



**COMUNE DI VALSAMOGGIA**  
Città Metropolitana di Bologna

**PARCO LOGISTICO IN COMUNE DI VALSAMOGGIA**

Proposta finalizzata all'approvazione di Accordo di Programma  
ai sensi dell'art. 60 L.R. n.24/2017

**PROGETTO DEFINITIVO OPERE INFRASTRUTTURALI**  
Pista ciclabile di collegamento dell'abitato di  
Crespellano con via Cassoletta

<p><b>Committente</b></p> <p><b>BEGHELLI SpA - SIFIM Srl</b></p>		<p>spazio riservato all'ufficio tecnico</p>			
<p><b>Progettisti</b></p> <p></p> <p><b>Gruppo di progettazione:</b> Ing. Roberto Farina (Direttore Tecnico) Geom. Antonio Conticello (Redazione elaborati di progetto) Arch. Diego Pellattiero (Aspetti urbanistici)</p> <p><b>Consulenti:</b> - Dott. Samuel Sangiorgi (Geologia, rischio sismico) - Praxis Ambiente srl Dott. Carlo Odorici, Ing. Roberto Odorici Samuel (VALSAT: Mobilità e traffico; Atmosfera; Impatto acustico) - BlueWorks srls Ing. Andrea Bolognesi (Relazione idraulica)</p>		<p>protocollo</p>			
<p><b>C-REL</b></p>	<p><b>RELAZIONE ILLUSTRATIVA</b></p>				
	<p>Novembre 2020</p>	<p>revisioni</p>	<p><sup>1</sup> Aprile 2021</p>	<p><sup>2</sup> Giugno 2021</p>	<p><sup>3</sup> Dicembre 2021</p>



<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>3</b>
1.1 LIVELLO DI PROGETTAZIONE .....	4
<b>2. COERENZA CON IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE .....</b>	<b>5</b>
2.1 LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE: PSC/RUE - POC .....	5
<b>3. ASPETTI AMBIENTALI E DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO .....</b>	<b>8</b>
3.1 CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO .....	8
<b>4. QUADRO DEGLI INTERVENTI E DELLE SPECIFICHE PRESTAZIONI .....</b>	<b>9</b>
4.1 CARATTERISTICHE FUNZIONALI E GEOMETRICHE DELLA NUOVA PISTA CICLABILE .....	9
4.2 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PLANO ALTIMETRICHE DEL TRACCIATO .....	10
4.3 SEZIONI TIPO .....	10
<b>5. SEGNALETICA .....</b>	<b>12</b>
<b>6. ILLUMINAZIONE PUBBLICA.....</b>	<b>12</b>
<b>7. SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE DI PIATTAFORMA .....</b>	<b>12</b>
<b>8. INTERFERENZE .....</b>	<b>12</b>

## PREMESSA

Il presente progetto definitivo di opera infrastrutturale, nato con l'obiettivo di collegare l'abitato di Crespellano con la via Cassoletta, si inserisce in una serie di interventi che riguardano la ridefinizione dei percorsi ciclabili tra il nuovo polo logistico e i centri urbani di Crespellano, Muffa e Pragatto.

Va premesso che l'obiettivo dell'Amministrazione è, coerentemente con quanto stabilito dal PUMS, garantire la percorribilità ciclabile del territorio comunale con particolare attenzione ai tragitti casa – lavoro e favorire l'intermodalità dei mezzi di trasporto nell'ottica generale di promuovere la mobilità sostenibile.

In considerazione della situazione attuale in cui le stazioni/fermate del SFM si trovano in corrispondenza dei centri urbani di Muffa, Crespellano/Pragatto e via Lunga (quest'ultima localizzata a sud dell'ambito produttivo), e tenuto conto della presenza di alcune fermate degli autobus di linea (che garantiscono una frequenza di percorrenza ogni 30 minuti) localizzate lungo la vecchia Bazzanese, è stato ipotizzato un nuovo collegamento ciclabile, (rappresentato nella figura 1 a seguire) che dal centro di Crespellano, in corrispondenza della via Rio - Bargellina si innesta su Cassoletta per poi proseguire fino al nuovo polo logistico.

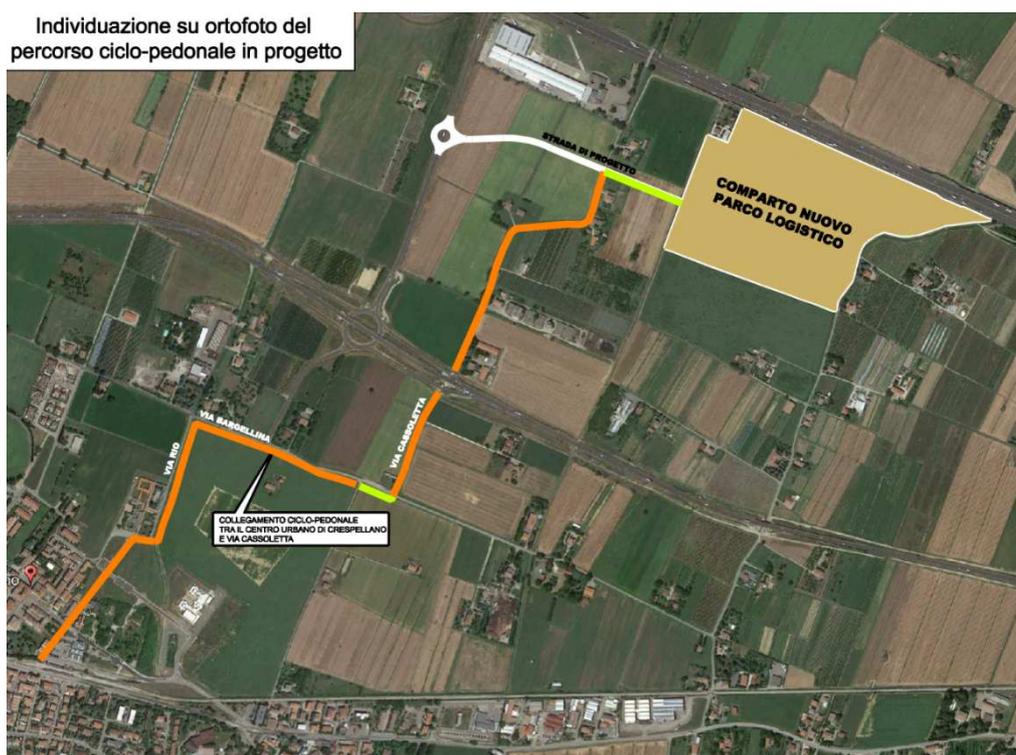


Fig. 1.1 – Inquadramento territoriale del percorso ciclabile di collegamento dell'abitato di Crespellano con il polo logistico di previsione

## 1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le principali fonti normative di riferimento ed i documenti della letteratura tecnica consultati per lo sviluppo della progettazione specifica sono i seguenti:

Nuovo Codice della strada - D.Lgs. 30/04/1992.

Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo Codice della strada - DPR 16/12/1992 n. 495.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI DECRETO 30 novembre 1999, n. 557. Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, D.M. 9 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Decreto 22 Aprile 2004 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Modifica del decreto 05/11/2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

DPR 24/07/1996, n. 503 (GU n. 227 del 27/09/1996 - Suppl. Ordinario n. 160), Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

Decreto Legislativo 03/04/2006, n. 152 - "Norme in materia ambientale" e ss.mm.

D.M. 17/01/2018 - Aggiornamento delle "Norme tecniche per le costruzioni".

Decreto Legislativo 09/04/2008, n. 81 - Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro".

D.Lgs. 18/04/2016, n. 50 (Nuovo Codice Appalti).

Decreto Ministeriale 04/04/2014 - "Norme tecniche per gli attraversamenti ed i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie ed altre linee di trasporto".

circolare 15 luglio 2005, n. 5205: indicazioni per l'operatività nel settore edile, stradale e ambientale, ai sensi del D.M. 8 maggio 2003, n. 203

## 1.1 LIVELLO DI PROGETTAZIONE

Il “Progetto definitivo delle opere infrastrutturali: Pista ciclabile di collegamento dell’abitato di Crespellano con via Cassoletta” è costituito dai seguenti elaborati:

C-REL Relazione illustrativa

C-CME Computo metrico estimativo

C-PPE Piano particellare di esproprio – Elenco Ditte

Elaborati cartografici

Tav. C.1 Inquadramento territoriale scala 1:2000 – 10.000

Tav. C.1a Planimetria di progetto scala 1:500

Tav. C.1b Planimetria di progetto scala 1:500

Tav. C.1c Planimetria di progetto scala 1:500

TAV. C.2 Sezioni tipo – scala 1:25

## 2. COERENZA CON IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE VIGENTE

### 2.1 LO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE: PSC/RUE - POC

Nel Piano Strutturale Comunale vigente è individuato il tracciato della pista ciclopedonale – in parte già esistente e in parte di previsione, come rappresentato nell'immagine a seguire.

La previsione di collegamento ciclabile in oggetto interessa le viabilità indicate in cartografia: via Rio, via Bargellina, via Cassoletta e il tratto della nuova viabilità di collegamento SP88 e polo logistico.

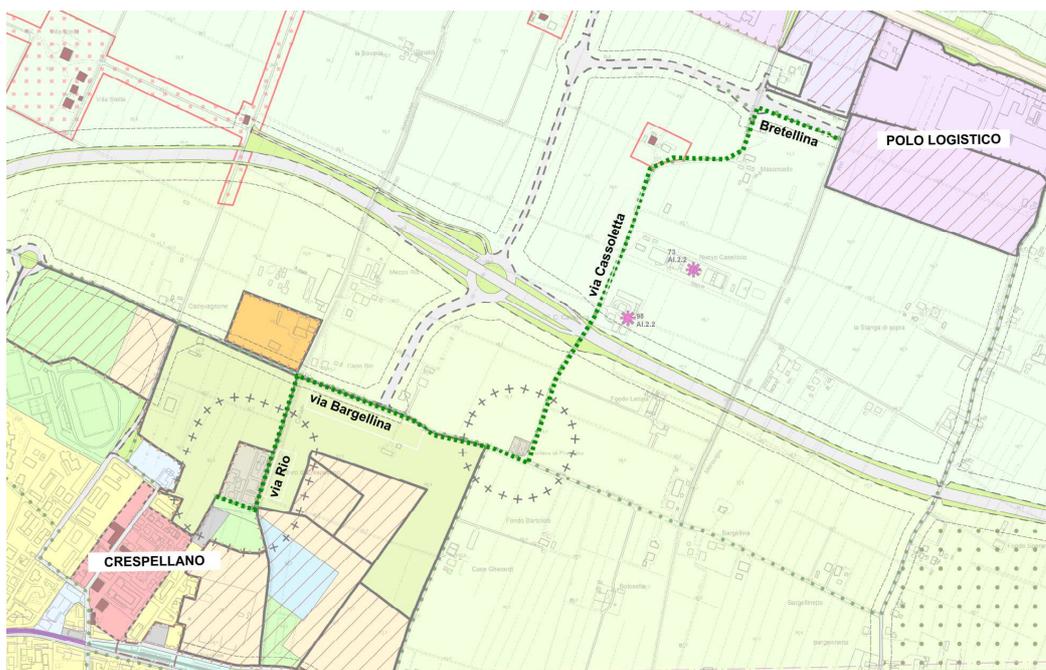


Fig. 1.2 – (estratto) Variante al PSC con l'individuazione del percorso ciclabile (indicato con un tratteggio di colore verde)

Il Piano Operativo Comunale appone il vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dal collegamento ciclabile nel tratto di via Rio e Via Bargellina come indicato negli elaborati relativi al piano particellare di esproprio. Via Cassoletta fino all'intersezione con la nuova viabilità di accesso al Parco logistico sarà declassata a strada di categoria F-bis ai sensi del Nuovo Codice della Strada.

Le strade di categoria F-bis sono destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e sono caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada. Quindi il tratto di via Cassoletta sarà opportunamente dotato di segnaletica orizzontale e verticale che limita il traffico veicolare salvaguardando la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti.

I



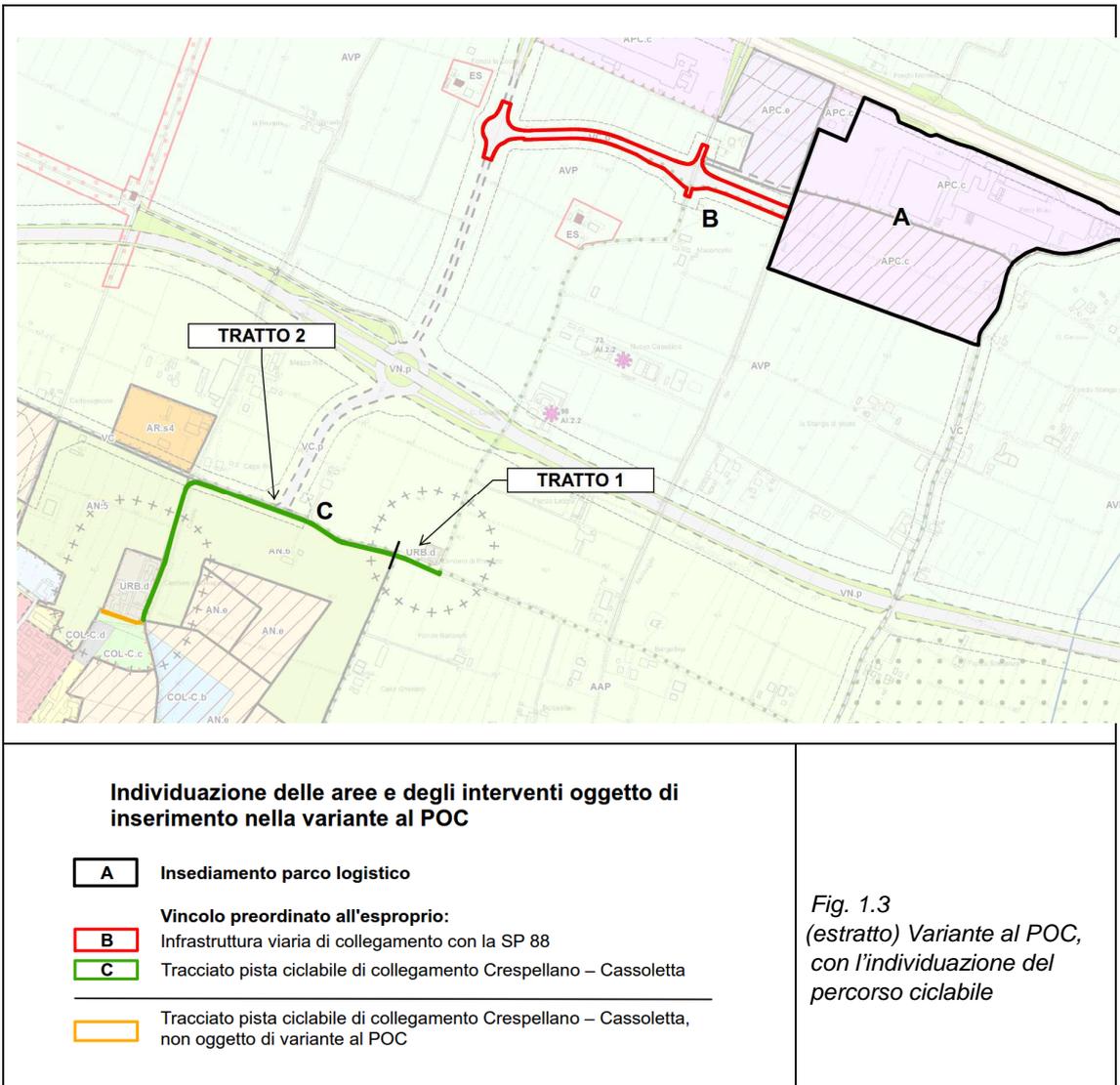
Itinerario ciclopedonale: parte in sede propria e parte su strada F-bis

L'immagine precedente distingue la pista ciclabile in sede propria su via Rio e via Bargellina in due tratti.

Come si evince dall'immagine seguente il tratto 1 rientra in territorio rurale ed è interessato dal vincolo preordinato all'esproprio apposto dal POC, mentre il tratto 2 rientra nel perimetro del territorio urbanizzabile in ambito oggetto di POC (ambito AN.6) e per la parte a sud del cimitero di via Rio nell'ambito per dotazioni COL-C, di proprietà comunale.

Entrambi i tratti sono interessati dal vincolo preordinato all'esproprio apposto dal POC; tuttavia si precisa che il tratto 2, interno al perimetro del territorio urbanizzabile (ambito AN.6 del PSC) potrà essere realizzato tramite l'attuazione dell'ambito di PSC.

Nel presente progetto è stato pertanto redatto il piano particellare di esproprio per entrambi i tratti, in quanto qualora non si attuasse l'ambito AN.6 verrà comunque garantita l'attuazione della pista ciclabile attraverso l'esproprio delle aree interessate.



*Fig. 1.3  
(estratto) Variante al POC,  
con l'individuazione del  
percorso ciclabile*

Per quanto riguarda il sistema dei vincoli e delle tutele presenti su questa parte di territorio, si rimanda a quanto già descritto nella Variante al PSC.

### 3. ASPETTI AMBIENTALI E DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

#### 3.1 CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto interessa la vie Rio, Bargellina, Cassoletta e il tratto della nuova viabilità di collegamento SP88 - polo logistico.

La viabilità interessata dall'intervento è così classificata dal Nuovo Codice della Strada:

- Via Rio – Categoria F – locali
- Via Bargellina – Categoria F – locali
- Via Cassoletta – Categoria F – locali

Le piattaforme stradali delle suddette strade esistenti sono ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, non sono presenti marciapiedi e percorsi ciclo-pedonali;

A seguire alcune immagine delle tre viabilità.

 A perspective view of a two-lane asphalt road stretching into the distance. The road is flanked by brown, tilled agricultural fields. The sky is overcast. The text "Via Rio" is painted in white on the road surface.	<p><i>Fig. 1.5 Viste</i> <i>Via Rio</i></p>
 A perspective view of a two-lane asphalt road. A silver hatchback is driving towards the camera. The road is flanked by green grass and trees. A red triangular warning sign and a circular speed limit sign (30) are visible on the right side. The text "Via Bargellina" is painted in white on the road surface.	<p><i>Via Bargellina</i></p>
 A perspective view of a two-lane asphalt road stretching into the distance. The road is flanked by green grass and fields. The sky is overcast. The text "Via Cassoletta" is painted in white on the road surface.	<p><i>Via Cassoletta</i></p>

## 4. QUADRO DEGLI INTERVENTI E DELLE SPECIFICHE PRESTAZIONI

### 4.1 CARATTERISTICHE FUNZIONALI E GEOMETRICHE DELLA NUOVA PISTA CICLABILE

Gli interventi riguardano ambiti urbani, extraurbani e rurali, e congiungono la via Cassoletta con la via Bargellina fino alla via Rio, come rappresentato nell'immagine a seguire.

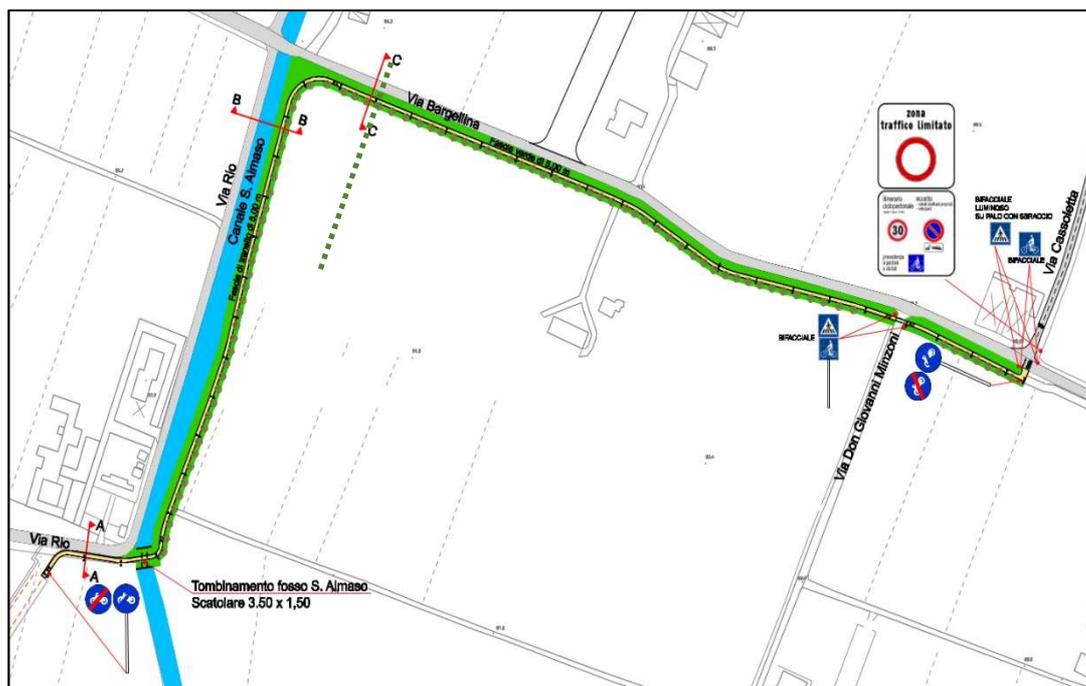


Fig. 1.6 (estratto) Progetto delle opere infrastrutturali – tratto via Rio, via Baricella e intersezione con la via Cassoletta

#### TRATTO 1

Ambiti: extraurbano, rurale

Lunghezza complessiva: 88,50 m

Il percorso della pista ciclopedonale ha inizio dall'incrocio tra la via Cassoletta e via Bargellina fino all'incrocio con la via Don Giovanni Minzoni.

Esso si sviluppa per un totale di 88.50 m, affiancando la via Bargellina (lato sud) su sede propria esclusiva, larga 2,5m. A protezione della pista sarà realizzato uno spazio verde di larghezza pari a circa 5,00 m dove attualmente è occupata da un fosso stradale.

#### TRATTO 2

Ambiti: urbano

Lunghezza complessiva: 861,50 m

Gli interventi riguardanti il percorso denominato "TRATTO2" riguardano ambiti urbani, che congiungono la via Bargellina con la via Rio.

Esso si sviluppa per un totale di 861,50 m, affiancando la via Bargellina (lato sud) su sede propria esclusiva, larga 2,5m e via Rio (lato est) su sede propria esclusiva, larga 2,5 m fino all'incrocio con il canale S. Almaso; è previsto il tombinamento del canale funzionale all'attraversamento della pista ciclabile, il tratto da tombinare sarà lungo circa 12,50 m

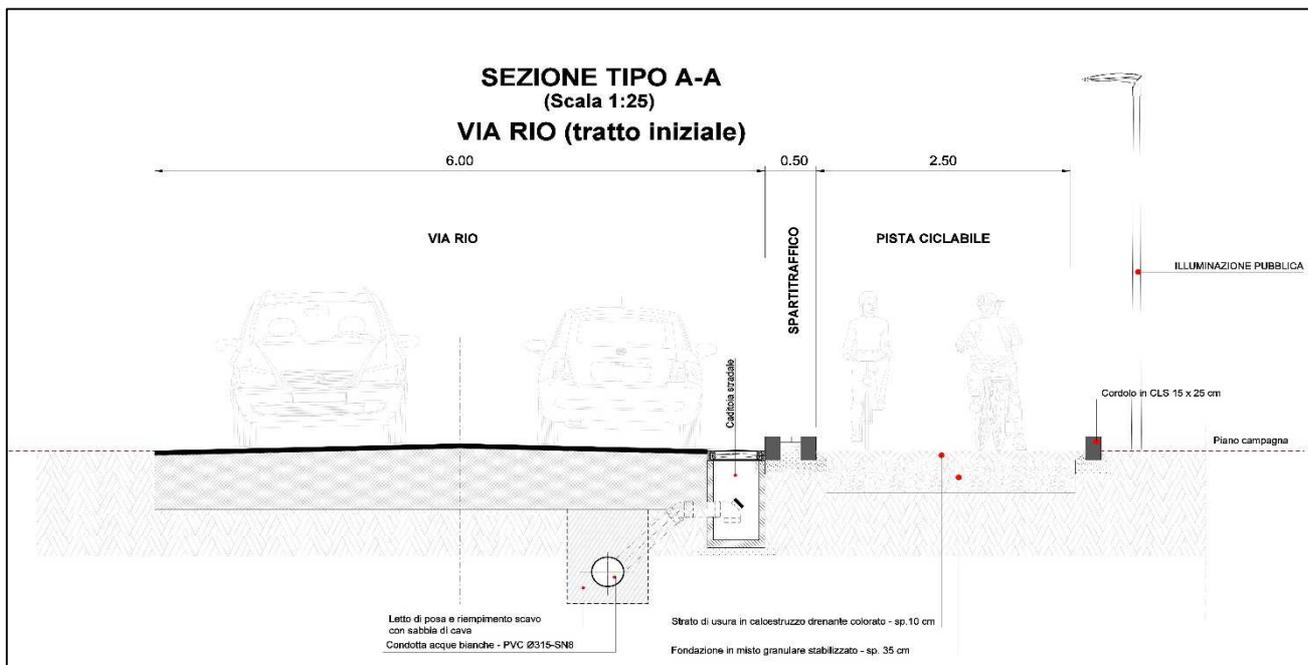
Sarà garantita una fascia di transito larga 5,00 m per le operazioni di manutenzione e pulizia del canale S. Almaso.

#### 4.2 DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE PLANO ALTIMETRICHE DEL TRACCIATO

La pista ciclabile interessa un territorio sostanzialmente pianeggiante con leggeri declivi verso nord-est, quindi la sua quota di progetto a circa + 10 cm rispetto alla quota campagna per evitare durante le piogge il deposito di terra proveniente dalle aree verdi.

#### 4.3 SEZIONI TIPO

La pista ciclabile a doppio senso di circolazione sarà larga 2,50 m delimitata da cordonata in cls su entrambi i lati. La pavimentazione prevista è in calcestruzzo drenante al fine di evitare opere fognarie per la raccolta delle acque meteoriche. Il primo tratto, che ha inizio su via Rio, affiancherà la strada esistente, in questo tratto è previsto uno spartitraffico invalicabile largo 50 cm. La pista ciclabile ricade quasi totalmente in area urbanizzabile quindi si prevede anche l'illuminazione pubblica su pali lungo tutto il suo percorso, i pali saranno distanziati di circa 25 m e che comunque tale distanza sarà verificata nei livelli di progettazione successiva dai calcoli illuminotecnici



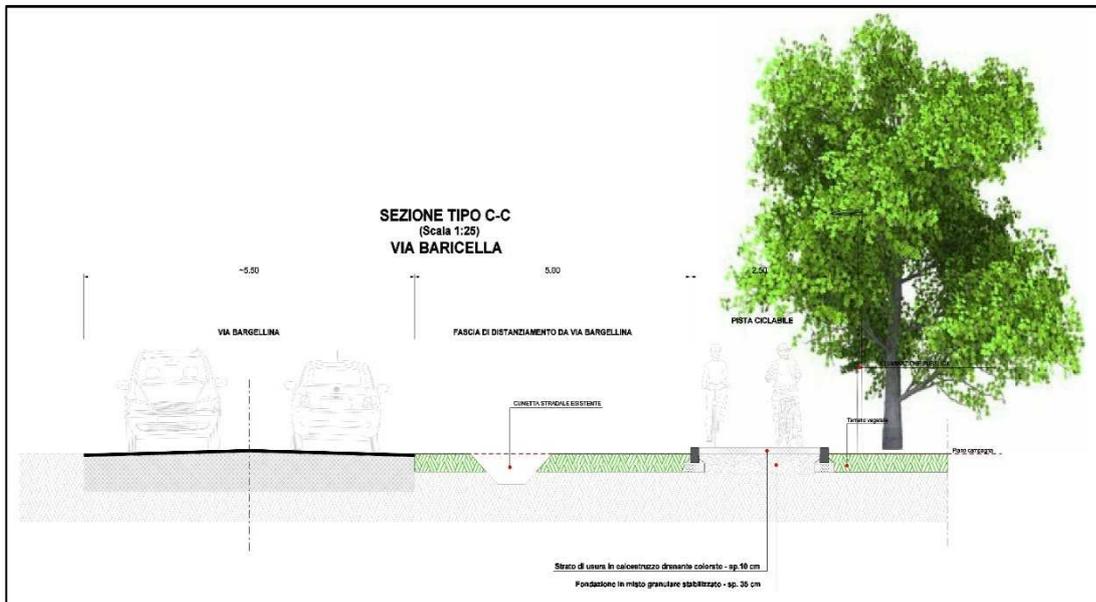


Fig. 1.7 (estratto) Sezioni tipo

## 5. SEGNALETICA

Il progetto della segnaletica orizzontale e verticale sarà conforme al Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285) e al relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495). In questa fase della progettazione è prevista che tutta la segnaletica verticale sarà di nuova installazione, inoltre i nuovi segnali stradali verticali sono previsti in lamiera di alluminio 25/10.

## 6. ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Il tipo dei corpi illuminanti sarà scelto nelle fasi progettuali successive mediante i calcoli illuminotecnici necessari a garantire che l'impianto di illuminazione pubblica rispetti tutte le norme in materia di illuminazione stradale, e cioè che soddisfi tutti i requisiti di illuminamento e uniformità richiesti, in questo caso per le piste ciclabili.

## 7. SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE DI PIATTAFORMA

Non sono previste particolari opere per la raccolta delle acque meteoriche in quanto la pavimentazione sarà realizzata in calcestruzzo drenante, per questo tipo di materiale e specificatamente per le piste ciclabili che non impegnano grandi superfici non sono necessari sistemi fognari.

## 8. INTERFERENZE

L'intervento è interessato dalla interferenza con il fosso S. Almaso; come indicato nell'immagine a seguire è previsto il tombinamento di un tratto lungo circa 12,50 m, attraverso la posa di elementi scatolari in CLS di dimensioni pari a 3,50 m x 1,50 m di altezza, tali dimensioni saranno meglio verificate in sede di progettazione successiva.

