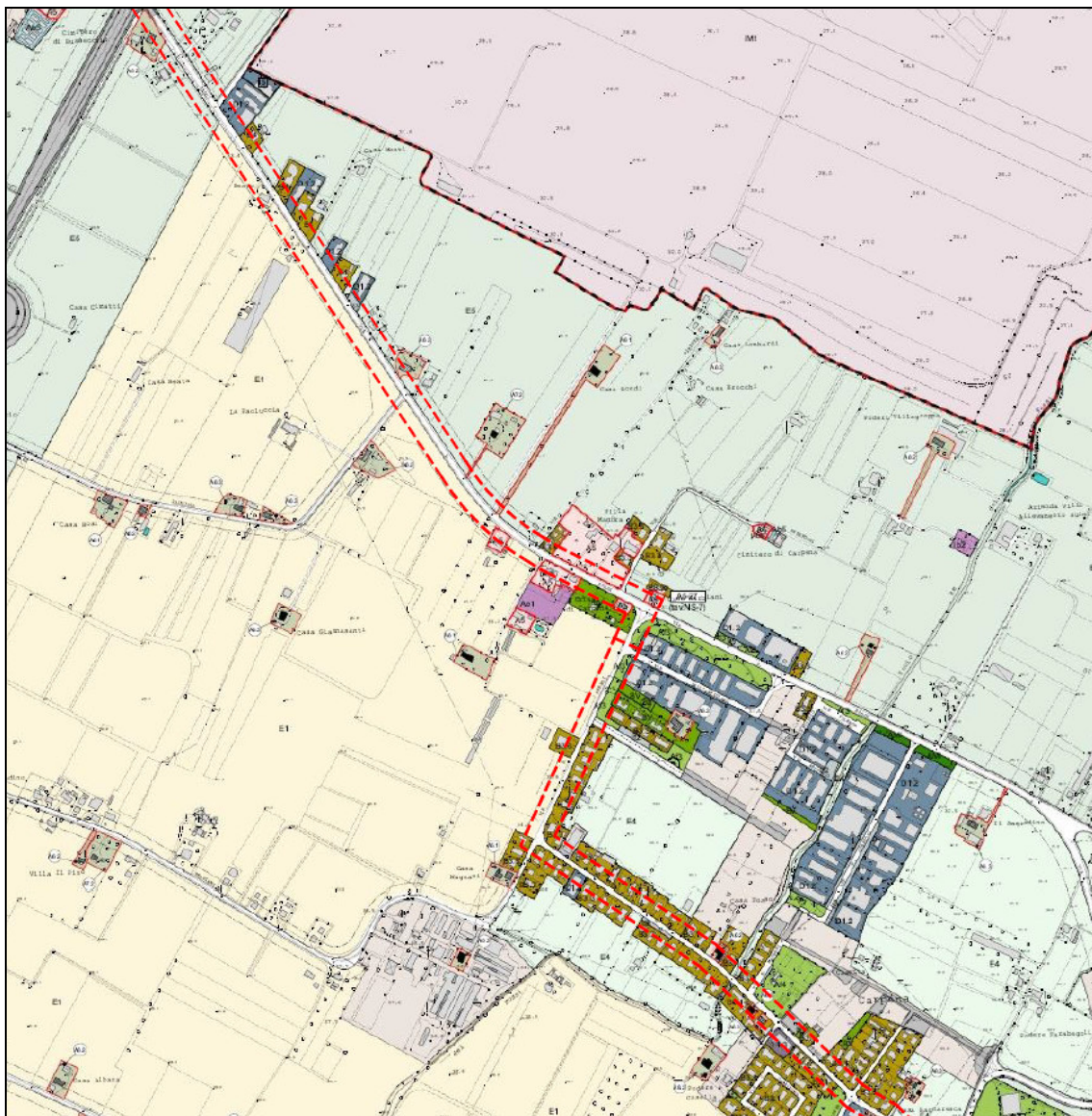




**COMUNE DI FORLÌ**  
**SERVIZIO AMBIENTE E URBANISTICA**  
**UNITA' PROCEDIMENTI UNICI**

## **RELAZIONE URBANISTICA**

**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA - PERCORSO CICLO-PEDONALE VIA DECIO RAGGI**  
**PROCEDIMENTO DI LOCALIZZAZIONE DI OPERA PUBBLICA CON EFFETTI DI VARIANTE AGLI STRUMENTI**  
**URBANISTICI VIGENTI E APPOSIZIONE DI VINCOLI ESPROPRIATIVI EX ART. 53 LR 24/2017**



Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica	VARIANTE URBANISTICA
<i>Progettisti</i>  <b>Ing. Dario Camporesi</b> Funzionario FMI <b>Arch. Francesca Pozzi</b> Istruttore Tecnico FMI <b>Geom. Andrea Piolanti</b> Istruttore Tecnico FMI	SERVIZIO AMBIENTE E URBANISTICA  <i>Dirigente</i> <b>Ing. Simona Savini</b>  <i>Progettisti</i> <b>Arch. Mara Rubino</b> (Resp. Unità Procedimenti Unici)

## SOMMARIO

<b>IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DEL PERCORSO CICLO-PEDONALE SU VIA DECIO RAGGI .....</b>	<b>3</b>
PREMESSA .....	3
OBIETTIVO DEL PROGETTO DELL'OPERA .....	3
STRUTTURA DEL PROGETTO.....	3
MISURE DI SICUREZZA .....	6
FATTIBILITÀ .....	7
COSTI E FINANZIAMENTO .....	7
<b>LA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI (POC E RUE).....</b>	<b>8</b>
ELEMENTI DELLA VARIANTE URBANISTICA .....	8
AMBITI INTERESSATI DALLA VARIANTE URBANISTICA.....	11
ELABORATI URBANISTICI MODIFICATI.....	13
ELABORATI COSTITUTIVI DELLA VARIANTE .....	13
IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO PER L'APPROVAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA .....	13
ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI – PFTE.....	15
Procedimento amministrativo .....	15
Autorizzazioni, nulla-osta e permessi - interferenze con sottoservizi .....	15
ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI – VARIANTE URBANISTICA .....	15
Procedimento amministrativo .....	15
Coerenza con la pianificazione strutturale comunale e con la pianificazione provinciale .....	15
Dimensionamento.....	15
Valutazione ambientale strategica.....	15
Parere integrato ARPA-AUSL ex art. 19 LR. 19/1982 .....	16
Vincolo idrogeologico .....	16
Parere sulla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio .....	16
<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>17</b>

# IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DEL PERCORSO CICLO-PEDONALE SU VIA DECIO RAGGI

## PREMESSA

Il progetto in argomento, approvato dalla Giunta del Comune di Forlì a livello di **DOCFAP**<sup>1</sup> e redatto da FMI, società in house del Comune di Forlì, ha ottenuto un finanziamento regionale nell'ambito del POR FESR 2021-2027 per la realizzazione di piste ciclabili e progetti di mobilità dolce.

L'obiettivo principale è garantire la sicurezza della mobilità dolce lungo la via Decio Raggi fino a Carpena (di preciso fino alla confluenza con la Via Bidente S.P. 4), creando un percorso ciclabile separato dal traffico veicolare.

Il progetto mira a collegare il centro di Forlì con la frazione di Carpena, promuovendo un'alternativa sostenibile all'uso dell'automobile e valorizzando il territorio locale.

Questo percorso è parte del **Biciplan**<sup>2</sup> del Comune di Forlì e rispetta i piani di mobilità sostenibile e le azioni di mitigazione del Piano di azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC).

**L'opera non risulta localizzata negli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti.**

Pertanto si è reso necessario predisporre la variante urbanistica, finalizzata alla localizzazione dell'opera e alla correlata individuazione dei relativi vincoli preordinati a esproprio/servitù negli strumenti urbanistici vigenti, ai fini di conseguire la conformità urbanistico-edilizia dell'opera e di procedere alla sua concreta attuazione.

## OBIETTIVO DEL PROGETTO DELL'OPERA

Il progetto mira a migliorare la sicurezza della mobilità dolce lungo la direttrice di Via Decio Raggi, tra Forlì e Carpena, attraverso la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale. Questo intervento è parte di un'iniziativa più ampia per promuovere infrastrutture sostenibili e favorire l'uso di mezzi di trasporto alternativi.

## STRUTTURA DEL PROGETTO

Il progetto (a livello di PFTE) è suddiviso in due stralci:

- **1° stralcio (lungo Via Decio Raggi, dalla chiesa di Bussecchio fino all'intersezione con la via Brando Brandi).** Tale stralcio è lungo 1,8 Km; si tratta di una ciclabile bidirezionale in sede propria, di ampiezza 2.50 mt, protetta da un cordolo di 50 cm. dalla sede stradale;
- **2° stralcio (lungo la via Brando Brandi, dall'intersezione con la via Decio Raggi fino all'intersezione con la via Bidente S.P.4).** Il tracciato ha una lunghezza complessiva di 2,15 km e at-

<sup>1</sup> Documento di fattibilità delle alternative progettuali, documento finalizzato ad individuare gli obiettivi da perseguire ed i fabbisogni da soddisfare, ai sensi dell'art. 41 del d.lgs. 36/2023, nonché l'art. 1 dell'Allegato I.7.

<sup>2</sup> Il "Biciplan" del Comune di Forlì è un piano della mobilità ciclabile approvato dalla Giunta Comunale il 29 marzo 2023<sup>1</sup>. Questo piano mira a promuovere l'uso della bicicletta attraverso la creazione di una rete di percorsi ciclabili, denominata **Bicipolitana**, che coprirà complessivamente oltre 190 chilometri entro il 2026<sup>2</sup>.

Caratteristiche principali del Biciplan:

- **Percorsi Ciclabili:** La Bicipolitana include percorsi ciclabili facilmente identificabili per colore e direzione, che attraversano le vie urbane e le principali direttrici extracittadine<sup>3</sup>.
- **Bike Sharing:** Il piano prevede numerosi punti di bike sharing e stazioni di ricarica per biciclette elettriche<sup>3</sup>.
- **Sicurezza e Accessibilità:** Percorsi chiari e funzionali per muoversi in sicurezza, con l'obiettivo di rendere Forlì una città più bike-friendly<sup>3</sup>.
- **Incentivi:** Progetti come "Al lavoro in bici" incentivano l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, offrendo contributi economici chilometrici<sup>3</sup>.

traversa l'abitato di Carpena interessando la sede stradale di Via Brando Brandi come strada ciclabile E-bis. L'opera consiste nella collocazione dell'opportuna segnaletica orizzontale e verticale di inizio/fine e lungo la carreggiata, per identificare la zona con priorità ai ciclisti e il limite 30 km/h (strada E-bis). Tale stralcio comprende anche un primo percorso di pista lungo 350 mt., all'interno di un'area a verde pubblico esistente in fregio alla Via Decio Raggi (da Via Decio Raggi a Via dell'Artigiano). Questo tratto sarà realizzato in calcestruzzo e sarà separato dalla superficie a verde da cordolature di spessore 10 cm, interrotte in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

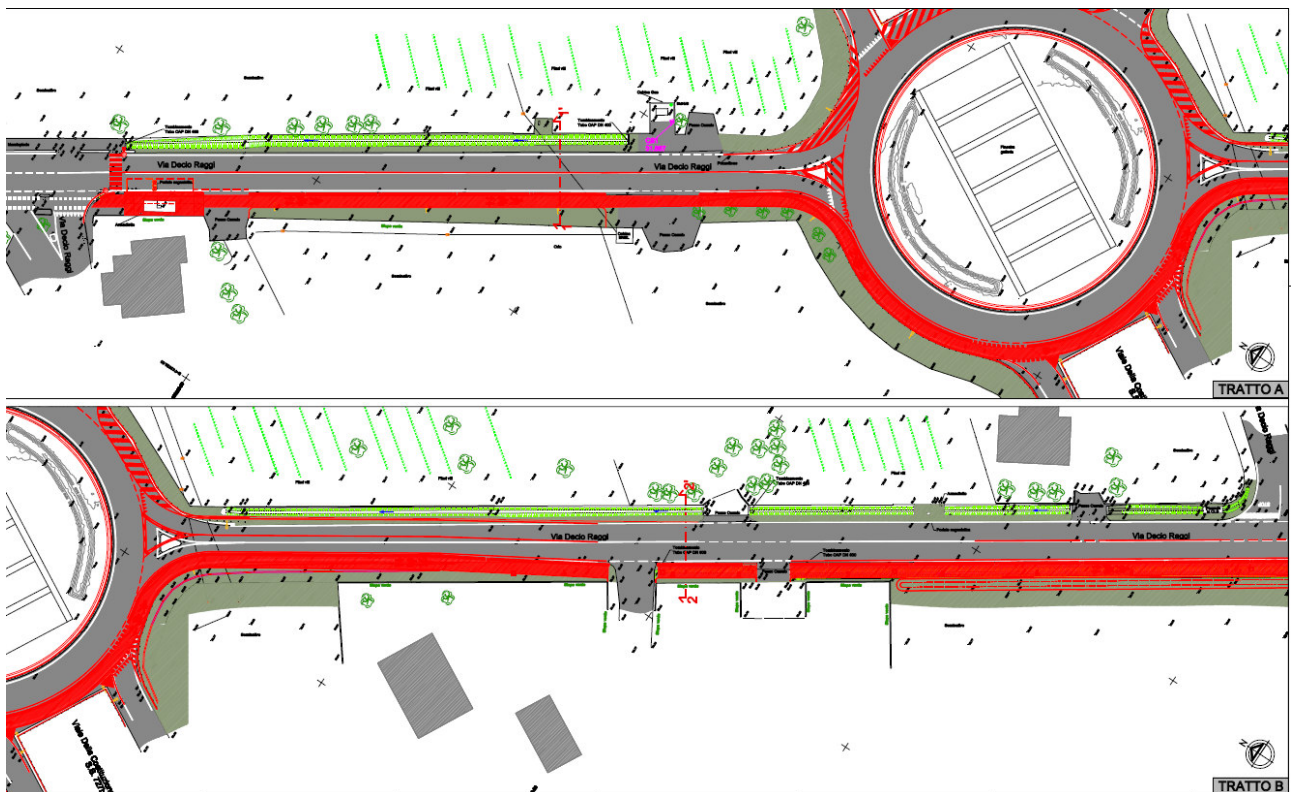
L'intento dell'intero progetto è quello di creare piste ciclabili bidirezionali e migliorare le strade urbane esistenti.

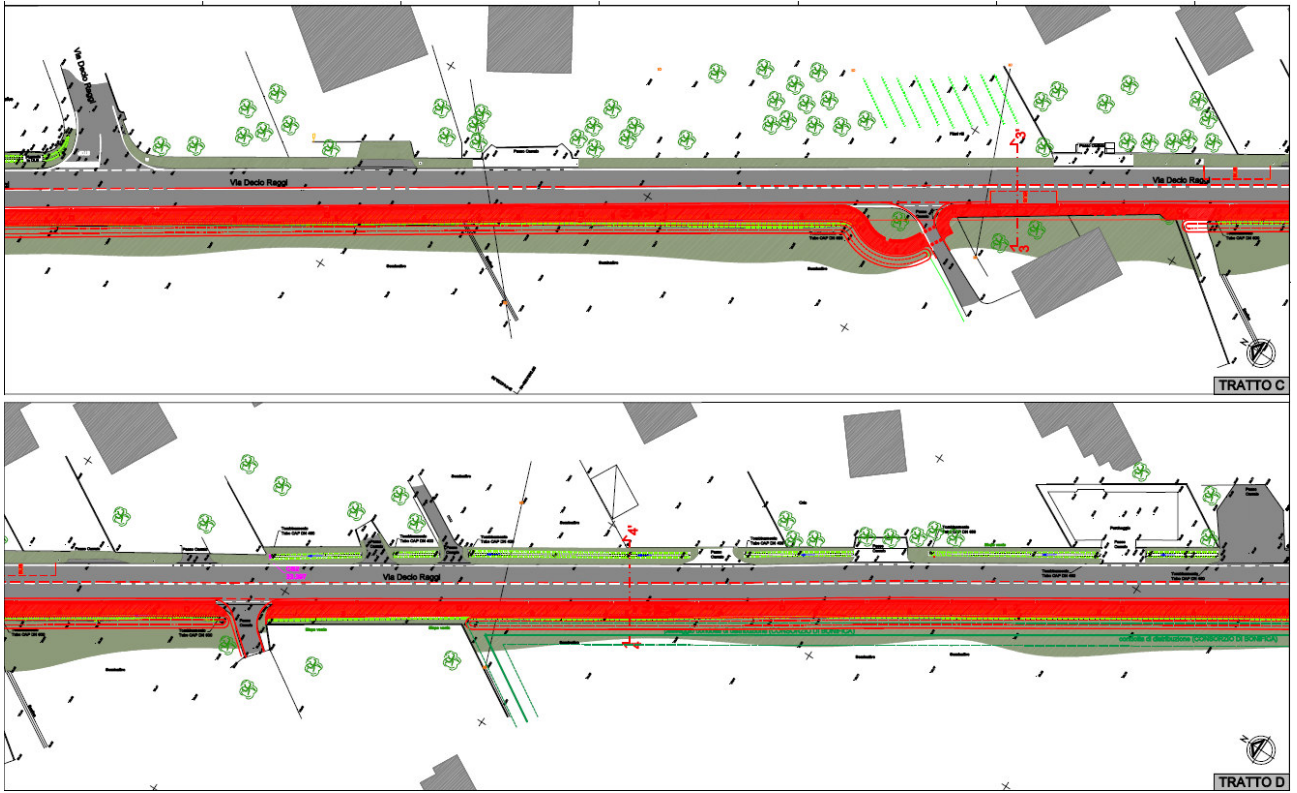
Sono previsti anche adeguamenti alle fermate degli autobus e la creazione di attraversamenti pedonali sicuri, con particolare attenzione all'illuminazione e alla segnaletica.

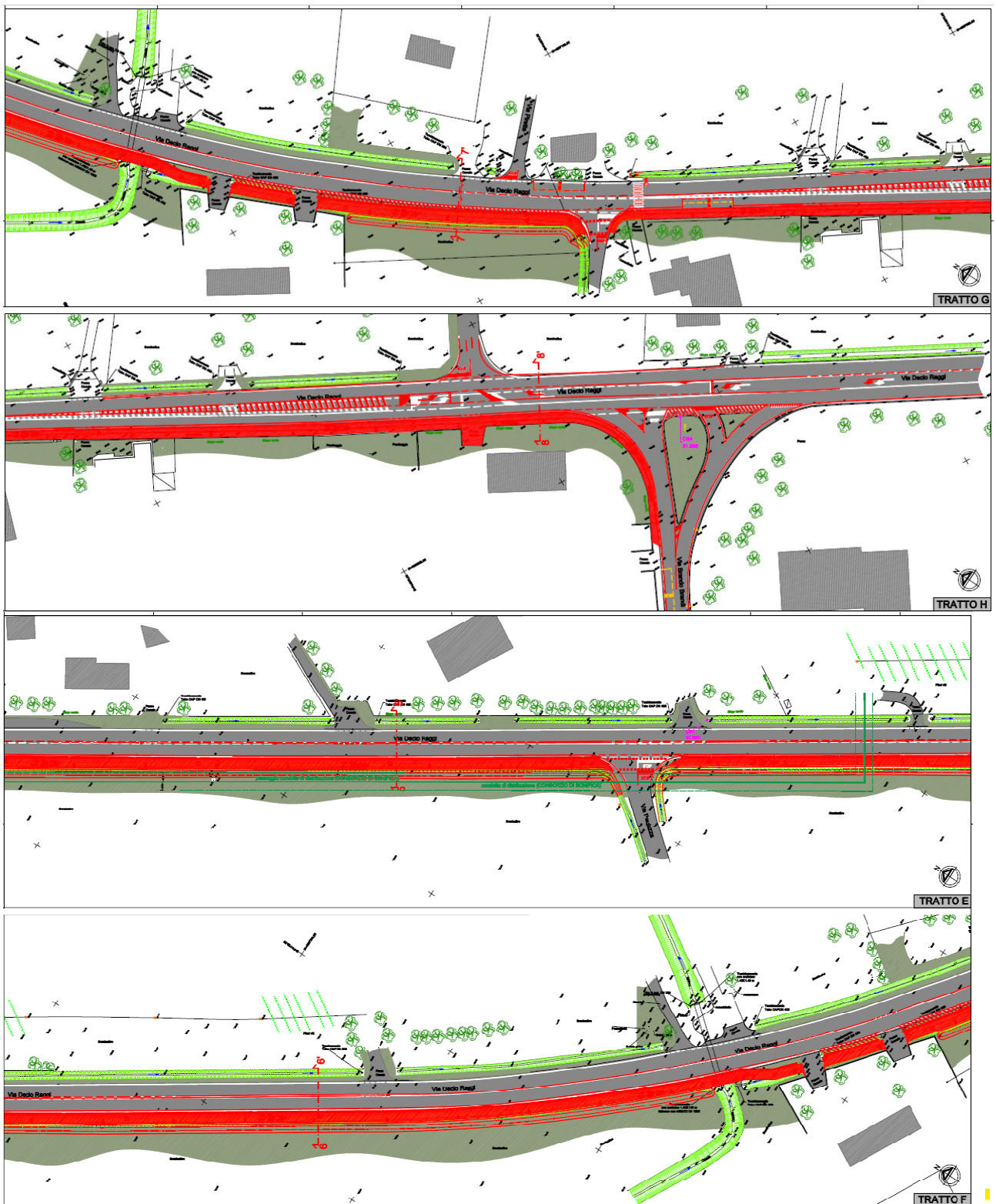
Per ogni approfondimento si rimanda all'elaborato del PFTE denominato "1\_Relazione tecnico illustrativa (RTI)" e, per i dettagli costruttivi dell'opera, alle relative tavole di progetto.

Per una migliore comprensione dell'intervento di seguito si riportano di seguito le tavole di PFTE (STATO COMPARATO) relative al 1° stralcio dell'opera, che prevede la nuova pista ciclabile in sede propria, sul sedime ampliato della Via Decio Raggi.

Si omette di riportare le tavole di PFTE del 2° stralcio, in quanto il sedime stradale è invariato (il percorso viene ricade sull'attuale sede stradale di Via Brando Brandi).







## MISURE DI SICUREZZA

Per garantire la sicurezza degli attraversamenti pedonali, il progetto prevede l'installazione di illuminazione dedicata e il tombinamento del tratto terminale del fosso stradale. Inoltre, è previsto un rialzamento della banchina della fermata bus, con rampe di accesso conformi alle normative per disabili, per facilitare l'accesso e migliorare la visibilità.

## **FATTIBILITÀ**

Sono state considerate le interferenze con le infrastrutture esistenti, come il sistema fognario e le tombature, per garantire la funzionalità e la sicurezza delle opere.

## **COSTI E FINANZIAMENTO**

Il progetto a livello di DOCFAP è stato approvato dalla Giunta Comunale e ha ottenuto un contributo regionale per la progettazione di infrastrutture per la mobilità dolce.

Il Quadro Tecnico-Economico del progetto include dettagli sui costi, con spese tecniche e per l'acquisizione di aree, rispettando i vincoli previsti dal bando di finanziamento.

In sintesi, il progetto di fattibilità per il percorso ciclo-pedonale di Via Decio Raggi rappresenta un passo significativo verso la promozione della mobilità sostenibile, con misure specifiche per garantire la sicurezza degli utenti e l'integrazione con le infrastrutture esistenti.

## LA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI (POC E RUE)

### ELEMENTI DELLA VARIANTE URBANISTICA

Come detto in premessa, poiché l'opera non è localizzata negli strumenti urbanistici, **l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica dell'opera in argomento comporterà anche la necessità di approvare la correlata variante urbanistica agli strumenti vigenti (POC e RUE)**, mediante l'attivazione della procedura di cui all'art. 53 della LR 24/2017 (*procedimento unico per l'approvazione di opera pubblica in variante ai piani*).

Più in dettaglio si esaminano di seguito gli **elementi di variante urbanistica** correlati alla localizzazione dei 2 stralci del PFTE sopra esaminato.

La localizzazione del **1° stralcio** dell'opera – dalla chiesa di Bussecchio alla Via Brando Brandi - comporta le seguenti modifiche agli strumenti urbanistici vigenti:

- individuazione del nuovo percorso della pista ciclabile (lungo la Via Decio Raggi fino a Via Brando Brandi) sulle tavv. **P 35 e P 39 del POC**, mediante tratteggio ROSSO, corrispondente alla dotazione infrastrutturale "*If4 - Rete e piste ciclabili di progetto – art. 140 delle Norme di POC*". L'individuazione del tracciato If4 ricade in parte su sede stradale e in piccola parte fuori dalla sede stradale (su aree che negli strumenti vigenti non sono destinate a viabilità e non sono nella disponibilità del Comune);
- individuazione nelle tavole **P 35 e P 39 del POC** (per la parte di tracciato che ricade fuori dalla sede stradale) dei sedimi If4 della nuova pista ciclabile soggetti a vincolo espropriativo, in quanto non appartenenti all'attuale sedime stradale e di proprietà di terzi.

La localizzazione del **2° stralcio** dell'opera – Via Brando Brandi dalla intersezione con Via Decio Raggi fino alla SP 4 - comporta le seguenti modifiche agli strumenti urbanistici vigenti:

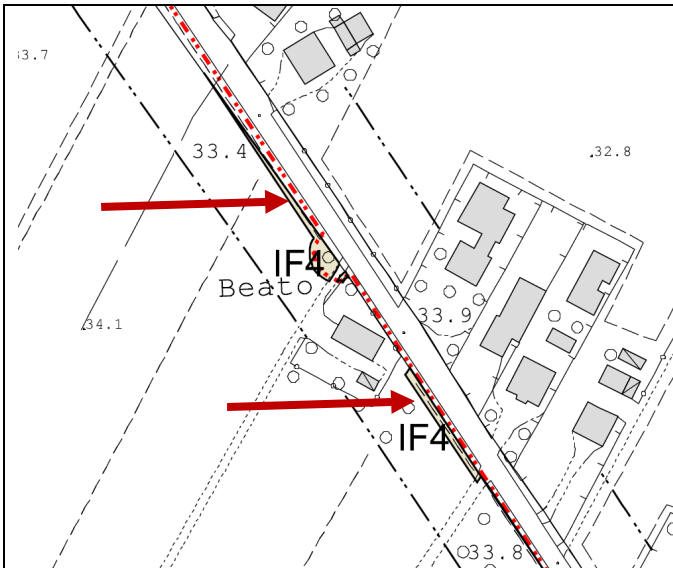
- individuazione del nuovo percorso della pista ciclabile (sulla sede stradale della Via Brando Brandi) sulle tavv. **P 35 e P 39 del POC** mediante tratteggio ROSSO, corrispondente alla dotazione infrastrutturale "*If4 - Rete e piste ciclabili di progetto – art. 140 delle Norme di POC*";
- individuazione del nuovo tracciato anche sull'area a verde pubblico di quartiere Af3 (ml 350) in fregio alla Via Decio Raggi. Va però precisato che su entrambe le zone (sede stradale e verde pubblico Af3) la realizzazione di una pista ciclabile è comunque normativamente sempre ammessa (anche in assenza della previsione If4).

Sulla Via Brando Brandi l'intervento consiste esclusivamente nelle opere di segnaletica verticale e orizzontale, mentre sull'area a verde pubblico iAf3 il percorso ciclopedonale sarà realizzato in calcestruzzo. In entrambi i due casi si tratta di aree di proprietà comunale e pertanto - sotto il profilo meramente urbanistico – l'intervento non comporta variazione della zona urbanistica dei sedimi interessati dal tracciato, né apposizione di vincoli preordinati a esproprio.

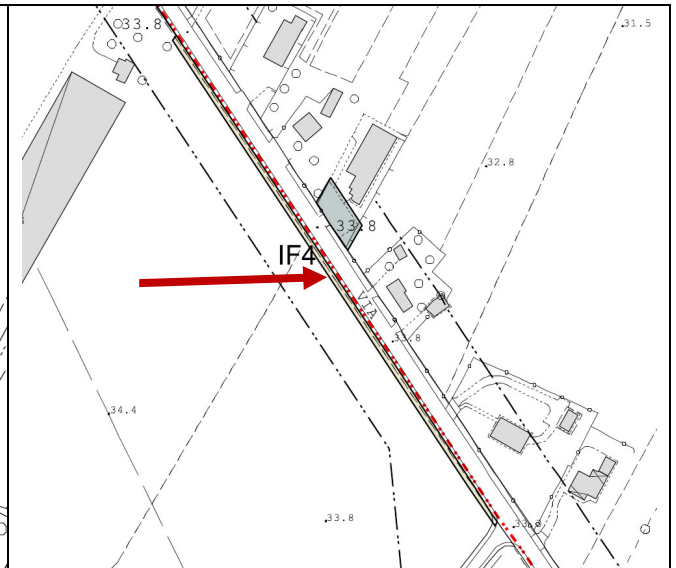
Per una migliore comprensione dei tematismi degli strumenti urbanistici modificati a seguito della localizzazione dell'opera, si riportano, a titolo esemplificativo:

- **1° stralcio PFTE** - stralci della tavola P 35 di POC con individuazione da Nord a Sud dei sedimi interessati dalla localizzazione dell'opera che fuoriescono dalla sede stradale attuale della Via Decio Raggi e che risultano interessati dalla modifica di zona urbanistica e dall'apposizione del vincolo espropriativo;
- **2° stralcio PFTE** – stralcio della tavola P 39 di POC con individuazione del tracciato della nuova pista (If4) sulla sede stradale e sulla zona Af3.

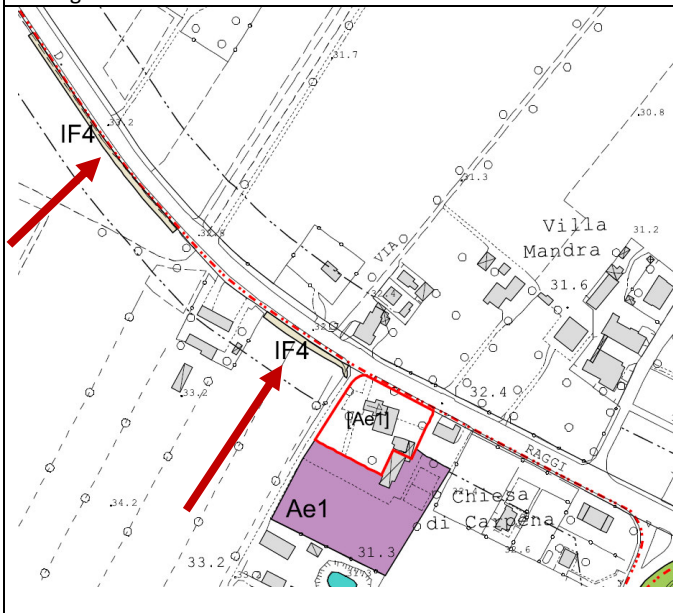




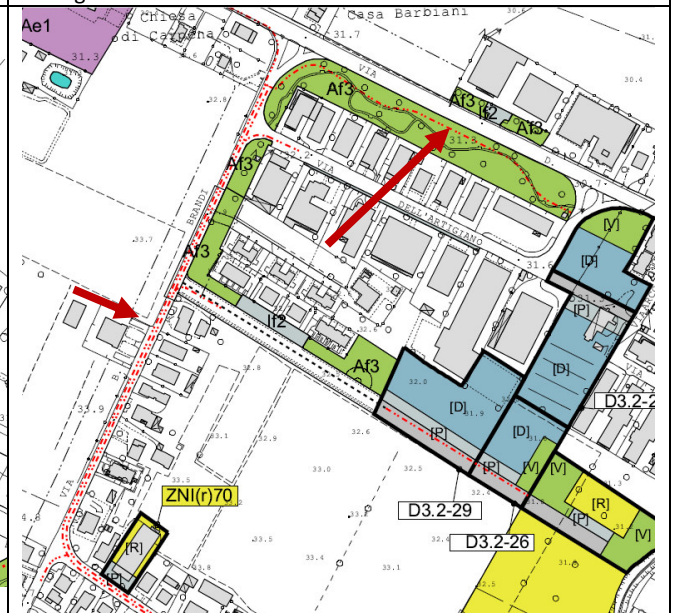
POC – TAVOLA P 35 – STATO MODIFICATO  
 dettaglio 1° stralcio



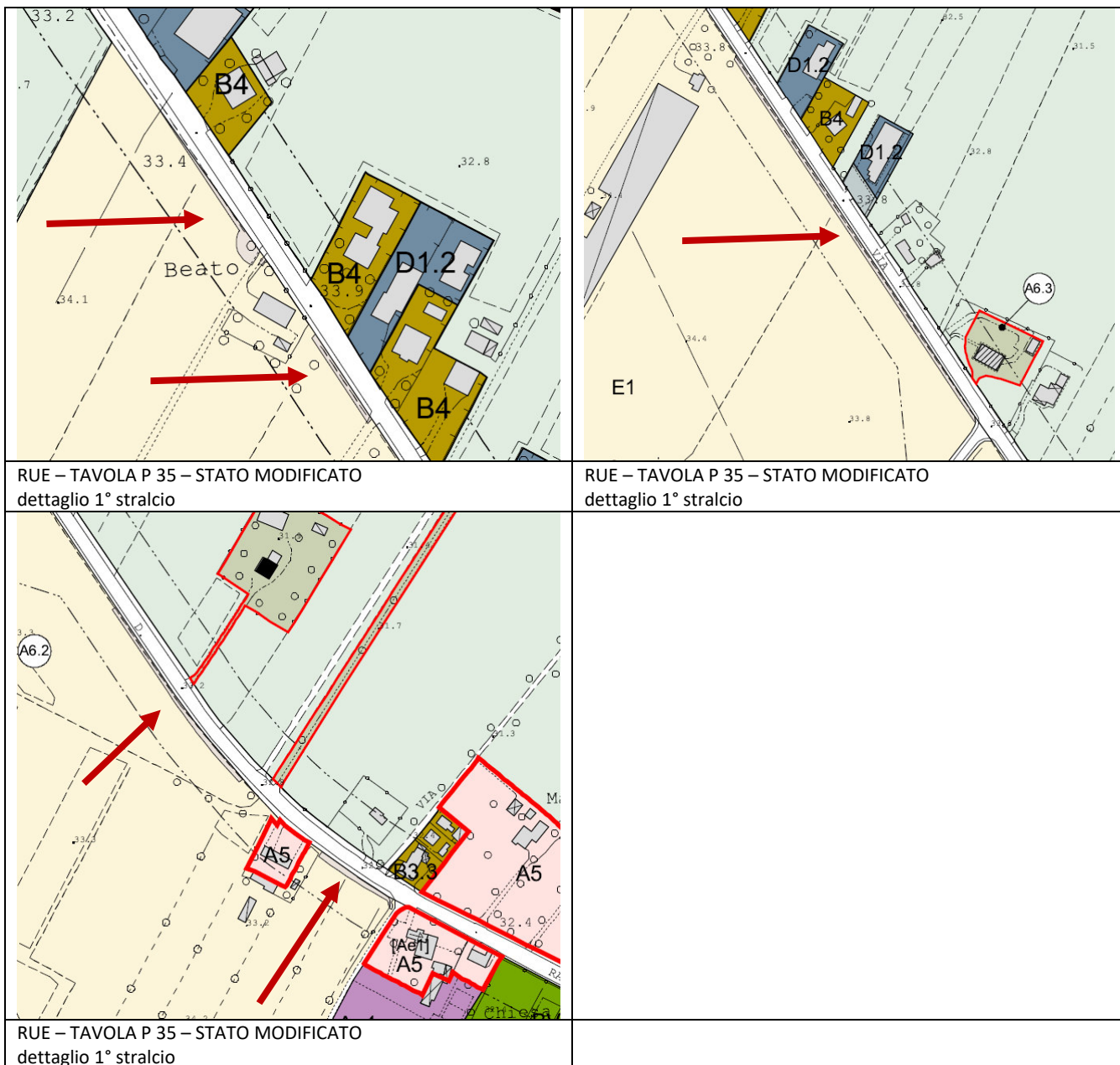
POC – TAVOLA P 35 – STATO MODIFICATO  
 dettaglio 1° stralcio



POC – TAVOLA P 35 – STATO MODIFICATO  
 dettaglio 1° stralcio



POC – TAVOLA P 35 – STATO MODIFICATO  
 dettaglio 2° stralcio



In ultimo si precisa che si coglie l'occasione per aggiornare la tavola P28 del POC allo stato di fatto, stralciando la previsione di pista ciclabile di progetto sul lato sx di Via Decio Raggi (tratteggio rosso), in direzione di Carpena, sostituendola con l'indicazione di pista ciclabile esistente (tratteggio nero), sul lato opposto.

## AMBITI INTERESSATI DALLA VARIANTE URBANISTICA

Gli ambiti interessati dalle modifiche urbanistiche risultano destinati dagli strumenti urbanistici vigenti nel seguente modo:

### PSC – tav. ST

#### TERRITORIO RURALE

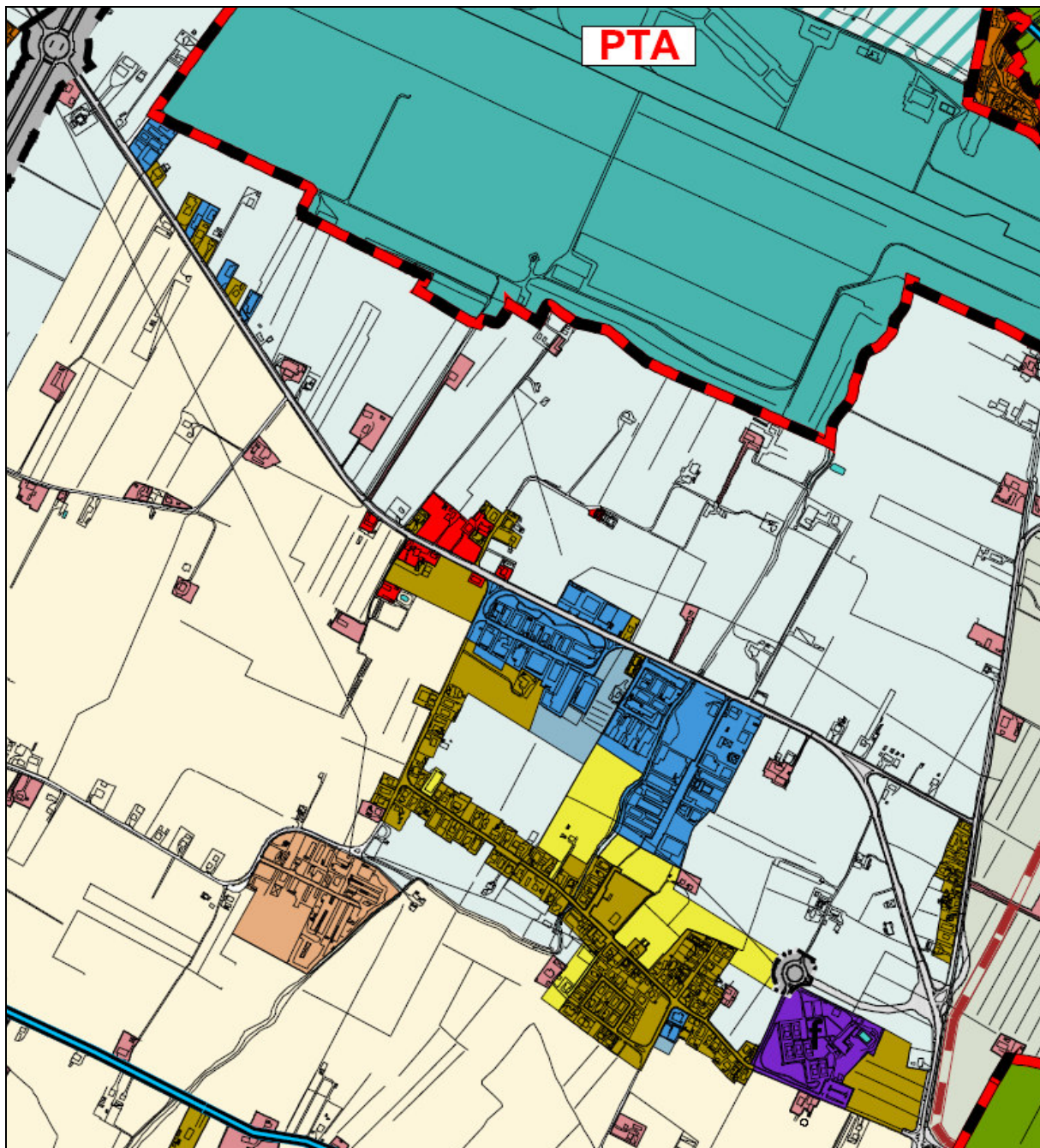
- ambiti agricoli periurbani
- ambiti ad alta vocazione produttiva

#### SISTEMA INSEDIATIVO (AMBITI URBANI CONSOLIDATI)

- ambiti specializzati per attività produttive
- area frazionale

#### SISTEMA INSEDIATIVO STORICO

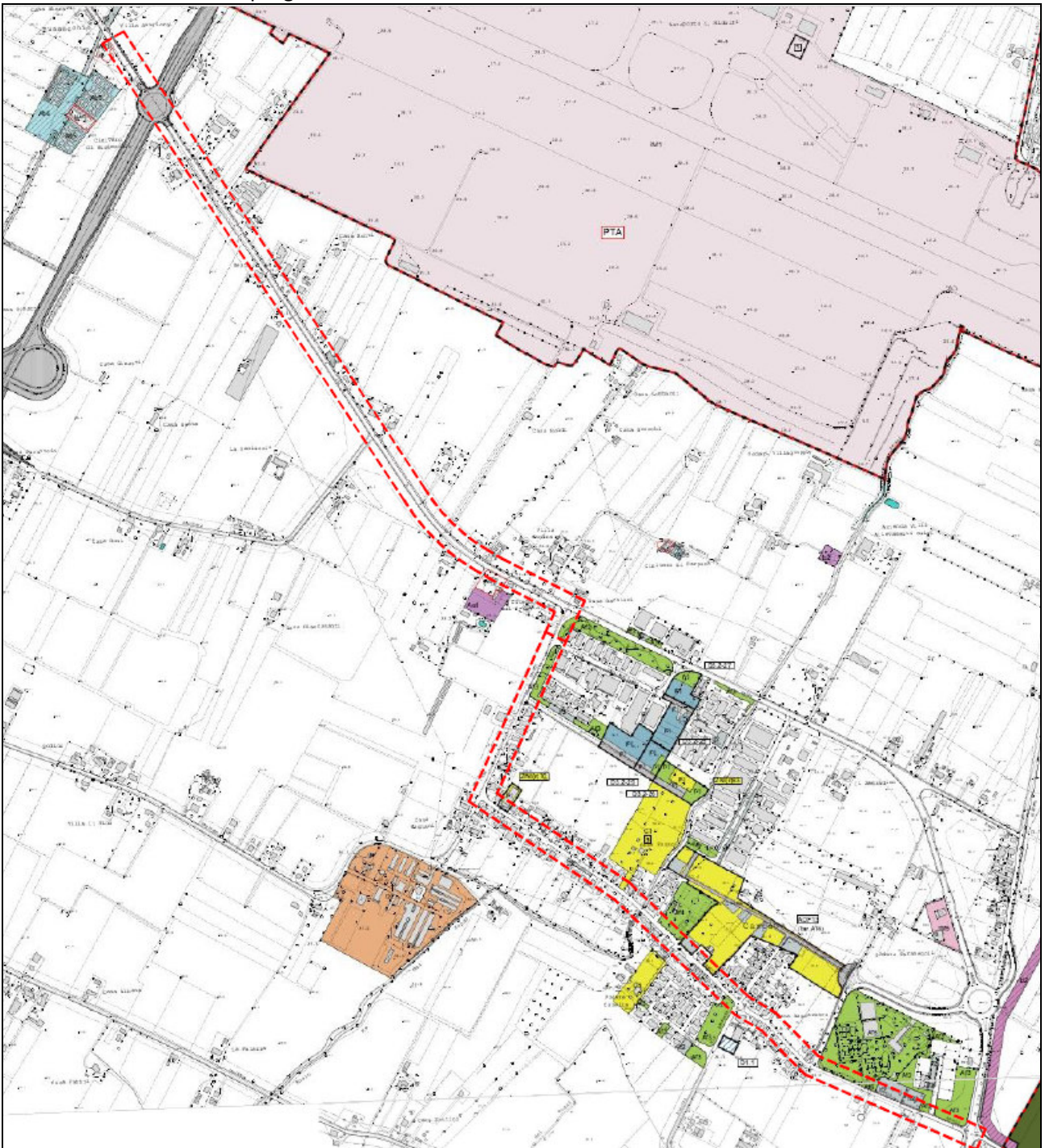
- strutture insediative puntuali
- nuclei storici esterni alla città



PSC – TAV. ST - STRALCIO

## POC

- Zona agricola (Aree disciplinate dal RUE)
- Zona Af3 (Verde pubblico - giardini di quartiere)
- Viabilità esistente e di progetto



POC – TAVOLE P - STRALCIO

## RUE

- Zona agricola (E1)
- Zona Af3 (Verde pubblico - giardini di quartiere)
- Viabilità esistente e di progetto

## ELABORATI URBANISTICI MODIFICATI

Gli elaborati degli strumenti urbanistici vigenti direttamente interessati dalla localizzazione dell'opera sono:

**POC – tav. P28**

*aggiornamento allo stato di fatto*

**POC tavv. P 35; P39**

*individuazione del tracciato lf4 e dei sedimi lf4 da espropriare*

**POC – ELENCO VINCOLI ESPROPRIATIVI**

*aggiornamento dell'Elenco vincoli espropriativi con indicazione della natura del vincolo*

**POC – ALLEGATO VINCOLI ESPROPRIATIVI**

*aggiornamento dell'Allegato con indicazione delle particelle interessate da esproprio.*

**RUE – tav. P 28**

*aggiornamento allo stato di fatto (pista esistente già realizzata)*

**RUE tavv. P 35; P39**

*Individuazione dei sedimi da espropriare (come aree disciplinate dal POC)*

Successivamente all'approvazione, le modifiche apportate agli elaborati tecnici sopraindicati saranno comunque coordinate all'interno degli strumenti urbanistici vigenti.

## ELABORATI COSTITUTIVI DELLA VARIANTE

Gli elaborati costitutivi della presente proposta di variante agli strumenti urbanistici vigenti sono i seguenti:

**1. Elaborati del progetto di fattibilità tecnica ed economica - redatto da FMI**

**2. Elaborati di variante urbanistica**

- *Relazione urbanistica*
- *POC – Tavole P28, P35, P39*
- *RUE – Tavole P28, P35, P39*
- *POC – Elenco Vincoli espropriativi – stralcio – Stato modificato*
- *POC – Elenco Vincoli espropriativi – Allegato - stralcio – Stato modifica*
- *Valsat*

## IL PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO PER L'APPROVAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA

Come detto ai paragrafi precedenti, la presente variante urbanistica trae origine dall'esigenza di adeguare gli strumenti urbanistici alla localizzazione dell'opera e dei correlati vincoli espropriativi, così come previsto nel PFTA, redatto dai tecnici di FMI.

Poiché a norma dell'art. 53 "Procedimento unico" della L.R. 24/2017 gli enti e i soggetti interessati possono promuovere lo svolgimento del procedimento unico per l'approvazione del progetto definitivo, esecutivo (indicati nella norma) e del PFTE (come da parere Servizio giuridico della Regione PG 580491 del 04/07/2019) delle opere pubbliche e delle opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale e poiché l'approvazione del progetto mediante procedimento unico consente:

- di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;
- di approvare la localizzazione delle opere e interventi in variante alla pianificazione territoriale vigente;
- di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera

si è ritenuto opportuno ricorrere al procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della LR 24/2017, comma 1,

lett. a) per l'approvazione di tale progetto e della correlata variante urbanistica, per la localizzazione dell'opera pubblica in parola.

A conclusione del presente procedimento unico il Comune intende quindi conseguire:

- **l'approvazione del progetto definitivo dell'opera;**
- **l'approvazione della variante agli strumenti urbanistici, correlata alla localizzazione dell'opera pubblica;**
- **l'apposizione dei vincoli preordinati a esproprio, correlati alla localizzazione dell'opera pubblica.**

## ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI – PFTE

### **Procedimento amministrativo**

Il presente PFTE sarà approvato ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, che dispone che l'approvazione del progetto dell'opera pubblica o di interesse pubblico mediante svolgimento del procedimento unico consente:

- di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;
- di approvare la localizzazione delle opere e interventi in variante alla pianificazione territoriale vigente;
- di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, l'apposizione del vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

### **Autorizzazioni, nulla-osta e permessi - interferenze con sottoservizi**

Nei tratti stradali interessati da reti tecnologiche per l'esecuzione dei lavori sarà necessario acquisire le autorizzazioni/nulla osta da parte degli enti gestori, titolati a rilasciare la prescritta autorizzazione in caso di sottoservizi interferenti.

## ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI – VARIANTE URBANISTICA

### **Procedimento amministrativo**

La presente Variante sarà approvata ai sensi dell'art. 53 della L.R. 37/2002, laddove dispone che nei casi in cui l'opera pubblica o di interesse pubblico non risulti conforme alle previsioni urbanistiche, l'approvazione del relativo progetto mediante svolgimento del procedimento unico comporta anche variante agli strumenti urbanistici.

### **Coerenza con la pianificazione strutturale comunale e con la pianificazione provinciale**

La presente proposta di variante:

- è conforme alle linee di assetto urbano dettate dal piano strutturale vigente per gli ambiti consolidati.
- non contrasta con le indicazioni generali del Piano operativo comunale (POC);
- è altresì rispondente alle indicazioni e prescrizioni del Piano territoriale provinciale - P.T.C.P.;
- comporta modifica alla cartografia del Regolamento urbanistico e edilizio vigente (RUE) e del POC;
- non interferisce nei contenuti con gli altri procedimenti di variante attualmente in corso, per i quali sarà comunque garantito – se necessario - il coordinamento tecnico con il presente procedimento.

### **Dimensionamento**

La presente proposta di Variante:

- garantisce, per le zone urbanistiche di riferimento, le dotazioni territoriali e pertinenziali;
- è coerente con l'impostazione generale della strumentazione urbanistica vigente, in quanto interviene normativamente su aree già pianificate e non comporta nuovi incrementi delle previsioni insediative, in termini di superfici fondiarie, né modifica in modo sostanziale le previsioni esistenti.

### **Valutazione ambientale strategica**

La presente proposta di Variante è soggetta alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui all'art. 11 del D.Lgs. 3/4/2006 n. 152 (*Norme in materia ambientale*) come modificato dal D.Lgs. 16/1/2008 n. 4.

### **Parere integrato ARPA-AUSL ex art. 19 LR. 19/1982**

Si dà atto che in sede di conferenza di servizi sarà richiesto il parere di ARPA e dell'Azienda unità sanitaria locale di Forlì previsto dall'art. 19 della LR. 19/1982 e s.m.i..

### **Vincolo idrogeologico**

La variante non presenta interferenze con:

- zone soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. del 30/12/1923 n. 3267;
- zone soggette a vincolo di trasferimento o consolidamento degli abitati ai sensi della Legge 9/7/1908, n. 445.

### **Parere sulla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio**

Ai sensi dell'art. 5 della L.R. 30 ottobre 2008, n. 19 "Norme per la riduzione del rischio sismico" il Servizio pianificazione territoriale della Provincia di Forlì-Cesena esprime il parere sul Piano strutturale comunale (PSC) e sul Piano operativo comunale (POC) in merito alla compatibilità delle rispettive previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio. (prima *parere sismico* ai sensi art. 37 della L.R. n. 31/2002, poi modificato dall'art. 14 della L.R. n. 10/2003).

Tale parere si rende necessario solo qualora le modifiche urbanistiche modifichino le condizioni geomorfologiche dei suoli e si configurino come variante *sostanziale*, rispetto al parere rilasciato sullo strumento pre- vigente.

Nel caso in esame non si tratta di variante sostanziale e pertanto il parere provinciale non è richiesto.

Inoltre per la Variante quindi non è stata redatta la Relazione Geologica, in quanto la Variante concerne esclusivamente la localizzazione di un'opera infrastrutturale di pubblica utilità, realizzata dalla Pubblica Amministrazione, che non comporta l'inserimento di nuove previsioni insediative, né modifica in modo sostanziale le previsioni edificatorie esistenti, trattandosi di attrezzatura del territorio.

Si evidenzia infine che lo studio generale della geologia del territorio del Comune di Forlì ha evidenziato che per massima parte tale territorio è costituito da terreni potenzialmente stabili e non soggetti ad allagamenti e per i quali non sussistono, dal punto di vista geo-morfologico, idrogeologico e pedologico, problemi all'edificazione e vincoli imposti dalle leggi urbanistiche regionali.



## CONCLUSIONI

La presente proposta di Variante non contrasta con i criteri generali e l'impostazione degli strumenti urbanistici vigenti e consiste nell'introduzione - negli elaborati urbanistici vigenti – delle previsioni di cui al progetto di fattibilità redatto dal competente servizio comunale.

In generale si ritiene che le modifiche urbanistiche necessarie per conformare gli strumenti vigenti al progetto appaiano giustificate in rapporto:

- alla funzionalità e sicurezza dell'assetto della viabilità;
- alla volontà, da parte dell'Amministrazione, di dare attuazione ad una soluzione progettuale che riveste carattere d'urgenza e di pubblico interesse per la collettività, in particolare per il quartiere di Carpena.

La proposta risponde agli obiettivi strategici del Comune di Forlì, delineati nel programma di mandato, finalizzati alla sicurezza e alla mobilità sostenibile.

Nel complesso si ritiene la presente proposta di variante procedibile.

La Responsabile Unità procedimenti unici  
*Arch. Mara Rubino*