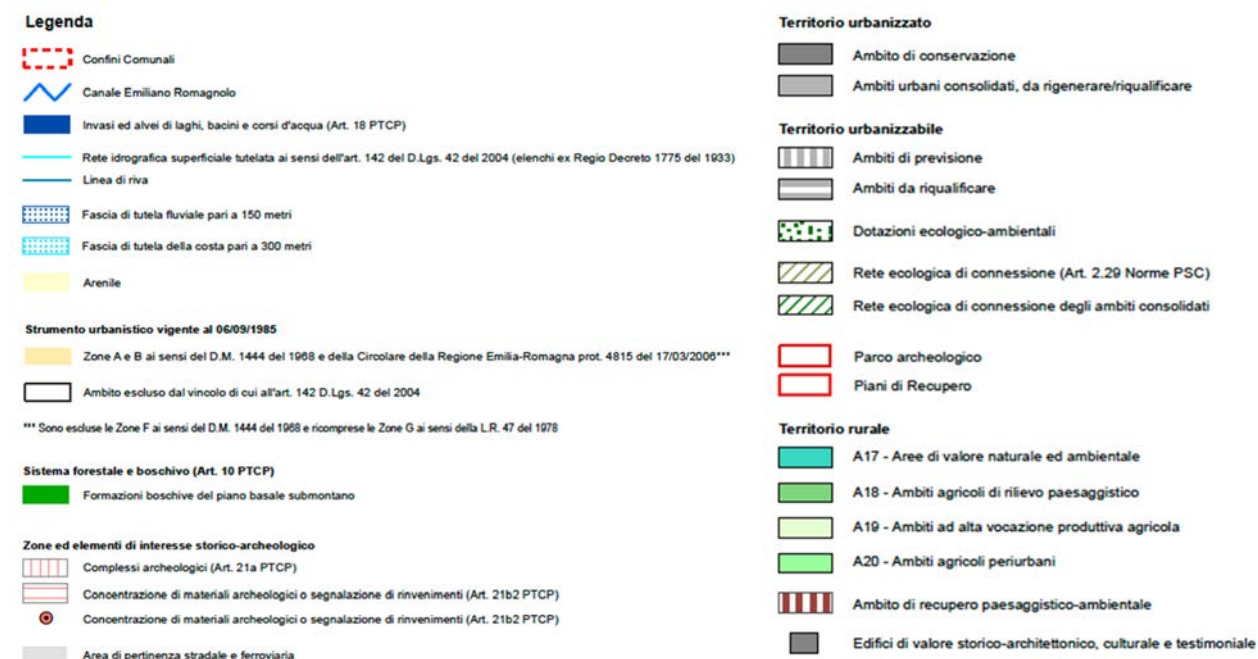


Figura 13 - Estratto dal PUG, "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004".

► **Comune di Gambettola**

In data 23/03/2007 è stato stipulato l'Accordo amministrativo tra la Provincia di Forlì-Cesena e il Comune di Gambettola per la formazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) all'interno della Variante Integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Forlì-Cesena (PTCP), avvalendosi delle possibilità previste dall'art. 21 della L.R. 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" (Figura 14).



Lo schema di assetto territoriale presentato nell'elaborato A della Variante integrativa al PTCP (Figura 15) identifica il passaggio dell'itinerario previsto su argine in "Ambito ad alta vocazione produttiva specializzata di pianura" (Art A-19a) caratterizzato dalla intensa e quasi esclusiva coltivazione agricola dei suoli (colture specializzate e seminativi). Lo stesso ambito è interessato dall'attraversamento del Canale Emiliano Romagnolo, in particolare il Comune di Gambettola che, pur non essendo direttamente attraversato dal Canale, ricade nel distretto irriguo del Pisciatello-Rubicone. Ciò detto, la disponibilità di risorsa idrica è affidata alle fonti di approvvigionamento tradizionali (acque sotterranee, bacini naturali ed artificiali, corsi d'acqua superficiali).

Il territorio considerato si caratterizza inoltre per la presenza di elementi appartenenti alle cosiddette "aree preferenziali" a prevalente tutela idrologica, definite dal Piano Regionale di Sviluppo Rurale e dal PTCP per l'applicazione delle Misure Agroambientali; in particolare il territorio è inciso dai canali di bonifica e dal corridoio fluviale del Torrente Rigossa. Ciò rende implicito il collegamento agli obiettivi di tutela e sostenibilità ambientale definite dall'Asse 2 del piano settoriale e dalle più specifiche indicazioni contenute negli strumenti della pianificazione settoriale provinciale.

[...] dovrà essere promossa nell'ambito fluviale e nelle pertinenze dei canali di bonifica (ove si esercita la maggior pressione sul sistema delle acque) l'adozione di tecniche produttive finalizzate alla riduzione degli effetti ambientali dell'impiego dei mezzi tecnici, alla conservazione delle fertilità dei suoli e alla salvaguardia della salute degli operatori agricoli e dei consumatori.

[...] necessità di perseguire gli obiettivi volti a favorire la presenza della biodiversità attraverso il potenziamento e la ricostituzione della rete ecologica di spazi naturali, di diversificazione delle produzioni agricole, anche attraverso l'impianto di specie arboree a fini produttivi e/o ambientali.

In prossimità del centro urbano di Gambettola, l'itinerario attraversa alcuni Ambiti da riqualificare:

- *Dotazioni territoriali di qualità urbana (Art. A11);*
- *Destinazione terziario-commerciale.*

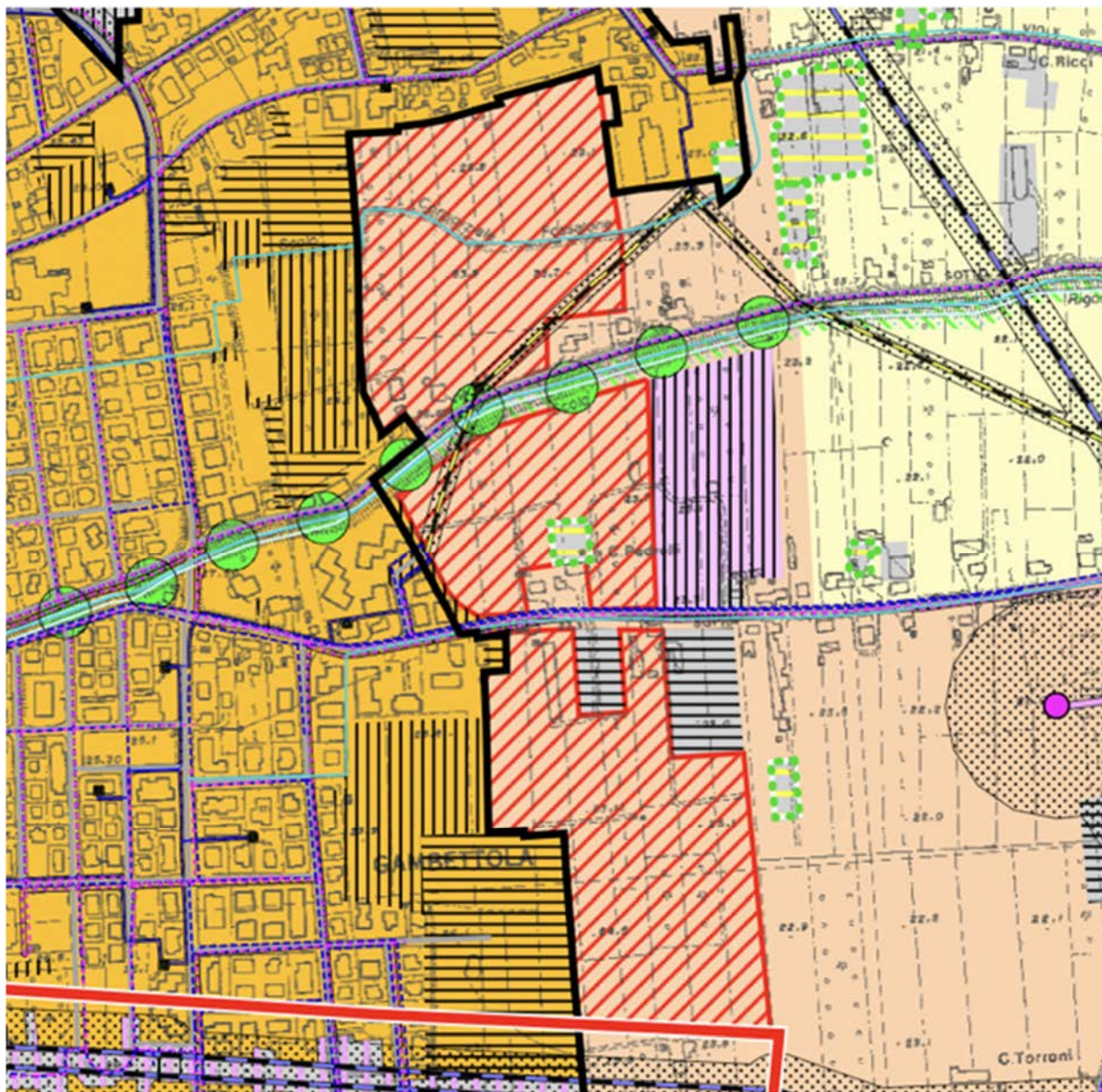
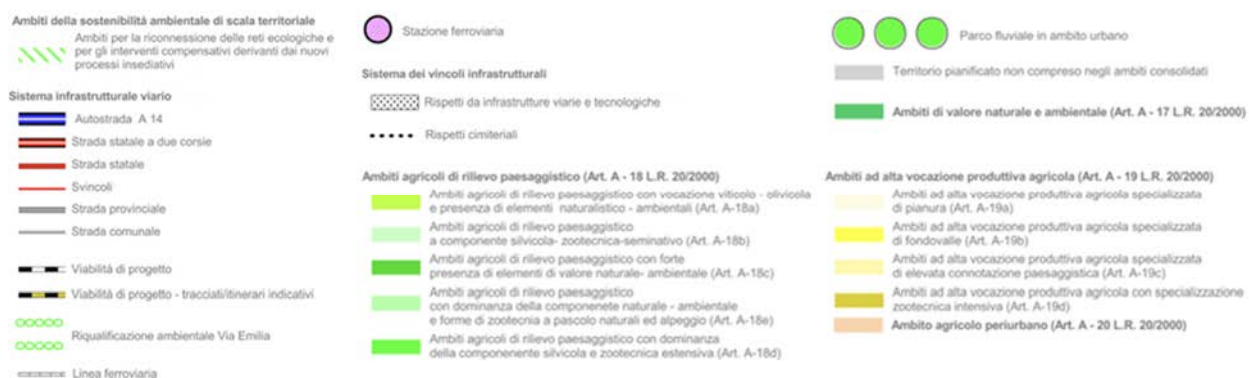


Figura 15 - Assetto territoriale presentato nell'elaborato A della Variante integrativa al PTCP.



La scheda "Ambito insediativo A12 Via Verdi" mostra l'area interessata dall'itinerario ricadente in "Ambiti per la riconnessione delle reti ecologiche e per gli interventi compensativi derivanti dai nuovi processi insediativi" oltre che essere identificata come "Parco fluviale in ambito urbano".

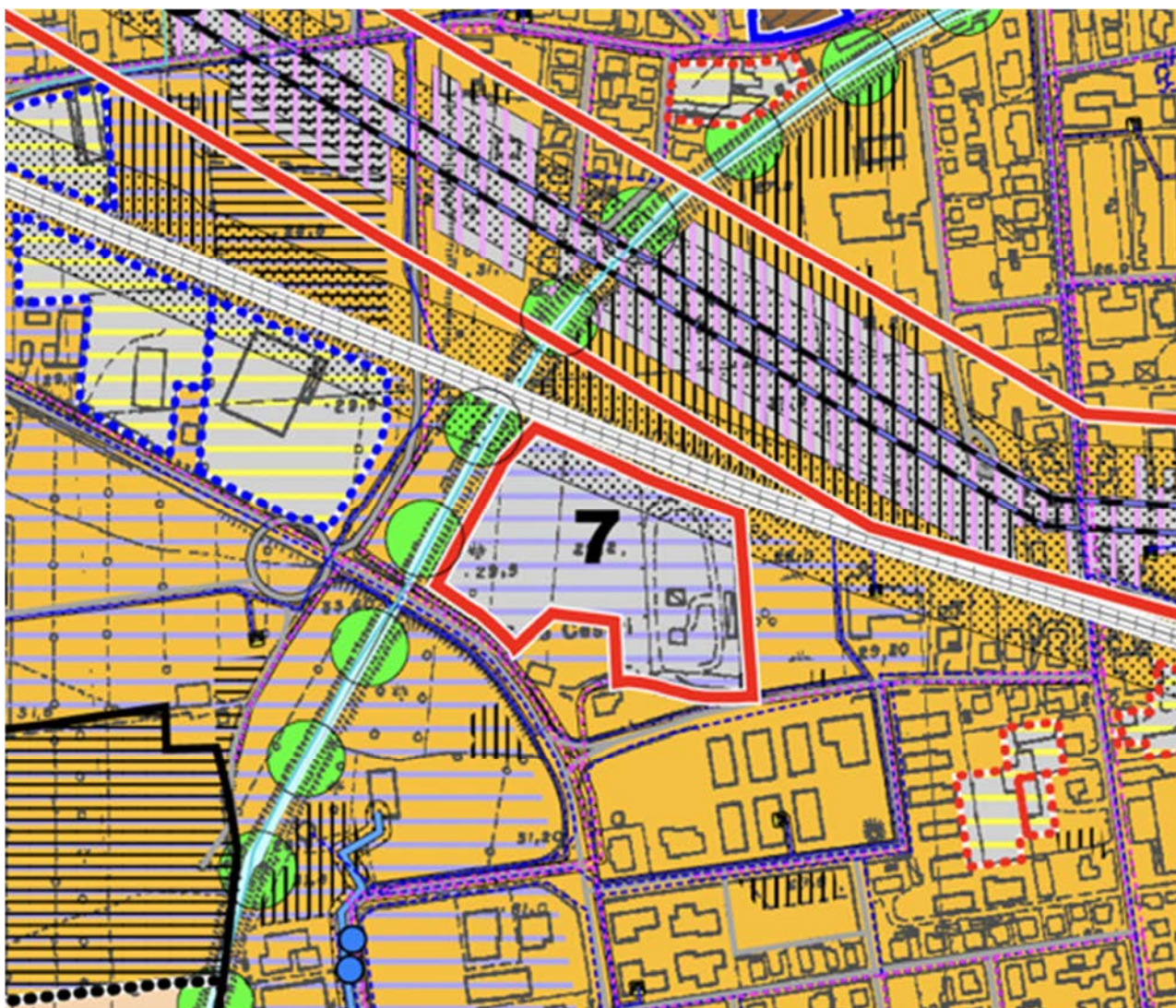
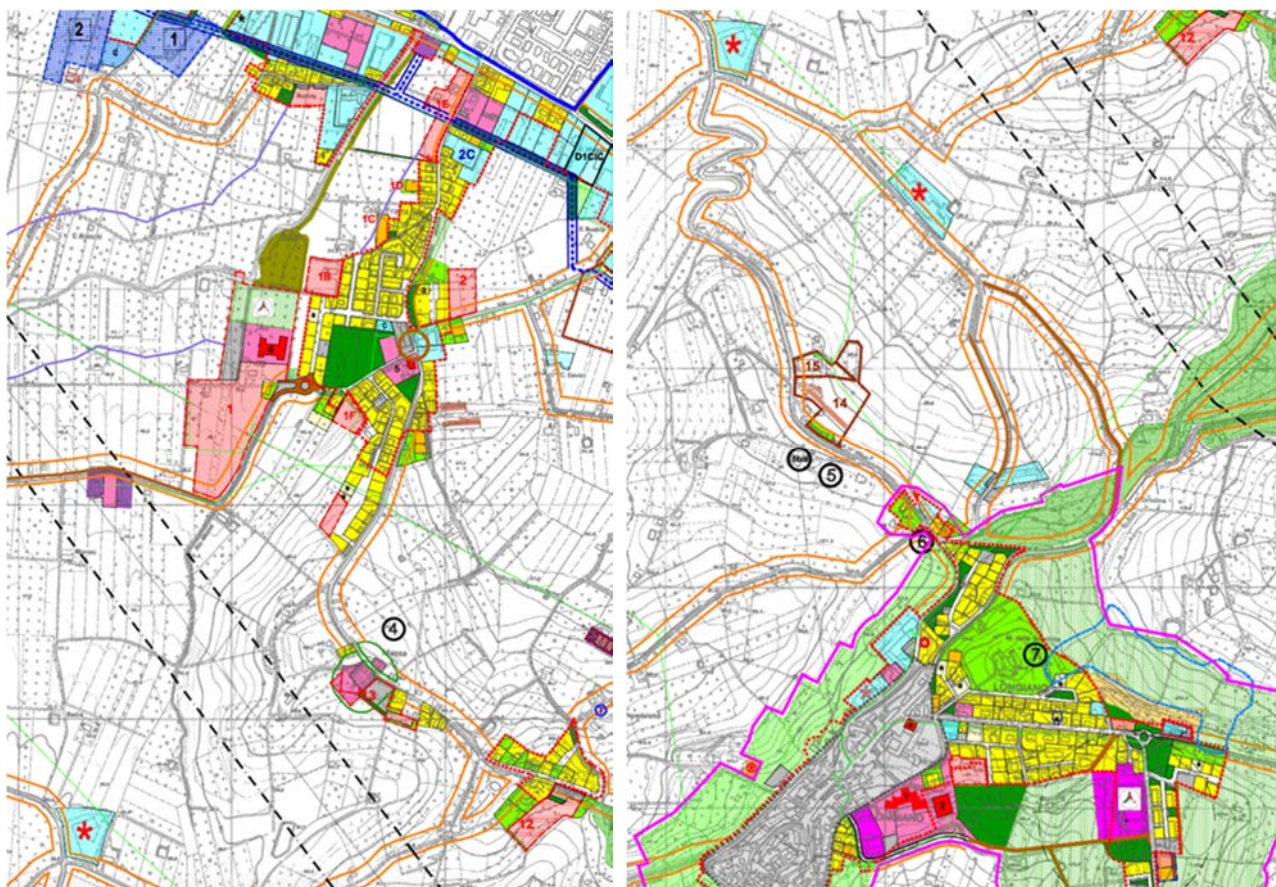


Figura 16 - Scheda d'ambito "Riqualificazione A11 Molino".

La scheda d'ambito "Riqualificazione A11 Molino" (Figura 16), prescrive inoltre la [...] valorizzazione delle pertinenze del torrente Rigossa, destinando le aree in fregio all'argine alla costituzione del parco fluviale in ambito urbano.

► Comune di Longiano

Il comune di Longiano ha adeguato il PRG vigente redatto nel 2000, nel Marzo 2017.



LEGENDA

	A	ZONE CULTURALI AMBIENTALI		E4	ZONE AGRICOLE A CAMPAGNA FERMO		DELIMITAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO ELETTRODOTTO A.T. RIFERITA A 0,2 metri scala
	AS	AREA STUDIO NTA mt. 8 x 8		E6	ZONE AGRICOLE DI TUTELA DEL PROFILO PREESISTENTE		LINEA DIREZIONALE
	A5	COMPLESSI E EDIFICI ISOLATI		VRd	VERDE VERDE DI RISPETTO AL DEPURATORE		ROTATORIA / BIVIO STRADALE
	B1-B1*	B1 - ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO EDIFICATE B1* - ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO EDIFICATE INCONGRUE		VRGE	VERDE DI RISPETTO ISOLA ECOLOGICA		STRADE DI PROGETTO
	B2	ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO DI NUOVA PREVISIONE		VRc	ZONE A VERDE DI RISPETTO CIMITERIALE		CONDOTTE ACQUISITE DI ROMA/NA
	B3-B3*	B3 - ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO NON EDIFICATE B3* - DERIVANTI DA LOTTEZZIONI CON CONVENZIONI SCADUTE		VRF	VERDE DI RISPETTO FLUVIALE		AREA VINCOLATA LEGGE 108/98
	B4	NUOVE ZONE RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO DESTINATE A EDILIZIA SOCIALE		V	VERDE PUBBLICO		EDIFICIO DESTINATO AL TURISMO RURALE
	C	ZONE RESIDENZIALI DI ESPANSIONE		VP	VERDE PRIVATO		PPR ZONE SOTTOPOSTE A P.P. DI RECUPERO
	D1-D1*	D1 - ZONE ARTIGIANO-INDUSTRIALI DI COMPLETAMENTO D1* - ZONE ARTIGIANO-INDUSTRIALI DI COMPLETAMENTO SOGGETTE AD ACCORDO PUBBLICO-PRIVATO		VS	VERDE SPORTIVO		PUA, RESIDENZIALI
	D1/D3	ZONE PRODUTTIVE DI COMPLETAMENTO SATURATE		G1	ZONE PER ATTREZZATURE COMUNI		PUA, PRODUTTIVI
	D2/D2R	D2 - ZONE ARTIGIANO-INDUSTRIALI DI ESPANSIONE D2R - ZONE ARTIGIANO-INDUSTRIALI DI ESPANSIONE DI ROTTAMAZIONE		G2	ZONE SPORTIVE		AREE SOGGETTE AD ACCORDO DI PROGRAMMA A DESTINAZIONE PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE (2008)
	D3 - D3*	D3 - ZONE PER ATTREZZATURE TURISTICHE ALBERGHIERE D3* - DI COMPLETAMENTO PREESISTENTE		G3	ZONE PER ATTREZZATURE TECNICHE-DISTRIBUTIVE		AREE SOGGETTE AD ACCORDO DI PROGRAMMA A DESTINAZIONE PREVALENTEMENTE PRODUTTIVA (2008)
	D4	ZONE PER ROTTAMAZIONE E DEMOLIZIONE		P	PARCHEGGIO PUBBLICO		AREE SOGGETTE AD ACCORDO PUBBLICO-PRIVATO AI SENSI DELLA LEGGE 108/98 DA ATTUARE CON PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO
	D5	ZONE PER ESPOSIZIONE E COMMERCIO AUTOVEICOLI		AZ	ALLUVAMENTI ZOOTECNICI - AREE DI PERTINENZA		AREE SOGGETTE AD ACCORDO PUBBLICO-PRIVATO AI SENSI DELLA LEGGE 108/98 DA ATTUARE CON INTERVENTO DIRETTO - PUA
	D6	D6.1 - DISTRIBUTORI ESISTENTI D6.2 - DISTRIBUTORI DI PROGETTO			EDIFICIO AD USO ALLEVAMENTO		AREA SOGGETTA AD ACCORDO DI PROGRAMMA DI COMPLETAMENTO RESIDENZIALE (2008)
	D6Sport	D6Sport - CENTRO PPR PRIVATO			PERIMETRO TERRITORIO COMUNALE		AREE SOGGETTE AD ACCORDO DI PROGRAMMA A DESTINAZIONE PRODUTTIVA (2008)
	E1	ZONE AGRICOLE NORMALI			PERIMETRO DEL TERRITORIO URBANIZZATO		
	E2	ZONE AGRICOLE BOSCHIVE / SISTEMA BOSCHIVO (Escluso caso forestale a uso del suolo - art. 3 del PTCP)			DELIMITAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO STRADALI DI PROVVIGIONE		
	E3	AMBITI AGRICOLI PERURBANI			DELIMITAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO FLUVIALI EX LEGGE GALASSO		

Figura 17 - Estratto dal PRG, "Zonizzazione del territorio comunale".

Nell'estratto della "Zonizzazione del territorio comunale" (Figura 17), si evidenzia il passaggio del primo tratto del tracciato di progetto in Comune di Longiano, in corrispondenza della sinistra Rigossa. Il tracciato interseca l'area a "Verde di rispetto fluviale":

Nelle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini, e corsi d'acqua di cui all'art.17 delle N.T.A. del P.T.C.P. della Provincia di Forlì-Cesena valgono tutte le norme e le prescrizioni in esso contenute, per i corsi d'acqua del Rigossa e del fiume Rubicone valgono le prescrizioni normative e la zonizzazione cartografica del P.T.C.P. della Provincia di Forlì- Cesena.

Proseguendo, nel tratto che costeggia il Parco deli Orti e che si congiunge a Via Badia, il tracciato incrocia una porzione di "Ambito agricolo periurbano". Negli ambiti agricoli periurbani, il P.R.G. persegue prioritariamente il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, nonché la promozione di attività integrative del reddito agrario dirette: [...] b) *a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazione ecologiche, secondo le prescrizioni della legislazione regionale vigente.*

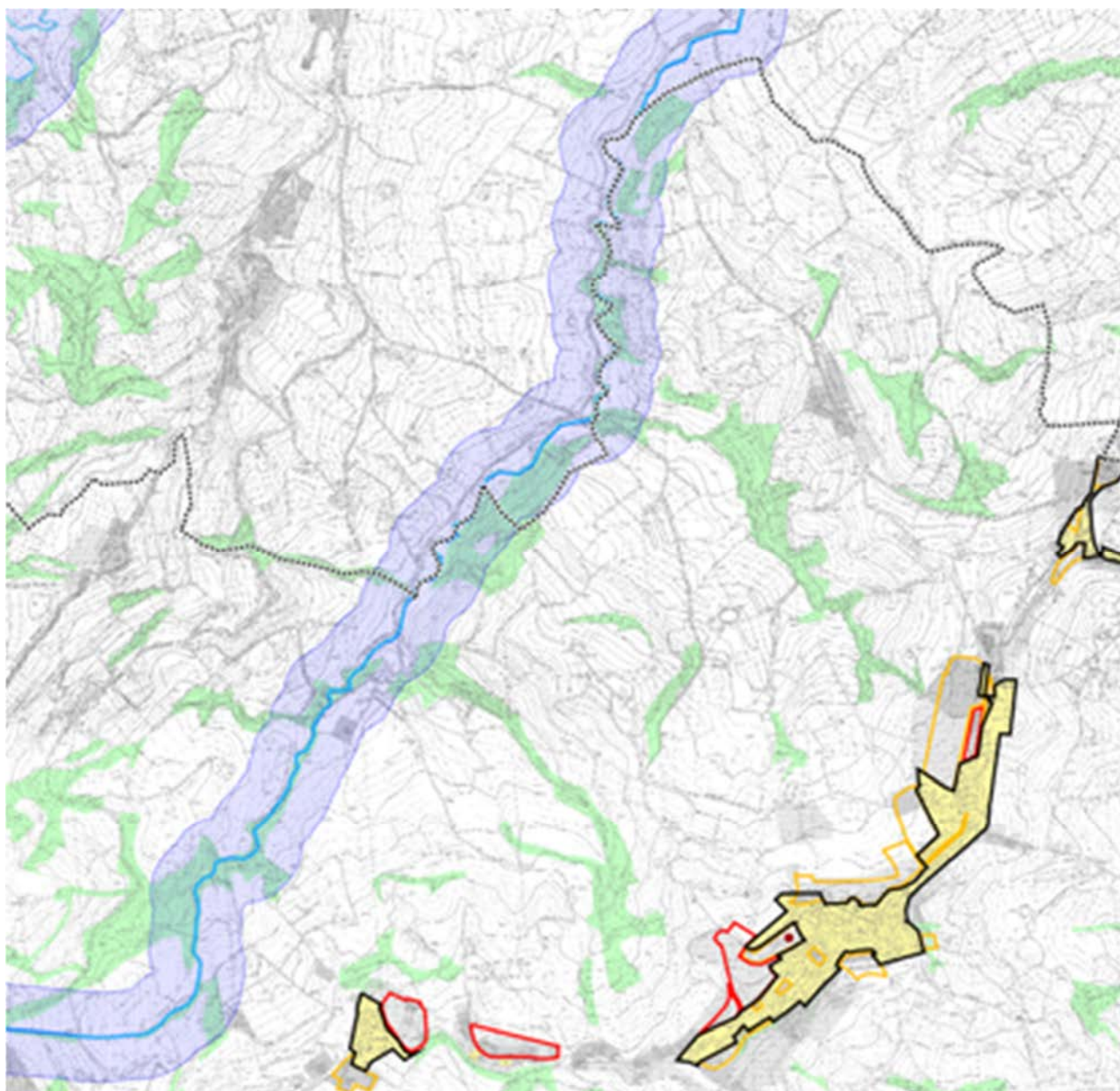
Inoltre, [...] *In queste aree possono essere realizzate costruzioni funzionali alla fruizione del verde, quali chioschi, punti di ristoro, servizi igienici, attrezzature tecnologiche, legate alla multifunzionalità dell'azienda agricola. È ammessa la realizzazione di aree di sosta, purché realizzate con pavimentazioni naturali, drenanti e di valenza paesaggistica.*

Il percorso prosegue fino al centro di Longiano su strade e carraie esistenti.

► **Comune di Roncofreddo**

Con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 29974/42 del 30 marzo 2009 la Provincia di Forlì-Cesena ha adottato, ai sensi dell'art. 27, commi 1 e 4, della Legge Regionale n. 20/2000 e s.m.i., la variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP); tale variante integrativa è volta a far assumere al P.T.C.P. della Provincia di Forlì - Cesena, ai sensi dell'art. 21, comma 1, della suddetta Legge Regionale, il valore e gli effetti di PSC anche del Comune di Roncofreddo. La variante integrativa è approvata dal Consiglio con Delibera di consiglio n. 48 del 28-04-2010.

L'elaborato E delle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.lgs 42/2004" (Figura 18) mette in evidenza la necessità di richiedere l'autorizzazione paesaggistica per gli interventi relativi alla segnaletica stradale e moderazione del traffico che riguardano il tratto di strada ricadente nella Fascia di tutela fluviale a 150.



LEGENDA

Strumento urbanistico vigente al 06/05/1985:
PIANO DI FABBRICAZIONE approvato con Delibera Giunta Regionale n.512 del 23/05/1975
 e successiva variante Delibera Consiglio Comunale n.23/1981

- Zone A e B di cui al Decreto Ministeriale n. 1444 del 02/04/1968
- Zone di espansione per funzioni residenziali
- Zone di espansione per funzioni produttive
- Zone F di cui al Decreto Ministeriale n. 1444 del 02/04/1968
- Ambito escluso dal vincolo di cui all'art.142 D.Lgs. 43/2004

Zonizzazione PRG

- Territorio pianificato
- Territorio pianificato di progetto

Zone ad elementi di interesse storico-archeologico

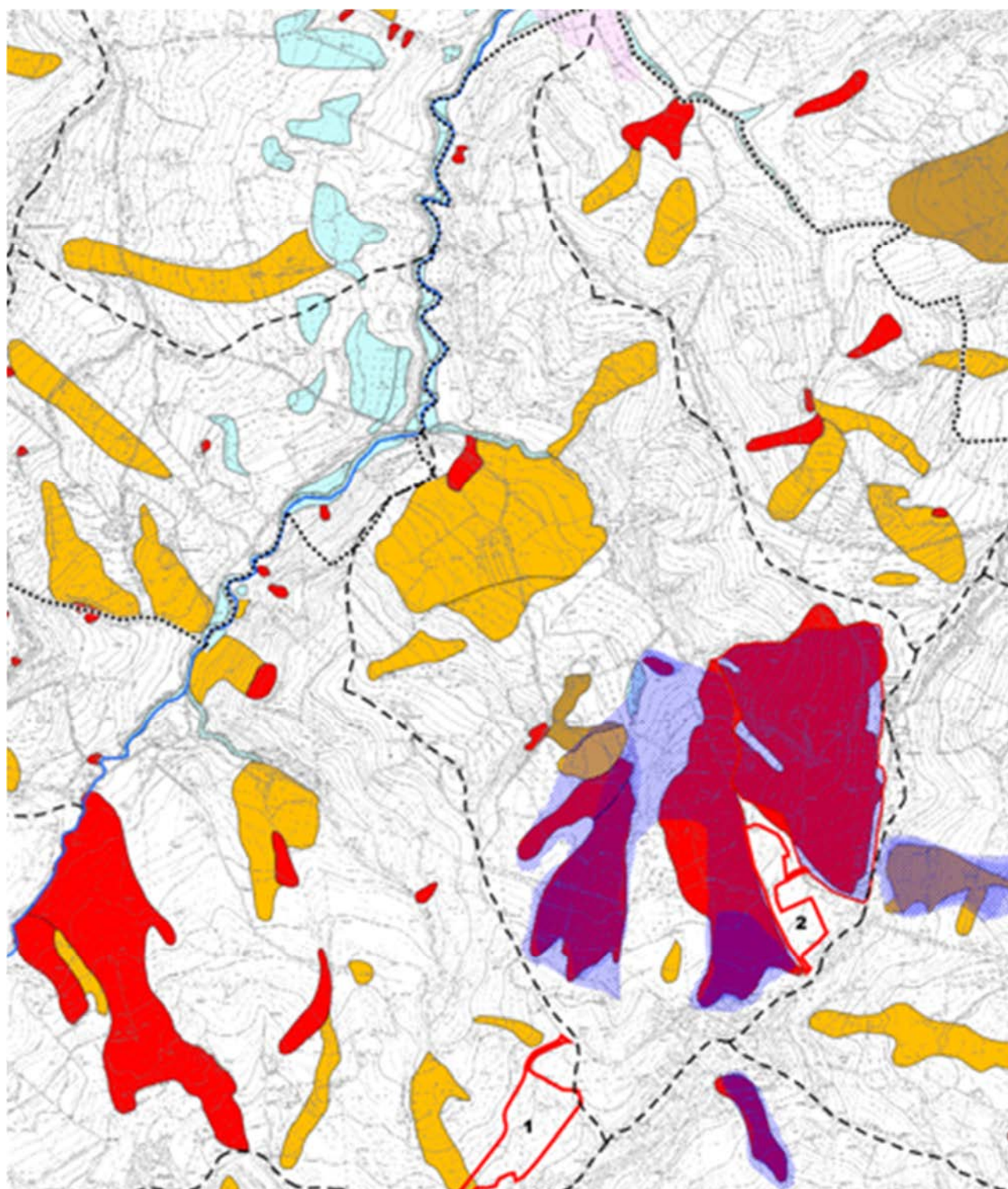
- Complessi archeologici (Art. 21a PTCP)
- Accertate e rilevante consistenza archeologica (Art. 21b PTCP)
- Concentrazione di materiali archeologici o segnalazione di rinvenimenti (Art. 21b2 PTCP)

Acque pubbliche (pianchi ex Regio Decreto n.1775 del 1933)

- Rete idrografica superficiale tutelata ai sensi dell' art.142 del D.Lgs. n.42/2004
- Alvei, invasi e corsi d'acqua principali oggetto di tutela da PTCP
- Aree naturali di notevole interesse pubblico (Art. 136 D. Lgs 43/2004)
- Zone boscate
- Zone situate a quota maggiore di 1200 m s.l.m.
- Fascia di tutela fluviale pari a 100 m
- Confine comunale

Figura 18 - Estratto relative alle "Aree soggette al rilascio di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004".

L'elaborato B3 "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale" (Figura 19) mostra come il percorso su strada intercetti in alcuni punti aree soggette a "Corpi di frana privi di pericolosità stagionale" e lambisca in alcune parti "Corpi di frana attivi". Il tratto che corre in parallelo al corso della Rigossa risulta invece "Area di alimentazione degli acquiferi sotterranei". Sulle aree che presentano fenomeni di dissesto il R.U.E. dovrà prevedere l'obbligo di presentazione e compilazione della "Scheda di rilevamento dei movimenti franosi", di cui all'allegato B del P.T.C.P., in relazione a qualsiasi intervento, pubblico o privato. Il Comune è tenuto alla realizzazione di un S.I.T. specifico, anche in forma associata o convenzionata, sui dati anzidetti da rendere disponibile agli Enti sovraordinati. I progetti di opere pubbliche, nazionali, regionali e subregionali, eventualmente difforni dalle prescrizioni del presente articolo, devono essere suffragati da specifiche e approfondite analisi geologiche comprovanti l'insussistenza nell'area di interesse delle condizioni di dissesto e di instabilità, di cui al precedente sesto comma ovvero, qualora sia dimostrata l'impossibilità di alternative localizzative, prevedere la realizzazione di opere di sistemazione e bonifica delle aree interessate che garantiscano condizioni di sicurezza dell'intervento e la non influenza dello stesso nei confronti della stabilità del versante interessato.



LEGENDA

----- Confine comunale

----- Corsi d'acqua

----- Crinali

----- Scarpare

Zone crollative

----- Crolli

----- Area di potenziale retrogressione crollativa

----- Area crollativa

Area interessate da frane attive

----- Corpi di frana attivi

Area interessate da frane quiescenti

----- Corpi di frana privi di periodicità stagionali

Zone ed elementi caratterizzati da potenziale instabilità

----- Coltri di depositi di versante

----- Depositi eluvio-colluviali

----- Depositi alluvionali terrazzati

----- Conoidi di deposizione

Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei

----- Area di alimentazione degli acquedotti sotterranei

----- Area caratterizzata da ricchezza di falde vinche

Ambiti di adattamento al Piano di Bacino

----- Area a rischio di frana (AUS Bacini Romagnoli)

----- Area ad elevata probabilità di esondazione (AUS Bacini Romagnoli)

Ulteriori ambiti interessati da fenomeni di dissesto

----- Adatti da consolidare Legge 445/1998 e/o Piano straordinario Legge 267/1998

----- Subsidenza (cm. per anno dal 1970 in poi)

Territorio urbanizzabile

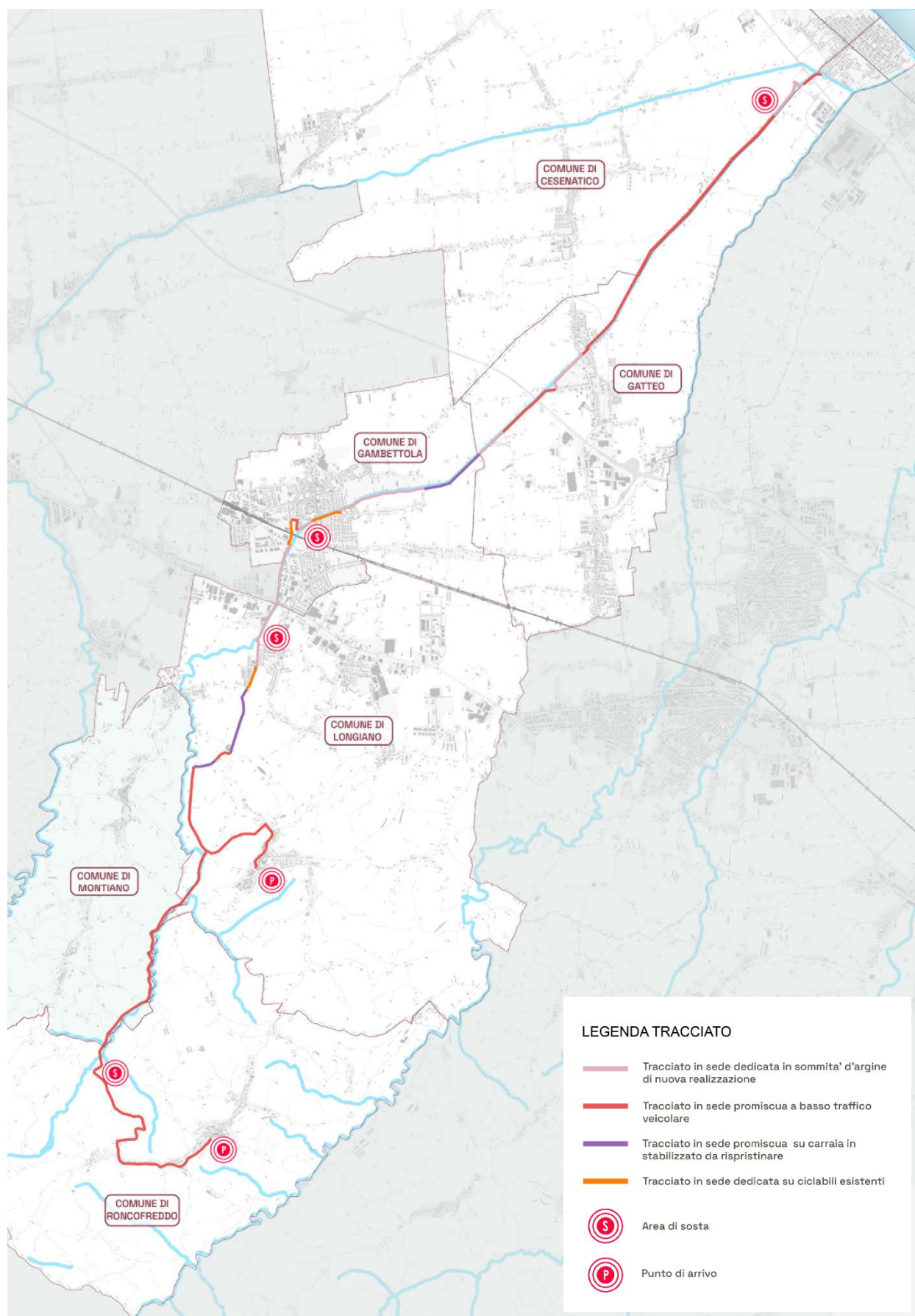
----- Ambiti per nuovi insediamenti (Art. A-11 - Art. A-12)

----- Nuovi ambiti specializzati per attività produttive e terziarie (Art. A-11 - Art. A-13)

Figura 19 - "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale".

DESCRIZIONE DEL TRACCIATO DI PROGETTO

Area oggetto di intervento



MISURE

3,5 km di ciclovia nel Comune di Cesenatico
 3,5 km di ciclovia nel Comune di Gatteo
 4,0 km di ciclovia nel Comune di Gambettola
 6,8 km di ciclovia nel Comune di Longiano
 2,5 km di ciclovia nel Comune di Montiano
 3,7 km di ciclovia nel Comune di Roncofreddo

Lunghezza Totale: 24 km circa

STATO

1,4 km percorsi ciclabili esistenti



3,7 km di percorsi da realizzare su sommità arginale non infrastrutturato



19,4 km di percorsi da realizzare su infrastrutture esistenti (percorsi in sede propria su carraia o su strada, in promiscuo o su terreno agricolo)



► Cesenatico

Il progetto della ciclovia della Rigossa si inserisce in una rete di infrastrutture lente, frammentata ma ricca di valore. L'itinerario fa uso di strade esistenti da mitigare, carraie da mantenere, corsie ciclabili da segnalare e argini da adibire a percorso ciclabile in sicurezza.

Il tracciato di progetto ha inizio nella località di **Cesenatico** ove presente una passerella sul Pisciatello (Figura 20) in via Antonio Vivaldi. Affiancandosi alla destra del torrente Rigossa prosegue verso l'interno in direzione di via Albinoni

Visto il ridotto traffico veicolare su via Vivaldi in quanto senza uscita, il progetto prevede la realizzazione di una Strada 30 garantendo una condivisione fra auto e cicli della strada.



Figura 20 - Passerella pedonale via Vivaldi _ inizio dell'itinerario.

Il tracciato procede in direzione monte sull'argine sinistro per circa 610 metri, attraversando il ponte esistente sul torrente Rigossa e successivamente lo svincolo della SS16 avvalendosi di un sottopasso esistente di larghezza circa 4,0m (attualmente utilizzato impropriamente come ricovero per i mezzi agricoli), da riqualificare al fine di creare un ambiente pulito, illuminato, sicuro.

Questo tratto non necessita di particolari sistemazioni o adeguamenti, verrà realizzata la stratigrafia prevista in progetto costituita da tessuto non tessuto gr 400, sottofondo in misto granulare con legante naturale, granulometria 0/150, spessore 20cm, uno strato superficiale di finitura in misto granulometrico stabilizzato, spessore 10cm, ed una regolarizzazione della sommità d'argine con terreno da rilevato. Si segnala la possibilità di sfruttare via Fiorentina per collegare questa ciclovia con quella del Pisciatello.

In questo tratto verrà anche realizzata un'area di sosta che prevede il posizionamento di una colonnina di manutenzione per le bici, sedute, cestini, pannello informativo ed una fontana.

Il percorso prosegue in via Rigossa, strada a basso traffico veicolare, in sede promiscua. Tale tratto è già fruibile dalle biciclette, trattandosi di una strada con limite 30 utilizzata dai soli residenti ed al fine di migliorare la visibilità dei cicloturisti e la percorrenza in sicurezza, si propone la riclassificazione della strada in "itinerario cicloturistico" come da articolo 2 comma 2 lettera F-bis del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992 e ss.mm.ii.).

In corrispondenza della rotonda Due ponti (Figura 21, Figura 22) all'incrocio tra Via Rigossa e Via Fenili, si rende necessario un intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento. Le criticità che nascono dalla promiscuità tra i mezzi e dalla scarsa visibilità di alcuni assi stradali che interessano l'incrocio. La proposta prevede l'attraversamento dell'incrocio in sicurezza, il percorso verrà deviato dalla sede promiscua in via Rigossa, procederà nelle aree di risulta che attualmente definiscono le sedi stradali incidenti. Per meglio evidenziare il percorso verrà eseguita colorazione e inserimento di segnaletica orizzontale con pittogramma della bicicletta. Questo consentirà di avere una migliore visibilità e sicurezza sia da parte del ciclista che dell'automobilista. Su Via Fenili, in prossimità dell'attraversamento, saranno inseriti dissuasori ottici (strisce di rallentamento a circa 30 metri dall'incrocio) o fisici (cuscinetti berlinesi o dossi rallentatori). Inoltre, la mitigazione del traffico prevede l'inserimento di cartelli di pericolo e segnalazione di presenza di ciclisti su strada.

Le caratteristiche di strada in "itinerario cicloturistico" permangono per circa 3,2 Km fino a S. Angelo in Gatteo.



Figura 21 - Incrocio stradale in corrispondenza della rotonda Due Ponti.



Figura 22 - Vista dell'incrocio da Via Fenili.

► **Sant'Angelo in Gatteo**

Il percorso riprende in località Sant'Angelo nel Comune di Gatteo, dove si rende necessaria l'apposizione di segnaletica verticale per migliorare gli attraversamenti per circa 1,3 km. A S. Angelo si intercetta la Rotonda Secondo Casadei e si attraversa la Rigossa attraversando su di un ponte pedonale esistente (Figura 23) che consente di passare dalla via in Sinistra a via Destra Rigossa. Questo tratto di strada senza uscita, a basso traffico e velocità ridotta viene percorso fino all'incrocio con la SP33/Via Salvador Allende che si attraversa per proseguire sull'argine in destra idraulica.



Figura 23 - Passerella pedonale esistente di collegamento tra via Sinistra Rigossa e via Destra Rigossa.

Il primo tratto di sommità arginale in destra Rigossa, tra via Allende e via Signori, su cui sono stati fatti recentemente dal Consorzio di Bonifica della Romagna interventi di messa in sicurezza, ha la

dimensione sufficiente concordata con l'ente stesso, per accogliere una ciclovia di larghezza 2,5 m, garantendo al contempo il transito in sicurezza degli utenti e lo spazio di manovra per i mezzi adibiti alla manutenzione degli argini. Nel primo tratto di lunghezza pari a 205 metri, in adiacenza ad una proprietà privata, ove il Consorzio ha realizzato l'allargamento dell'argine utilizzando massi legati con malta cementizia, verrà inserita in sommità del muro una staccionata di protezione contro la caduta di altezza pari a 110cm. Tale staccionata verrà fissata mediante bicchieri in acciaio fissati a loro volta in testa al muro esistente. Nei tratti in cui la sponda lato fiume fosse rivestita in cemento o dove è possibile caduta dall'alto è sempre consigliato l'inserimento di una protezione laterale. L'eventuale parapetto potrà essere rimovibile per non creare intralcio all'operatività dei mezzi di servizio e manutenzione.

Nel tratto su argine che segue di lunghezza pari a circa 300metri verrà realizzata la sede della ciclabile con la stratigrafia prevista in progetto, al termine in corrispondenza del civico 62 ,ove l'argine non ha più la larghezza che consentirebbe il posizionamento del percorso, verrà realizzata una rampa che permette la discesa dall'argine (Figura 24), per poi proseguire mediante un tratto di circa 150metri, oggetto di esproprio, che permette al percorso d'immettersi in via Signori, una strada a basso traffico con limite di velocità posto a 30 km/h.

Da questo punto, fino all'incrocio con via Molino Vecchio, l'itinerario prosegue in promiscuo con i veicoli lungo via destra Rigossa passando sotto il ponte dell'A14 su strada dissestata e soggetta ad allagamenti. La sezione stradale di media 3,2 m di via destra Rigossa, posta sull'argine del fiume, non consente la realizzazione di un percorso ciclabile protetto e il transito in promiscuo nel doppio senso di circolazione non permette ai ciclisti di spostarsi in sicurezza. Si propone, dunque, la classificazione del tratto di via destra Rigossa da via Molino Vecchio a via Campagnola in itinerario ciclopeditonale (art. 2 comma 2 lettera F-bis del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 285). L'itinerario ciclopeditonale è una strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Tale soluzione è possibile poiché la sezione della carreggiata stradale non è inferiore ai 3,0 m e la velocità massima consentita è di 30 km/h. Inoltre, la classificazione della strada in itinerario ciclopeditonale consente di lasciare la strada a doppio senso di circolazione limitando il transito, però, ai soli veicoli a motore autorizzati (residenti, frontisti, agricoltori).

Favorevole a questa soluzione, l'Amministrazione ha proposto di prevedere un pattugliamento di qualche giorno da parte della Polizia Locale ai due ingressi di via Destra Rigossa dal momento dell'istituzione dell'itinerario ciclopeditonale al fine di informare la cittadinanza sul cambio di viabilità.



Figura 24 - Via Signori a Sant'Angelo di Gatteo.

Da Via Molino Vecchio l'itinerario prosegue sempre sull'argine Destro per circa 450 metri, su tale tratto è ultimamente intervenuto il Consorzio mettendolo in sicurezza ed allargando l'argine, attualmente risulta possibile il posizionamento del percorso in sommità come concordato con l'ente stesso.

L'allargamento consente la realizzazione di una ciclovia di 2,5 m nella quale la percorribilità in sicurezza degli utenti è garantita da due banchine laterali inerbite.

Anche in questo tratto l'intervento del Consorzio in prossimità di due abitazioni private a ridosso dell'argine, ha consentito l'allargamento mediante il posizionamento di muri costituiti da massi legati con malta cementizia. In tali tratti è necessario posizionare staccionata con funzione di parapetto.

► **Gambettola**

Entrando in comune di Gambettola, Via Soprarigossa sarà percorsa nel suo tratto che corre parallelo all'argine. Si tratta di una strada esistente, di lunghezza pari circa 1km, a servizio di frontisti e terreni agricoli che verrà sistemata e ripristinata consentendo il transito ai soli residenti e frontisti. In questo tratto il percorso in promiscuo potrà mantenere una larghezza di 3,0 m.

In vista del previsto allargamento dell'argine della Rigossa da parte del Consorzio di Bonifica, opera in fase di appalto secondo quanto riferito dall'Ente, che prevede l'eliminazione della viabilità esistente alla base dell'argine, si prevede di spostare il tracciato della ciclovia in sommità d'argine.

Il tracciato prosegue sull'argine destro, in direzione Gambettola per circa 1,2 km fino al ponte di via Kennedy, ove il Consorzio è da poco tempo intervenuto allargando l'argine, portandolo ad una larghezza media di 4 metri. All'altezza del civico n...., da via Soprarigossa il progetto prevede la realizzazione di una rampa con la quale si arriva in quota di sommità d'argine, per poi proseguire con il tracciato con stratigrafia prevista da progetto e larghezza pari a 2,5 metri.

Dopo l'incrocio con Via Kennedy la ciclovía prosegue in via Soprarigossa lungo una pista ciclabile esistente su corsia riservata che presenta tratti inferiori a 2mt di larghezza che non consente il doppio flusso ciclabile (Figura), per cui si prevede di utilizzare via Sottorigossa per realizzare un anello a senso unico ciclabile che collega via Kennedy a via Pascucci.



Figura 29 - Via Soprarigossa e corsia ciclabile esistente.

Dall'incrocio con Via Pascucci, in cui si prevede un attraversamento a raso, il percorso segue su argine destro della Rigossa in cui esiste già per i primi 70,0 m un percorso ciclopeditonale che giunge fino a via Udine, in quanto la sommità arginale ha una larghezza più che adeguata a permettere un aumento della dimensione del percorso. Nel successivo tratto su argine destro di lunghezza pari a circa 200 metri non è presente alcuna pista ciclopeditonale ma la sommità arginale, di larghezza pari e superiore ai 4,0 m, ne consente la realizzazione. In corrispondenza di via Montello su argine sinistro è prevista la realizzazione di una passerella ciclopeditonale in acciaio e legno atta a garantire l'attraversamento del torrente ed il prosieguo dell'itinerario in sponda sinistra.

In questo tratto verrà anche realizzata un'area di sosta che prevede il posizionamento di una colonnina di manutenzione per le bici, sedute, cestini, pannello informativo ed una fontana.

Attraversato il ponte ciclopeditonale si percorrono circa 30,0 m in sponda sinistra fino ad imboccare una rampa che porta la ciclovía dalla sommità d'argine al livello stradale in sede promiscua in via Montello.

Il tracciato prosegue lungo via Ala, via Buoizzi, via Zoffoli in sede promiscua, passando sotto la linea ferroviaria BO-AN arrivando in via del Lavoro ove la pista prosegue sull'argine destro per circa 790 metri fino ad arrivare al ponte delle via Emilia Vecchia, che segna anche il confine comunale.

In questo tratto la larghezza dell'argine di larghezza oltre i 4,00 metri permette il posizionamento della ciclabile come previsto in progetto, sono presenti alcuni tratti in cui l'alveo fluviale presenta le

sponde costituite da massi ed un punto in cui è presente una briglia in cemento, quindi a protezione di eventuali cadute dei ciclisti si prevede una staccionata di protezione.

► **Attraversamento via Emilia: nodo di confine tra Gambettola e Longiano**

Il percorso proveniente da Gambettola dall'argine destro della ciclovía Rigossa in direzione Longiano, attraversa un ramo di via Emilia Levante (strada senza uscita verso via Giulio Perticari, a basso traffico e velocità ridotta) passando a ridosso di un'abitazione esistente in direzione sud (Figura 33). In corrispondenza della SS9 l'itinerario perde la sua continuità non essendo presente un attraversamento pedonale nonostante entrambi i lati della via Emilia presentino le fermate dell'autobus fruite da un numero consistente di utenti, in particolare studenti.



Figura 33 - Ipotesi di attraversamento della Via Emilia

A seguito di un confronto con ANAS, Ente che ha in gestione lo specifico tratto di strada Emilia, è emerso che la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale in asse rispetto alla direttrice della Rigossa può avvenire solo se inserito, con individuazione di una nuova perimetrazione nel piano urbanistico, all'interno del confine del centro abitato, facendolo ricadere all'interno delle competenze comunali. Per fare ciò è necessario che l'aggiornamento della delimitazione del centro abitato (ai sensi dell'articolo 4 Codice della Strada) venga approvata con deliberazione di giunta. In seguito, la consegna da parte di ANAS al nuovo Ente proprietario della strada (il Comune) sarà soggetta a redazione di apposito verbale da stilare in tempo utile per il rispetto dei termini previsti dal comma 7 articolo 2 del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 - Codice della Strada ed entro sessanta giorni dalla delibera della giunta municipale per i tratti di strade interni ai centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti (come disciplinato dal D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992 - Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada).

Si specifica, inoltre, che all'articolo 2 comma 7 il Codice della Strada afferma che le strade urbane di scorrimento, di quartiere, ciclabili, le strade locali e gli itinerari ciclopedonali sono sempre comunali

quando siano situate nell'interno dei centri abitati, fatta eccezione per i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti.

In previsione del positivo risultato della procedura per il trasferimento del tratto di strada SS9 Emilia da ANAS al Comune, il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento pedonale in prossimità del civico n. 3142. Attualmente infatti, sulla via Emilia è presente solo un'isola di traffico delimitata da strisce bianche oblique (zebrature) atte ad individuare la corsia di canalizzazione per indirizzare la svolta verso via Giardini (in direzione Cesena) e all'interno del distributore di benzina (in direzione Savignano sul Rubicone).

A 7,0 m a sud rispetto alla proprietà individuata al civico n. 3142 è presente una fermata dell'autobus coperta da una pensilina e posizionata su di una stretta piattaforma rialzata sprovvista di rampa per agevolare l'accesso a portatori di handicap. Un cordolo di 50 cm prosegue dalla piattaforma della fermata verso il distributore di benzina sito più a sud delimitando il confine stradale tra la SS9, il lato chiuso di via Emilia Levante e l'accesso al distributore.

In questo contesto, il progetto prevede lo spostamento ed allargamento della fermata dell'autobus, il posizionamento di una nuova pensilina per l'attesa del bus e la realizzazione di una rampa atta a garantire l'accessibilità a portatori di handicap.

L'attraversamento pedonale proposto sulla SS9 Emilia, inoltre, prevede la realizzazione di un'isola salvagente che consenta riparo ai pedoni in fase di attraversamento "accorciandone" la lunghezza. Per la messa in sicurezza dell'attraversamento verrà realizzata segnaletica verticale ed orizzontale tipo rallentatori di velocità ottici e sonori, illuminazione oltre ad impianto semaforico a chiamata per la gestione dell'utenza ciclabile e pedonale.



Figura 34 - Stato di fatto isola spartitraffico su Via Emilia

► **Longiano**

Il percorso in comune di Longiano prosegue in destra argine per circa 480 metri, per il quale sono previsti interventi di allargamento fino a Parco degli orti.

In questo tratto verrà anche realizzata un'area di sosta che prevede il posizionamento di una colonnina di manutenzione per le bici, sedute, cestini, pannello informativo ed una fontana.

Dal Parco degli orti il percorso si discosta dall'argine della Rigossa, per proseguire per 150 metri sulla sponda sinistra del Rio Massa, che presenta larghezza sufficiente per accogliere la pista ciclabile come progettata fino ad arrivare in via Carducci ove il tracciato prosegue lungo la ciclabile esistente di Via Badia, che si percorre fino alla curva a gomito che incrocia una strada privata ad uso pubblico (Figura). Da qui l'itinerario prevede la riqualificazione della carraia esistente di 3,0 m di larghezza con pavimentazione in stabilizzato (o materiale equivalente) distanziato di almeno 1,0 m dal ciglio del fosso su prescrizione del Consorzio di Bonifica.



Figura 42 - Incrocio Via Badia e carraia esistente.



Figura 43 - Incrocio carraia e Via Cerreto

Il percorso su strada carraia si conclude all'incrocio con Via Cerreto (Figura) per proseguire in sede promiscua fino all'incrocio fra l'SP40 e via Cesena, fino ad arrivare in via Lavatoio. Sono entrambe strade a basso traffico con limite di velocità a 50 km/h. Questo tratto ha come unica criticità, in termini di sicurezza per l'utenza ciclistica, l'attraversamento dell'SP40, incrocio che sarà segnalato con segnaletica orizzontale sonora e verticale.

Imboccata via del Lavatoio, il percorso prosegue parallelamente al corso del torrente Rigossa collegandosi fino al centro storico di Longiano attraverso la realizzazione di un itinerario promiscuo nel quale realizzare interventi di *traffic calming* mediante l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h (differentemente da quello imposto a 50 km/h) e di segnaletica verticale. Inoltre, su tali tratti saranno inseriti segnali di conferma dell'itinerario e di avvertenza agli automobilisti del pericolo di incorrere in ciclisti lungo la strada.

Inoltre nel tratto di via Lavatoio fra via Cerreto e via dei Laghi sarà ripristinato il manto di usura al fine di migliorare la scorrevolezza e la transitabilità in sicurezza del percorso.

Il percorso verso Longiano da via Lavatoio che sbuca su via Giovanni XXIII (SP40) conclude in corrispondenza di Piazza Tre Martiri dove è previsto il posizionamento di una rastrelliera di ricarica per bici elettriche in corrispondenza dei giardinetti presenti, ove già presente un punto di ricarica e manutenzione che verrà implementato. (Figura 25)



Figura 25 - Punto di arrivo della Ciclovía Rigossa a Longiano

Se via Lavatoio porta al centro di Longiano, il prosieguo della ciclovía a valle imbocca via Podere Ciano poi via dei Laghi in prossimità del Parco Rigossa fino a entrare in Comune di Montiano che si attraversa, sempre su strada a basso traffico e velocità ridotta, per circa 2,5 km.

Con protocollo 36012 del 07/10/2021 il Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione civile Forlì-Cesena segnala infine che il Torrente Rigossa a monte di Badia di Longiano è di competenza del Servizio e che pertanto la realizzazione della ciclovía nei tratti a distanza inferiore a 10m dal ciglio superiore della scarpata e/o piede esterno dell'argine è subordinato al rilascio di preventiva autorizzazione idraulica ai sensi del RD 523/1904.

► **Roncofreddo**

Tra le varie alternative analizzate il percorso su via dei Laghi, proveniente da Montiano ed utilizzato in promiscuo con i veicoli fino al Comune di Roncofreddo, risulta essere la soluzione migliore in quanto vi circolano un basso numero di autoveicoli, il limite di velocità è già imposto a 30 km/h e la pendenza media, sebbene elevata per un utente amatoriale, è del 9,1% con picchi massimi fino al 23,5% (inferiore rispetto ad altri tracciati) che possono essere superati agevolmente attraverso

l'utilizzo di e-bike, prevedendo l'installazione di colonnine di ricarica o il noleggio, eventualmente, presso lo stesso Comune di Roncofreddo o a valle di Longiano.

Lungo questo percorso, però, risultano necessari alcuni interventi di ripristino del manto di usura, al fine di migliorare la scorrevolezza e la transitabilità in sicurezza del percorso, e l'inserimento di un'adeguata segnaletica verticale di conferma dell'itinerario ed orizzontale sonora e visiva di avvertenza agli automobilisti del pericolo di incorrere in ciclisti lungo la strada.





Via dei Laghi s'innesta su via Giuseppe Garibaldi (SP40) fino all'arrivo nel centro di Roncofreddo, completando il percorso con una zona di sosta, che occuperà lo spazio di un parcheggio a ridosso della casina dell'acqua, dotata di rastrelliera di ricarica per bici elettriche, nei pressi del parcheggio (Figura 26) che si trova all'incrocio tra Via Matteotti e Via Garibaldi, dove è presente una piazza panoramica.



Figura 26 - Stato di fatto parcheggio a Roncofreddo.

Per quanto riguarda la segnaletica si fa riferimento sia alla segnaletica di indicazione - direzione da apporre lungo il tracciato per i ciclisti sia a quella rivolta ad autoveicoli o mezzi, che in generale transitano nelle strade per segnalare la presenza di ciclisti e limitare la velocità. A riguardo la Regione Emilia-Romagna con la Determinazione n°3185 del 03/04/2015 ha approvato il "sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete regionale di mobilità ciclopedonale, applicazione nella rete di itinerari ciclabili regionali di cui alla DGR 83/2013".

Per la segnaletica del tracciato si fa riferimento alla seguente tipologia di cartelli stradali

- 1a**  Segnale di divieto di transito per i mezzi a motore
DA POSIZIONARE IN CORRISPONDENZA DEGLI ACCESSI
AGLI ARGINI DEL FIUME
- 1b**  Segnale di divieto di transito
eccetto residenti
DA POSIZIONARE SUL TRATTO DI VIA DEI LAGHI
- 2**  Cartello di pericolo generico (fig. II art. 103 DPR 495/92) con pannello
integrativo (mod. II 6 art. 83 DPR 495/92) da apporre su viabilità
ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti.
DA POSIZIONARE OGNI 250 MT NEI TRATTI CON VIABILITÀ PROMISCUA.
- 

Segnali di indicazione (colore marrone art. 78 DPR 495/92)

3a



Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)
DA POSIZIONARE LUNGO IL TRACCIATO CICLABILE IN CORRISPONDENZA DI INCROCI E/O ATTRAVERSAMENTI

3b



Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale su viabilità riservata
DA POSIZIONARE IN PROSSIMITA' DI INIZIO DEL PERCORSO CICLOPEDONALE

Segnali di pericolo e di obbligo per ciclabili da Codice della Strada

4



Cartello di pericolo per attraversamento pedonale in strade extraurbane o urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'art.142 comma 1 del CdS.
DA POSIZIONARE A 150 MT DAGLI ATTRAVERSAMENTI.

5a



5b



Segnale bifacciale di inizio e fine di percorso ciclopedonale
DA POSIZIONARE IN CORRISPONDENZA DI INIZIO E FINE PERCORSO

6a



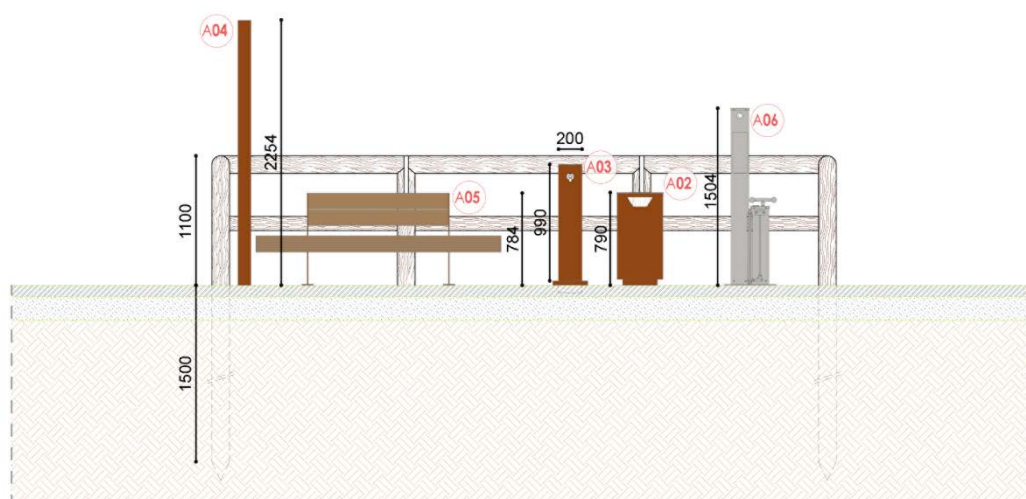
Segnale di attraversamento pedonale.
DA POSIZIONARE IN CORRISPONDENZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI.

6b

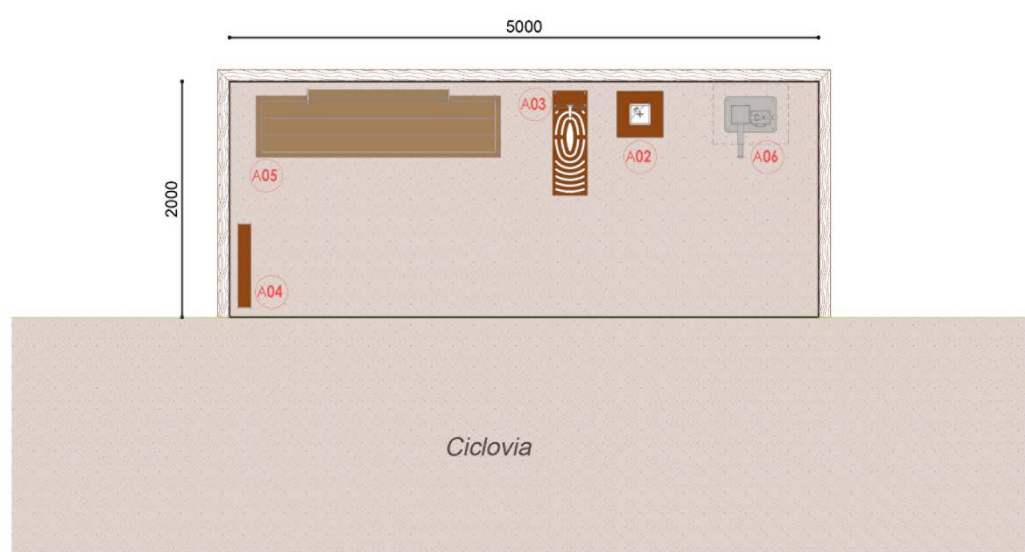


Segnale di attraversamento ciclabile.
DA POSIZIONARE IN CORRISPONDENZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI.

Gli elementi di arredo urbano saranno invece collocati nelle n.4 aree di sosta situate lungo la ciclovia e all'arrivo nei centri urbani di Longiano e Roncofreddo. Le aree di sosta avranno una dimensione complessiva di 5 m x 2 m, e saranno poste rispettivamente nei tratti n.4 di Cesenatico, n.16 di Gambettola, n.5 di Longiano e n.1 di Roncofreddo, equipaggiate con il kit manutenzione per le bici (cod.A06), una panchina (cod.A05), una fontana (cod.A03), un pannello informativo (cod.A04) ed un cestino (cod.A02).



PROSPETTO

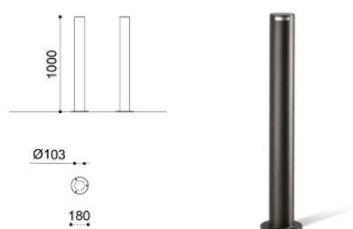


PLANIMETRIA

Configurazione tipo aree di sosta

All'arrivo nei due centri urbani di Longiano e Roncofreddo si prevede di allestire un'area dedicata alla ricarica delle e-bike (cod.A7), accompagnata da un pannello informativo (cod.A04), queste saranno collocate rispettivamente nel parco antistante il palazzo comunale e nel parcheggio prospiciente via Matteotti.

A01 DISSUASORI
METALCO - Coll. STILE
Mod. QUICK DISSUASORE
Corten

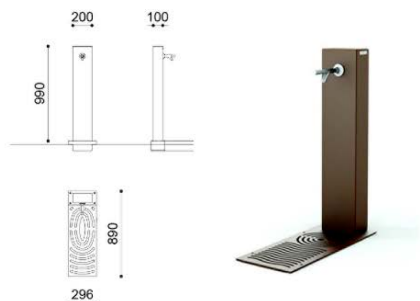


A02 CESTINO
METALCO - Coll. STILE
Mod. SPENCER Q
Corten

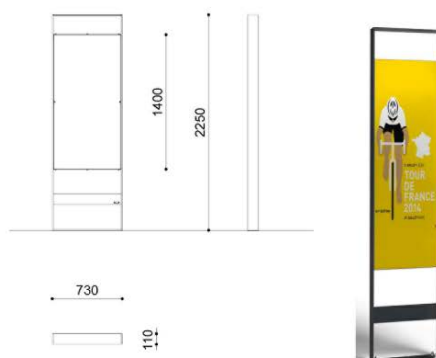


Gli

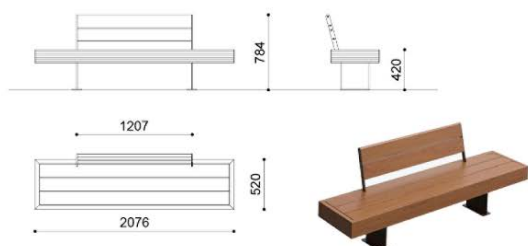
A03 FONTANA
METALCO - Coll. STILE
Mod. FUENTE R
Corten



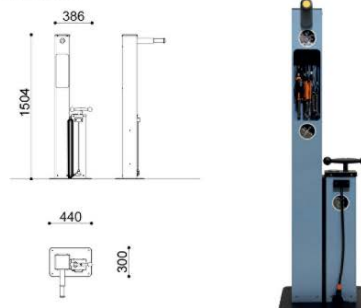
A04 PANNELLO INFORMATIVO
METALCO - Coll. STILE
Mod. SENNA
Corten



A05 PANCHINA
METALCO - Coll. STILE
Mod. HARRIS WOOD
Corten - Legno



A06 COLONNINA MANUTENZIONE
BIKE FACILITIES
Mod. ST&GO-PLUS
RAL 7030



elementi di arredo impiegati saranno scelti tra quelli riportati di seguito:

A07 RASTRELLIERA ELETTRICA
 BIKE FACILITIES
 Mod. E-RAS-M-6
 RAL 7030

