

Deliberazione nr.000005 del 30/01/2025

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità

L'anno Duemilaventicinque il giorno Trenta del mese di Gennaio alle ore 19:27, e successivamente, nella sala delle adunanze, convocato con avvisi spediti nei modi e nei termini di legge, si è riunito il Consiglio Comunale.

Fatto l'appello nominale risultano presenti:

Posizione	Nominativo	Carica	Presente
1	RIGHI RICCARDO	Sindaco	Si
2	ARTIOLI ANDREA	Presidente	Si
3	AFFUSO CARLO	Consigliere	Si
4	BORSARI PAOLA	Consigliere	Si
5	BRINA ELENA	Consigliere	Si
6	CIPOLLI FEDERICA	Consigliere	Si
7	D'ORAZI MAURO	Consigliere	Si
8	KUMARAKU KLAUDIA	Consigliere	No
9	MAESTRI GIOVANNI	Consigliere	Si
10	MARTINO RICCARDO	Consigliere	Si
11	MESCHIERI MARINELLA	Consigliere	No
12	OLIVIERO LINDA	Consigliere	Si
13	ROSSETTI LORELLA	Consigliere	Si
14	TRUZZI MARCO	Consigliere	Si
15	DI NARDO MARCO	Consigliere	Si
16	FRESCHETTI ANNA	Consigliere	Si
17	ARLETTI ANNALISA	Consigliere	Si
18	BOCCALETTI FEDERICA	Consigliere	Si
19	CARLETTI FEDERICA	Consigliere	Si
20	CASOLARI TOMMASO	Consigliere	Si
21	CORTESI CLAUDIO	Consigliere	Si
22	FIENI ENRICO	Consigliere	Si
23	BONZANINI GIULIO	Consigliere	Si
24	DE ROSA MICHELE	Consigliere	Si
25	MEDICI MONICA	Consigliere	Si
	Presenti N. 23	Assenti N. 2	

Assume la presidenza il Presidente del Consiglio Comunale il Sig. ARTIOLI ANDREA.
 Partecipa BRIZZI CLEMENTINA in qualità di Segretario Generale.

Delibera di CONSIGLIO nr. 5 del 30/01/2025
 Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

pag.1



La seduta, riconosciuta valida per la presenza del prescritto numero legale, è pubblica

Oggetto: Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità.

Sono presenti 23 Consiglieri. Rispetto al quadro iniziale non è intervenuta nessuna variazione.

Tutti gli interventi vengono conservati agli atti mediante registrazione elettronica a cura della Segreteria Generale. I file sono a disposizione dei Consiglieri Comunali e degli aventi titolo e pubblicati on-line, con libero accesso, sul sito Web del Comune di Carpi.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Iniziamo con la prima proposta dell'ordine del giorno, che è una delibera, "Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5, articolo 53, della Legge Regionale 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG, per la realizzazione del progetto n. 15/22 "Pista ciclabile Carpi a collegamento per Limidi di Soliera (bike to work) – ID 9270 – CUP: C91B21006770006, con approvazione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità". Presente l'Assessore Alessandro Di Loreto, a cui cedo la parola.

Ass. Di Loreto Alessandro: Grazie Presidente, buonasera a tutti i Consiglieri. Con deliberazione della Giunta Regionale dell'agosto 2021, il Comune di Carpi è risultato beneficiario di un contributo pari a 375.912 euro per un intervento di complessivi 537.000 euro denominato "Pista ciclabile Carpi a collegamento per Limidi di Soliera". A questo riguardo è stato stipulato un protocollo d'intesa con la Regione per dare corso all'intervento, che consiste nella realizzazione appunto di un percorso ciclabile di collegamento tra l'abitato di Carpi e la ciclabile esistente sul ponte del Cavo Lama ai confini con Limidi di Soliera. Il percorso ciclabile costeggerà la strada provinciale SP1, Via Carpi-Ravarino e intersecherà la rotatoria in intersezione con Via Carpi-Ravarino, Via Cavalcavia Lama e Via Cavata, per collegarsi all'attuale rete ciclabile. L'obiettivo è la realizzazione appunto di un nuovo tratto di ciclabile per soddisfare le esigenze legate allo sviluppo della mobilità sostenibile, dando la possibilità agli utilizzatori di spostarsi tra le due località con la bicicletta in sicurezza su sede propria. La procedura, già contenuta in parte nel titolo letto dal Presidente, riguarda l'approvazione di un progetto di opera pubblica che consente di approvare la localizzazione delle opere e degli interventi non previsti dal PUG, ovvero in variante a tale strumento. Si tratta quindi di una deliberazione a tema urbanistico. Infatti in particolare si procede alla revisione della tavola del PUG ST 2.3, strategie di unione e mobilità, che attiene al potenziamento della mobilità ciclabile pedonale, la qualificazione dello spazio pubblico attraverso la gerarchizzazione delle reti, individuando le dorsali e le connessioni agli itinerari principali, il potenziamento e la qualificazione dei percorsi pedonali urbani, gli interventi di compatibilizzazione del traffico urbano nelle aree residenziali di maggior pregio. Il tracciato della ciclabile in argomento si sviluppa in maniera un po' più dettagliata nel tratto compreso tra la rotatoria Aldo Moro e il ponte sul Cavo Lama, per una lunghezza complessiva di 350 metri circa, collegando la ciclabile esistente della rotatoria a quella esistente sul ponte. Partendo dalla rotatoria, la ciclabile di progetto si stacca da quella esistente poco prima dell'attraversamento di Via Cavata, dirigendosi verso l'isola spartitraffico della rotatoria citata che attraversa per superare l'intersezione con la strada provinciale; superata l'intersezione, la ciclabile corre parallelamente alla strada provinciale sul lato sud, fino ad arrivare al Cavo Lama in corrispondenza del confine comunale e del ponticello esistente. L'Amministrazione non ha la disponibilità piena delle aree per la realizzazione dell'opera, quindi

Delibera di CONSIGLIO nr. 5 del 30/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

l'approvazione del progetto in oggetto comporta dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ai sensi dell'articolo 12, comma 5, della Legge Regionale 37/2002. Complessivamente i terreni assoggettati a procedura espropriativa assommano a circa 1.650 metri quadri, più 650 metri quadri di occupazione temporanea nel corso del cantiere. Sull'opera, in corso di apertura della Conferenza dei servizi, sono giunte osservazioni di privati, due in particolari, di cui si propone l'accoglimento in un caso e l'accoglimento parziale in un altro, siccome parte di questa osservazione è fatta da Kuwait Petroleum Italia riguarda la definizione delle indennità di esproprio; argomento non pertinente rispetto alla delibera in discussione questa sera. Quindi, ripetendo un po' e riepilogando il tema in oggetto, la variante localizzativa si configura come modifica all'elaborato VU 1.6 tavola dei vincoli urbanistici, nella cui versione variata è cartografato il vincolo urbanistico sul tracciato della pista ciclabile. Ai sensi dell'articolo 4.1 comma 8 delle norme del PUG, è infatti sempre possibile localizzare nuove dotazioni territoriali non previste dal PUG con il procedimento unico ai sensi dell'articolo 53 della legge regionale urbanistica n. 24/2017 e conformare quindi lo strumento urbanistico generale simultaneamente all'approvazione del progetto dell'opera pubblica. In via sintetica e in conclusione si propone di: approvare la decisione circa le osservazioni pervenute; dare l'assenso, ai sensi del citato articolo 53, affinché la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza dei servizi produca gli effetti di variante localizzativa alla strumentazione di pianificazione urbanistica comunale, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, dichiarazione di pubblica utilità. Poiché l'atto di assenso del Consiglio avviene, come previsto dal più volte citato articolo 53 della Legge Regionale urbanistica, in via preventiva la conclusione della Conferenza di servizi e quindi alla determinazione conclusiva che approva il piano di fattibilità tecnica economica. Infine di esplicitare che al progetto della suddetta pista ciclabile potranno essere apportate le eventuali modifiche e/o integrazioni e specificazioni ritenute necessarie ed opportune al fine di adeguare lo stesso alle valutazioni conclusive da parte degli Enti e servizi coinvolti competenti nell'ambito della determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi, ritenute funzionali al perfezionamento del progetto, senza che ciò necessiti di ulteriori deliberazioni assentive da parte dell'Organo consiliare, purché da esse non derivi una modifica sostanziale ai contenuti incidenti sugli aspetti urbanistici della variante. Concludo dicendo che sul progetto abbiamo acquisito un parere preventivo della Provincia, non so se in sede di Commissione è stato citato e distribuito, ritengo di sì, nel quale viene esaminato il tema della sicurezza dell'itinerario della pista ciclabile e viene richiesto al Comune di proteggere la pista ciclabile con un guardrail su tutto il tracciato, appunto per migliorarne le condizioni di sicurezza. Grazie, ho concluso.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Assessore. Chiedo se vi sono domande? Prego Consigliere.

Cons. Cortesi Claudio (Fratelli d'Italia): Come evidenziato in Commissione, non è possibile cambiare il percorso della ciclabile? Secondo me, anzi in Commissione è stato esplicitato - lei non c'era - si è privilegiato l'aspetto economico rispetto in pratica all'aspetto di sicurezza, perché una ciclabile che passa attraverso un distributore non si è mai vista secondo me, o perlomeno non mi sembra di averla mai vista. Poi è stato specificato che è tutto a norma, tutto perfetto, su questo non metto in dubbio, però visto che mi sembra che la quota per l'esproprio sia pari a 4 euro al metro per cui, secondo i metri che ha dato lei, viene 6.600 euro, anche fare un giro un po' più lungo non comporterebbe un esborso così, perché poi non vorrei trovarmi alla fine che il primo che viene asfaltato, poi giriamo la ciclabile, perché secondo me già è pericoloso per chi fa il senso di strada, andando verso Limidi, ma quelli che entrano, poi ci metterete magari la doppia striscia, però arriva che entra uno che viene da Carpi....

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Consigliere, le chiedo scusa. E' un intervento? Avevo chiesto se c'erano domande.

Cons. Cortesi Claudio (Fratelli d'Italia): No no, non è un intervento, è una domanda. Ha chiesto se c'erano domande...

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Prego, faccia la domanda.

Cons. Cortesi Claudio (Fratelli d'Italia): Ho chiesto se non si poteva fare il giro.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere Cortesi. Prego Assessore.

Ass. Di Loreto Alessandro: Rispetto a questo tema, che mi era stato appunto riportato dal Dirigente Pavignani, che era presente in Commissione e che ha illustrato l'argomento, dico innanzitutto che i ciclisti, quando si muovono abitudinariamente per andare al lavoro, si muovono sulla linea più retta per raggiungere il punto di destinazione. Si tratta infatti di una ciclabile realizzata nell'ambito di un progetto che ha la denominazione "Bike to work" e ha, tra le sue destinazioni, appunto un'area artigianale all'ingresso di Limidi. Quindi in primo luogo la scelta di un percorso lineare deriva da una valutazione delle modalità normali di spostamento dei ciclisti. Dopodiché dal punto di vista della verifica di sicurezza, sia relativamente all'attraversamento del distributore di carburante, sia relativamente all'attraversamento della rotatoria, non è stato citato ma so che se ne è discusso nell'ambito della Commissione Consiliare, si tratta in entrambi i casi di valutazioni sono state fatte sia dall'Amministrazione Comunale, ma soprattutto dall'Ente proprietario della strada, cioè dalla Provincia. Quindi devo ritenere che gli uffici tecnici abbiano valutato attentamente, anche perché è un aspetto che è all'attenzione sempre dell'Amministrazione Comunale e dei settori tecnici, abbiano valutato tutte le conseguenze relative a una scelta appunto che fa riferimento alle modalità abitudinarie dei ciclisti di muoversi. La presenza del guardrail aumenterà ulteriormente questa sicurezza, che credo non debba comportare, peraltro non ce l'hanno chiesto nel corso della Conferenza dei servizi, non debba comportare variazioni di percorso che allungherebbero i tempi di raggiungimento delle relative destinazioni.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Assessore. Ci sono altre domande? Prego Consigliere Arletti.

Cons. Arletti Annalisa (Fratelli d'Italia): Grazie Presidente. Una domanda in realtà di metodo, più che di merito. Con il fatto che non è mai esistita di fatto una ciclabile che colleghi Carpi all'area industriale di Limidi di Soliera, e che quindi si tratta comunque di un progetto che ha un certo impatto e anche dal punto di vista dei collegamenti una certa importanza. Come mai non era presente nel PUG? Anticipo la risposta se è quella: è perché, anche perché vedo che il protocollo d'intesa, quello per il "Bike to work" è comunque un protocollo d'intesa tra la Regione e il Comune del 2021, quindi era per capire se è arrivato il finanziamento regionale, quindi andiamo in attuazione adesso, perché mi sembra strano che nelle tavole del PUG non sia non sia presente.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie. Se vuole rispondere, Assessore.

Ass. Di Loreto Alessandro: Negli strumenti urbanistici sono individuate le cosiddette fasce di rispetto stradale e all'interno delle fasce di rispetto stradale possono essere realizzate sul lato, sull'altro, su tutto il tracciato, su parte del tracciato, infrastrutture pubbliche destinate alla mobilità o

Delibera di CONSIGLIO nr. 5 del 30/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

comunque infrastrutture pubbliche. Si tratta, con questa variante, di specificare che questa infrastruttura viene collocata esattamente su quel lato della strada e viene realizzata dall'intersezione citata fino a Limidi di Soliera. Quindi è una specificazione del PUG che rimaneva su un livello più generale.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie. Ci sono altre domande. Se non ci sono altre domande, possiamo iniziare il dibattito per cui, chi vuole intervenire, ne ha facoltà prenotandosi. Chiedo ancora se ci sono interventi? Ogni Consigliere ha facoltà di intervenire. Prego Consigliere De Rosa.

Cons. De Rosa Michele (Forza Italia Carpi): Grazie Presidente. Io dirò brevemente solo diciamo alcune cose e delle perplessità che ho avuto modo di esporre anche in fase di Commissione. Partiamo intanto dal fatto che nessuno mette in dubbio l'importanza di quest'opera, che è fondamentale per collegare i Comuni di Carpi e Soliera, quindi anche per favorire gli spostamenti di ciclisti, ragazzi, studenti, lavoratori. Quindi su questo nulla da aggiungere. Sul fatto invece di quello che ha detto poc'anzi anche l'Assessore, io ho qualche perplessità francamente, nel senso che anche la risposta "I tecnici hanno verificato", sono contento perché quello è il lavoro dei tecnici, però giustamente, se i Consiglieri hanno delle perplessità, i Consiglieri devono esporre le perplessità, anche perché mi sembra quasi a volte di dover chiedere un parere tecnico di parte prima di partecipare ad un Consiglio Comunale, perché altrimenti quello che il Consigliere dice o le perplessità che espone non valgono nulla. Comunque questa è una mia perplessità personale. Detto questo, lei ha detto anche "Se i tecnici dicono che è stato tutto fatto correttamente, bisogna..." E' chiaro che bisogna fidarsi dei tecnici, però mi viene anche da dire che se è arrivato un parere della Provincia, dove sono state fatte delle osservazioni tecniche, vuol dire che i tecnici probabilmente quello gli è scappato. Io ho letto il parere e le osservazioni fatte dalla Provincia, perché le ho chieste io in Commissione e quindi, come diceva giustamente lei, è stata richiesta l'installazione di un guardrail, se non sbaglio. Come mai i tecnici non hanno previsto, prima di ricevere questa osservazione, che io ritengo corretta da parte della Provincia, la presenza di un guardrail che per me è fondamentale per tutelare coloro che dovranno spostarsi lungo questo tragitto. Quindi francamente il metodo a volte mi sembra anche un po' non corretto, però è una mia opinione personale. Questo non toglie che, ripeto, l'opera è fondamentale per favorire i collegamenti e gli spostamenti tra i due Comuni. Quindi nel merito non ho nulla da dire, a parte appunto queste perplessità. Grazie.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere De Rosa. Ci sono altri interventi? Prego Consigliera Medici.

Cons. Medici Monica (Carpi Civica): Ribadisco le mie perplessità sul tragitto, proprio sul percorso di questa ciclabile, condividendo benissimo che andasse fatta, che andasse unito il progetto di Soliera al nostro, però non possiamo fare un discorso puramente di soldi quando c'è di mezzo la sicurezza dei cittadini. E' questo che mi sembra strano, veramente non cogliere la mia osservazione che il tragitto per la parte soprattutto, comunque forse ci sono anche altri punti un po' discutibili, per la parte che passa esattamente davanti all'ingresso di una pompa di benzina, è assurdo. Io l'ho definito folle in Commissione e lo ripetono ancora che è folle. Se nel pezzo prima la Provincia mi chiede di mettere un guardrail a tutela dei ciclisti, per evitare che non ci sia promiscuità o possibilità da parte di entrambi di invadere la corsia, lì invece è proprio fatto per invadere la corsia, perché se io devo entrare in un distributore, ovviamente invado la corsia, con questa grande difficoltà che voi non cogliete, secondo me non state cogliendo, che a un distributore ci vanno non gli abitanti di Carpi e Limidi, i quali possono sapere che lì c'è e prendere le abitudini e tutte le attenzioni. In un distributore ci può venire

gente che viene dalla Romania a consegnare normalmente, ma non ci pensa neanche nemmeno che attenzione, prima di entrare sappi che hai 3 metri di ciclabile. Ci sono andata personalmente per vedere: speriamo che chiuda, visto che il distributore di benzina non pare essere diciamo al centro del business di quella compagnia, perché sennò lo terrebbe anche un po' meglio. Però vabbè. Io non lo so se hanno intenzione di farci dei soldi e ampliarlo, o hanno intenzione di chiuderlo, questo non posso saperlo, però è impossibile vedere il ciclista che arriva, perché non è tanto quando arriva nel senso opposto al tuo. E' quello che arriva esattamente dalla stessa parte dove stai arrivando tu, perché tu lo superi, non lo vedi perché tu non puoi vedere, cioè quando guidi, io sfido chiunque che faccia così: voi non fate così quando guidate, guardate avanti. Quindi io nel momento che lo supero e poi volto a destra se vengo da Carpi, o nel momento che lo supero e poi volto a sinistra, se vengo da Soliera, io non vedo, è impossibile vederlo. Io lo asfalto. Allora mi chiedo: ci costa 20.000 euro in più, 50.000 euro in più? Ma ragazzi, ma perché non lo facciamo fin da subito? Non ha senso quel tragitto lì, quel pezzo lì è pericolosissimo. Io posso farci tutte le segnaletiche di questo mondo, ma sfido chiunque pensare che nel momento che deve entrare dentro una pompa di benzina, attenzione ciclista, ma sfido chiunque a pensarla. Non ci viene da pensarla. Lo posso pensare in un'isola pedonale, attenzione ciclista, ma non lo penso all'ingresso di un distributore. E quindi ripeto, per me il progetto per questa parte qui è veramente da rifare, che non vuol dire che il progetto è da buttare via. E' da rifare per questa parte assolutamente fatto così non può andar bene. Se lo volete capire, lo capite; se ne facciamo una questione di soldi, mi sembra ancora più assurdo, perché non si può fare. Allora non lo facciamo, tanto vale non farlo allora, e sennò tiriamoli fuori, perché non penso che costi più di 30.000-40.000-50.000 euro in più. Ma cosa costerà in più questo pezzo? Non sarà mica quello che andremo a gamba all'aria. Facciamo un concerto in meno e abbiamo già risolto il problema. Grazie.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliera Medici. Ci sono altri interventi? Prego Consigliere Truzzi.

Cons. Truzzi Marco (Partito Democratico): Grazie Presidente. Buonasera a tutti i Consiglieri presenti e alla Giunta, ovviamente al Sindaco. Intanto fa molto piacere vedere che progetti che abbiamo cercato di incastrare in mezzo alla pianificazione dei lavori pubblici in un periodo complesso come quello della pandemia e post pandemia, perché parliamo del 2021, "Bike to work", si sono districati in mezzo a tutte le centinaia, perché avevamo fatto un conto e andavamo nell'ordine delle centinaia di progetti che sono stati messi a terra in parte, alcuni stanno per essere messi a terra. Vorrei sottolineare tre elementi di questa progettualità che andiamo oggi, non ad approvare certo il progetto, ma ad approvare la variante urbanistica. Il primo elemento secondo me di valore che emerge è quello di una strategia urbanistica; una strategia urbanistica che viene recepita anche nel PUG, con le direttive principali di connessione tra i Comuni vicini a Carpi, ma soprattutto all'interno dell'Unione. Non ci si è siano arrivati per caso. Ci sono stati anni di confronto tra lavori pubblici e Comuni ovviamente vicini, in particolare quelli dell'Unione Terre d'Argine, ma non solo. Penso all'altro grande progetto intercomunale della ciclovia Carpi-Guastalla, che hanno portato a questo livello di strategia. Nella Commissione ci è stato detto che la parte lato Limidi è in fase di aggiudicazione dei lavori. Questo dimostra un coordinamento che non è scontato: quante volte, anche in maniera di scherzo nei confronti delle Amministrazioni Pubbliche, troviamo sui social delle foto di ciclabili che finiscono nel nulla, perché magari al confine del Comune è mancata quella programmazione comune, oppure un lotto privato della vecchia programmazione del PRG, quindi con delle logiche diverse, viene avviato, non viene avviato quello di fianco, e anche a Carpi abbiamo delle ciclabili interrotte, di filosofia vecchio PRG 2000. Quindi già vediamo un elemento importante, del perché è importante fare strategia con i Comuni vicini. E' importante soprattutto su tragitti come questo, per il "Bike to

work” appunto, quindi il casa-lavoro. Sono fondamentali. Questo e lo spostamento scolastico, se volete, sono i due principali volumi spostamenti che abbiamo in città, quindi mettere in sicurezza i percorsi casa-lavoro e casa-scuola, perché quando da Assessore parlavo di quest'opera avevo avuto degli studenti che venivano da Limidi in bici passando per le campagne, immaginarmi che finalmente avranno una ciclabile in sicurezza in sede propria, è sicuramente una grande soddisfazione ma, al di là della soddisfazione, voglio evidenziare l'importanza strategica di ragionamento di tipo urbanistico di livello alto. Il secondo elemento è quello della strategia di finanziamento. Tornerà per tre volte la parola strategia, però credo che sia importante mettere a fuoco alcuni ragionamenti che vennero fatti, che si sono fatti, che si ritrovano nel PUG. Se uno va a vedere il piano generale prima del PUG delle ciclabili, vede una ciclabile praticamente in ogni strada di Carpi nell'extraurbano. Chiunque si dovesse sedere a provare a realizzare un piano di questo tipo, si rende immediatamente conto che non ci sono risorse illimitate e c'è la necessità di dare delle priorità. La domanda che ci ponemmo fu: come possiamo però accelerare il più velocemente possibile? Perché c'è anche un tema di sicurezza. E da lì venne fuori la strategia che poi abbiamo visto, che permette oggi di vedere una ciclabile in sede propria che collega Carpi-Limidi, cioè l'idea, anche in analogia alle politiche più avanzate del Nord Europa, che nell'urbano di Carpi si può sfruttare la segnaletica orizzontale, ci fu anche una modifica del Codice della Strada nel 2020, e che abbiamo interpretato con le celeberrime corsie ciclabili, case avanzate, eccetera, eccetera, nell'urbano. Se nell'urbano si possono realizzare grandi chilometri in questo modo, in sicurezza, e i dati oggi ci dimostrano che gli incidenti sono diminuiti e i ciclisti sono aumentati, sull'urbano in particolare, allora le risorse di investimento più importanti possono essere dedicate per le connessioni con frazioni e Comuni vicini. Ed ecco allora che questa strategia, la dico così, una strategia di finanziamento delle infrastrutture, consente nello stesso tempo di mettere a terra più percorsi e mettere in sicurezza più connessione con gli altri Comuni. Si è lavorato molto sempre nel PUG sulla classificazione delle strade F-bis e questo è un passaggio, ma poi lo riprendo nella fine dell'intervento, per spiegare un concetto, cioè per premettere le premesse per poter arrivare a dire che questa non è una ciclabile al risparmio come state dicendo, anzi. L'F-bis cosa vuol dire? Che in alternativa alla realizzazione di ciclabile in sede propria, si è riclassificato alcune strade per dare maggiore sicurezza ai ciclisti in ambito extraurbano. Sono molto simili ai vecchi percorsi salute, se ce li ricordiamo. Quindi anche lì non è che sono stati realizzati dei percorsi ciclopedinali ma delle strade sono state riclassificate e sono diventate delle ciclopedinali vere e proprie, molto ampie tra l'altro, perché erano delle strade extraurbane secondarissime, dico così. Il terzo elemento strategico è quello di tipo ambientale. E' evidente che è un'opera di questo tipo, una progettualità di questo tipo o di altre che vedremo del “Bike to work”, speriamo, vada incontro alla risposta della riduzione dell'emissione di CO₂, perché aumenta l'utilizzo della bicicletta, ma anche di miglioramento della qualità dell'aria, perché è uno strumento, appunto l'utilizzo della bicicletta e della mobilità sostenibile, che non emette polveri sottili. Ce ne sarebbero tanti altri di benefici, ma vado alla parte finale, che non vorrei sfiorare i tempi dell'intervento. C'è anche un tema di salute, eccetera, eccetera, che una mobilità attiva evidentemente porta con sé. Dicevo non è una ciclabile al risparmio. Non lo è perché, come vi dicevo, si sarebbe potuto anche immaginare, e ne discutemmo, un percorso F-bis: nella rotatoria del Cavalcavia Lama c'è un'ulteriore uscita, che nessuno si ricorda, ma che è in campagna, che va in campagna, e quindi si sarebbe potuto anche ragionare dell'equivalente del famoso percorso salute, spendendo molto meno, facendo della segnaletica orizzontale, magari riducendo alcuni passaggi. Gli svantaggi erano evidentemente un percorso più lungo. Ma questa soluzione, che è la più costosa tra le due, quindi non è una ciclabile al risparmio, è sicuramente quella che risponde maggiormente alle esigenze del “Bike to work”, cioè percorsi rettilinei, dritti e minimali. Faccio una battuta a chi suggerisce di passare dietro al distributore della benzina, quindi fare una deviazione: io sto percorrendo la ciclabile Carpi-Ravarino, poi giro a destra, giro dietro a tutto il benzinaio e rientro. C'è una deviazione molto più piccola che noi chiediamo per motivi di sicurezza: è in Via Roosevelt,

il restringimento di fronte all'ex mulino. E' una deviazione molto più piccola, vi garantisco che abbiamo diverse segnalazioni, ma chiunque passa di lì lo vede: il ciclista tira dritto. Quindi non è più sicuro fare la deviazione, perché lo metteremmo fuori dalla ciclabile, perché andrebbe dritto, passerebbe davanti al benzinaio senza neanche la tutela della realizzazione di una ciclabile. Quindi questa soluzione è la più sicura. Aggiungo: in qualunque benzinaio, distributore in città in cui è presente la ciclabile, la ciclabile passa sul carraio, perché i distributori sono in strada e vi garantisco che, ahinoi, non sono il punto critico della sicurezza ciclabile locale di Carpi. Quindi attenzione anche, e qui mi rifaccio anche all'appello dell'Assessore, partendo dalla propria esperienza di automobilista o ciclista, a fare delle dichiarazioni molto forti di tipo tecnico, che poi non trovano riscontro nella realtà. Ma è giusto farle, così che poi ne discutiamo e magari vengono fuori questi elementi.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Deve concludere, Consigliere.

Cons. Truzzi Marco (Partito Democratico): Sì, concludo. Un altro elemento che vi sollevo, perché magari ne troveremo delle altre di ciclabili in futuro, che se per assurdo avessimo deciso di fare una linea parallela dritta, che attraversasse i campi agricoli, non sarebbe stato solo un tema di espropri maggiori, ripeto, non è una ciclabile economica questa, ma poi ci sono delle interferenze nell'utilizzo dei campi coltivati, cioè ci sono delle distanze minime da mantenere rispetto alle ciclabili, nel dare prodotti ad esempio chimici e diserbanti, eccetera, eccetera, sui campi agricoli. E quindi sarebbero derivate delle fasce di rispetto che avrebbero creato un sottoutilizzo ulteriore dei campi agricoli, quindi sarebbe stato anche meno tutelante dell'ambiente e delle attività economiche agricole adiacenti. Grazie per l'attenzione.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere. Chiedo se ci sono altri interventi? Prego Consigliere Bonzanini.

Cons. Bonzanini Giulio (Lega Carpi): Grazie Presidente. Non mi ero preparato un intervento particolare, non per negligenza mia, ma perché i Consiglieri che mi hanno preceduto, sia in Commissione, che nei loro interventi, hanno già esplicitato alcune delle criticità che abbiamo rilevato, almeno dai banchi dell'opposizione un po' tutti, e che ci lasciano un po' perplessi, non sull'obiettivo dell'opera, che ovviamente è condivisibile, ma sulla fattibilità e, una volta venisse realizzata, sulla reale anche sicurezza dell'opera. Diciamo che quello che mi viene anche da dire, replicando forse un po' al Consigliere Truzzi, che giustamente nel suo ruolo di ex Assessore ha anche elencato tutto ciò che conosce bene che è stato fatto, fa un po' sorridere perché, nel difendere quest'opera, espone degli aspetti che sono essi stessi ancora più critici, non solo riguardo quest'opera, ma tutto il suo contorno. E parto a ritroso, perché il discorso delle interferenze con i campi agricoli per fasce di rispetto è verissimo. Sarebbe stata una criticità, me ne rendo conto, però delle due l'una, cioè questa è una cosa di cui non si è tenuto minimamente conto ad esempio nel percorso sul Secchia, percorso sulla Lama; questioni che gli agricoltori, ovviamente più di Soliera, quindi meno legati a Carpi, in realtà anche a Cortile, però prevalentemente comunque nel territorio delle Terre d'Argine, hanno esposto negli anni che è stato incluso nel PUG ed è una cosa che non ha destato un minimo interesse rispetto alle critiche esposte in tal senso. Quindi giusto quello che dice in questo caso, però non è stato coerente, non tanto il Consigliere Truzzi, ma in parte anche nel suo ruolo di ex Assessore sì, ma per le Giunte che si sono succedute, tutte di centrosinistra, non è stata una cosa tenuta in reale considerazione. Allo stesso modo l'esempio delle corsie ciclabili non è dei più lusinghieri, dato che sono differenti da quello che viene realizzato in questo caso perché è sì una, per fortuna, delle poche ciclabili su sede propria, ma è una sede proprio abbastanza labile nel momento in cui, specificatamente vicino al distributore, si

vanno a creare delle criticità rispetto alla sicurezza stessa dei ciclisti. La domanda sorge spontanea, quindi non è tanto l'opera in sé a porci dei dubbi sulla volontà di sostenerla e approvarla ma c'è, anche realizzandola, un miglioramento della sicurezza dei ciclisti? Perché sarebbe stato aumentato il percorso se si fosse presa una strada diversa, ad esempio bypassando il cavalcavia, però avrebbe avuto sicuramente un impatto minore. E' chiaro che sarebbero potute permanere delle criticità come a Cibeno riguardo al rispetto poi di queste ciclabili, ma bisogna fare tutto il possibile per crearle, crearle in sicurezza, anche facendo informazione per poterle rendere fruibili; dopodiché però, ahimè, bisogna anche far sì che ci siano magari dei controlli in tal senso o che si faccia desistere, quella di via Roosevelt è un esempio lampante, da una situazione di evidente pericolo, perché lì non ci sarebbe bisogno neanche di dirlo. E non migliora la situazione anche dire che questo progetto, oltre a essere più sicuro, che è discutibile, è anche più costoso, perché ulteriormente si commette a mio modo di vedere una doppia gaffe, nel senso che si rivela di aver scelto e preferito una maggior spesa per un progetto comunque non necessariamente più sicuro e migliorativo. E' chiaro che qualcosa andava fatto e apprezzo l'intenzione in tal senso, perché siamo sicuramente fin troppo in ritardo rispetto ad anni, almeno quelli che mi competono nei quali partecipo in questo Consesso e Consigli Comunali, nei quali si parla di implementare la fruizione, quindi la disponibilità di piste ciclabili, e per piste ciclabili intendo piste vere, non solo corsie promiscue che sono il più delle volte pericolose, però è anche vero che non va fatto se non ci sono gli adeguati criteri di sicurezza e, collegandomi sempre alle corsie ciclabili, sempre in termini di spesa va detta ancora una cosa, la stessa poi che ad esempio si è criticata nel progetto della rotonda di Via Peruzzi: un'opera non è necessariamente utile se comporta un costo che viene giustificato come reperibile con fondi che possono essere regionali o europei perché, premesso che sono comunque fondi pubblici, anche se non specificatamente di questo Ente, ma rischiano di vincolarci e obbligarci per tempistiche e tipologie di progettualità a situazioni neanche tra le migliori, neanche tra le preferibili, ma che siamo costretti ad accettare anche per rapidità, per un discorso tecnico di bandi o meno, rischiando di spendere tanto per fare una cosa non per forza utile o che può anche rivelarsi talvolta controproducente.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere Bonzanini. Chiedo se ci sono altri interventi? Prego Consigliera Boccaletti.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Grazie Presidente. Il Consigliere ex Assessore Truzzi ci ha elencato quelli che dovrebbero essere i principi che sottintendono alla realizzazione di questa infrastruttura, strategie, strategie, strategie, però è anche vero che se si va a realizzare una pista ciclabile, lo bisogna fare con lungimiranza e soprattutto tenendo ben presente quello che deve essere l'obiettivo, cioè la sicurezza. Il nodo della sicurezza noi qui invece ci sembra proprio che rappresenti la criticità di questa ciclabile. E' emerso in Commissione questo aspetto, è emerso stasera perché diversi Consiglieri che mi hanno preceduto l'hanno sottolineato, e poi Consigliere, lo sappiamo benissimo che una ciclabile in quanto tale non è sintomo solo essa stessa della sicurezza del ciclista. Deve essere comunque una ciclabile sicura. Quante volte in questa sede avevamo noi dell'opposizione evidenziato le criticità di una pista ciclabile di cui devo ancora capire il senso? Che adesso è stata tolta, ed è stata realizzata quando lei era Assessore, e mi riferisco alla pista ciclabile della Remesina esterna: quante volte sono state evidenziate delle criticità in questo senso?

Intervento fuori microfono non udibile.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Ah, perché dovete avere il morto per capire che ci sono...

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Scusi un attimo Consigliera. Chiedo che non ci sia botta e risposta.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Questo è estremamente grave però.

Intervento fuori microfono non udibile.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Non si può rispondere.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Allora, noi siamo qua per cercare la soluzione migliore, proprio per evitare quello che lei ha appena detto, che non ripeto nemmeno, perché ho la decenza di non ripeterlo, e lo ritengo di una gravità estrema. Oltre tutto però lei doveva esserci perché diverse persone, doveva essere là, doveva andarci là di persona più spesso, diverse persone mi dicevano che le auto spesso la percorrevano contromano, quindi se non si è verificata la tragedia per puro caso, non è che dobbiamo evitare di prenderci carico di determinate problematiche. Quella che ha detto, ex Assessore Consigliere comunale, è estremamente grave. Non si può intervenire su determinate problematiche solo se e quando succede la tragedia. Ma stiamo scherzando?

Intervento fuori microfono non udibile.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): E insiste. Ma cosa vuol dire?

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Scusate un attimo. Chiedo gentilmente di non rispondere. Poi si prenderà la parola e può rispondere. Prego continui.

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Quindi la sicurezza è importante sono se si verificano... cioè noi capiamo che c'è un problema di sicurezza solo se si verifica la tragedia, solo se c'è una vittima? Io direi che questo racchiude già...

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Ha terminato?

Cons. Boccaletti Federica (Fratelli d'Italia): Ho concluso per forza.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliera Boccaletti. Chiedo ancora gentilmente che non si può, non deve essere un botta e risposta, per cui poi se uno si sente preso in causa, prende la parola e ha dieci minuti di diritto di replica. Chiedo se ci sono interventi? Chiedo ancora se ci sono interventi? Prego Consigliere Affuso.

Cons. Affuso Carlo (Partito Democratico): Buonasera Presidente, gentili colleghi, signor Sindaco e Assessori. Non vorrei che questa discussione prendesse una strada, che è quella che non è pertinente alla delibera specifica che stiamo discutendo. Il problema della sicurezza delle ciclabili è un problema che tutti gli amministratori di ogni parte politica si sono posti in questi anni, ed è un problema abbastanza elementare se considerate che le nostre città sono poco strutturate per il traffico degli autoveicoli e con il numero di autoveicoli che ci sono oggi, ancor di più sono poco strutturate per un traffico misto. Adesso pensavo ai ciclisti, giustamente, visto che la bicicletta soprattutto in pianura è diventato un mezzo sempre più praticato per spostamenti soprattutto verso il lavoro, e la nostra città detiene sicuramente una buonissima posizione per l'impegno che ha messo soprattutto grazie all'Amministrazione e alle Amministrazioni precedenti che erano di sinistra, effettivamente

Delibera di CONSIGLIO nr. 5 del 30/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

confermo, erano di sinistra, e che hanno pensato che favorire l'utilizzo della bicicletta come mezzo per andare al lavoro potesse essere un modo per promuovere questo mezzo di locomozione alternativa. Però il traffico misto, anche quando si parla di pedoni, è un problema. I passi carrai e gli attraversamenti a raso, così come gli ingressi nei distributori o nei supermercati, sono ordinari. Il punto specifico l'abbiamo discusso e l'abbiamo visto in Commissione, è un punto abbastanza delicato. Io però, quando sono in automobile, non posso dimenticarmi di avere una responsabilità civile. Quindi qualsiasi sia la strada che provo a percorrere o che sto percorrendo, sto con 40.000 occhi, perché non è che io attraverso la strada, o cambio direzione, o entro in un passo carraio o in un distributore così a cuor leggero. E' un'operazione critica perché se ho una patente, visto che sto guidando un mezzo, ho una patente perché si tratta di un mezzo pericoloso, che può provocare danni a persone o cose, o alla morte di cui purtroppo abbiamo evocato la presenza negli interventi precedenti. Quindi si rimane probabilmente il punto da attenzionare. In Commissione abbiamo chiesto ampiamente di fare in modo che la segnaletica del passaggio critico davanti al distributore sia ben evidenziata, che l'area sia ben illuminata soprattutto per la sera, perché il nostro problema non è tanto entro e esco dal distributore con la macchina, ma soprattutto la sera quando c'è il passaggio delle biciclette per chi torna da Limidi è opportuno che quell'area sia ben illuminata. Quindi questa è una richiesta che abbiamo fatto, che speriamo possa essere considerata nel progetto. Però rimane il discorso della volontà di questa città di favorire il movimento attraverso la bicicletta, attraverso mezzi alternativi all'automobile, ed è una volontà che non è che parte da questo consesso autonomamente, non è un moto proprio nostro. E' la cittadinanza che ce lo sta chiedendo, sono i carpigiani, direi di comunque colore politico, che ci chiedono di avere una città che si possa girare in bicicletta. Dobbiamo piano piano arrivare a questo. Abbiamo avuto, lasciatemi dire, settant'anni di dominio delle automobili; adesso ci vorrà un po' di tempo, ma dobbiamo arrivare al dominio della mobilità alternativa anche perché, l'ho detto più volte negli interventi e lo ripeto ancora, Carpi non è più un paese ma è diventata una città e, come città, vive delle dinamiche che sono anche della mobilità, ma non solo e questo lo vediamo ogni volta, che sono diverse da quelle a cui ci siamo abituati negli anni. Pertanto io non sapevo quanto fosse stato il coinvolgimento dell'ex Assessore Truzzi, ora Consigliere, in questo progetto, ma devo ringraziarlo perché effettivamente ha portato veramente un elemento innovativo nella possibilità di spostarsi in città. Grazie.

Presidente del Consiglio Artoli Andrea: Grazie Consigliere Affuso. Chiedo se ci sono altri interventi? Ci sono altri interventi? Se no passiamo alle dichiarazioni di voto. Anzi prima c'è la replica dell'Assessore. Quindi se ci sono altri interventi, siete pregati di intervenire. Prego Consigliere Cortesi.

Cons. Cortesi Claudio (Fratelli d'Italia): Noi stiamo parlando però due lingue diverse probabilmente: o non abbiam capito, o posso anche non aver capito io. Quando mi continuano a dire che ci sono tante piste ciclabili che passano vicino a un distributore, posso essere d'accordo con loro, ce ne sono tante, sì esternamente al distributore, ma in questo caso, se non ho capito male, passa dentro il distributore. E' una cosa ben diversa. Uno si aspetta da fuori, la pista ciclabile la si vede, è sulla sede stradale ed è una cosa; dentro è un'altra. Io non mi aspetto.... Poi voi, visto che dite che ne avete visti tanti, se me li citate, perché io dentro a un distributore non l'ho mai visto. Può essere colpa mia. Per me è una follia dentro un distributore. Io, quando entro in un distributore, posso stare attento finché si vuole, ma non penso di fare un incidente stradale o di travolgere qualcuno quando entro dentro un distributore. Sono abbastanza tranquillo dentro il distributore, sto attento alle macchine, soprattutto se vengo dalla parte opposta, di intersecare magari qualcuno che è un po' più spavaldo o roba del genere, gira giù di mano, sta attento alla macchina e poi si trova la bicicletta dopo, senza pensare che ci sia la bicicletta. Come ha detto giustamente la Consigliera Medici, non siamo tutti di

Carpi o di Limidi, qualcuno può sbagliare. Non vorrei che succedesse questo. Grazie.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere Cortesi. Chiedo se ci sono altri interventi? Ci sono interventi? No. Per cui diamo la parola all'Assessore per le repliche prima delle dichiarazioni di voto. Prego Assessore.

Ass. Di Loreto Alessandro: Grazie Presidente. In primo luogo sottolineo il fatto che stiamo discutendo di un assetto urbanistico e non stiamo discutendo di un progetto esecutivo. Questo ci tengo a sottolinearlo proprio perché alcuni dettagli relativi al progetto saranno oggetto di un successivo approfondimento da parte del settore lavori pubblici del nostro Comune. In secondo luogo, siccome comunque si va a definire un tracciato, quindi il tema urbanistico relativo al tracciato è certamente inherente alla discussione di questa sera l'ipotesi di deviare il percorso, mi tocca ribadire - e ne sono profondamente convinto - che i ciclisti d'abitudine normalmente si muovono secondo il percorso più breve, la linea retta tra un punto di origine e un punto di destinazione. Gli elementi di criticità e di conflitto vanno messi in evidenza nella maniera più attenta possibile e per questo ci sono tecnici del Comune e della Provincia, stiamo parlando di una Conferenza di servizi dove sono presenti diversi soggetti tecnici che stanno esaminando o hanno già esaminato il progetto anche secondo questa chiave di lettura, e quindi ribadisco la convinzione che dal punto di vista della scelta urbanistica l'itinerario diretto individuato sia il più corretto. Ricordo che il Codice della Strada, come probabilmente conoscete, prevede che chiunque esce da un passo carraio e anche da un distributore, perché gli accessi e le uscite dal distributore sono equiparati a passi carrai, deve dare la precedenza a tutti. Quindi se non avessimo la pista ciclabile e avessimo dei ciclisti che si muovono sulla strada, e in linea teorica lo possono fare perché non è vietato dal Codice della Strada su una strada provinciale di questo genere muoversi in bicicletta, e farebbero comunque il percorso più breve, chi esce dai passi carrai deve dare la precedenza ai ciclisti. Naturalmente bisogna porre attenzione e condiviso pienamente le sollecitazioni a migliorare l'illuminazione, perché è certamente un punto importante che favorisce la visibilità reciproca tra i due componenti della mobilità che si muovono sulla strada provinciale, ma credo e ne sono davvero convinto, lo ribadisco, che qualora noi individuassimo un percorso ad esempio che passa al perimetro esterno del distributore, il ciclista si sposterebbe sulla strada, si muoverebbe sulla strada. Questo almeno ce lo dice l'esperienza, e poi è evidente che possono esistere anche dei mezzi di costrizione di varia natura, anche fisici, però normalmente il ciclista si muove nella modalità che ho già detto.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Assessore. Chiedo se ci sono dichiarazioni di voto? Torno a chiedere se ci sono dichiarazioni di voto? Ricordo che c'è una dichiarazione di voto per gruppo consiliare per cui chi vuole intervenire può intervenire come dichiarazione di voto. Se non ci sono dichiarazioni di voto... Prego Consigliere De Rosa.

Cons. De Rosa Michele (Forza Italia Carpi): Grazie Presidente. Il gruppo Forza Italia voterà a favore motivando anche in questo senso. Concordo con le osservazioni fatte dal Consigliere Affuso, quindi confido veramente che ci sia una messa in sicurezza per maggiore segnalazione, l'illuminazione o si era ipotizzato anche un semaforo a chiamata dove è presente la rotonda, visto che può essere pericoloso ed è stato fatto presente anche in Commissione da diversi Consiglieri, sia in entrata che in uscita; poi è chiaro, c'è il Codice della Strada a cui tutti - spero - dobbiamo attenerci. Quindi voteremo a favore. Grazie.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliere De Rosa. Prego Consigliera Borsari.

Cons. Borsari Paola (Partito Democratico): Grazie Presidente. Questa sera abbiamo l'occasione di dare un assenso decisivo per vedere la realizzazione di un'opera che è lungamente attesa, è stata lungamente attesa, che entra finalmente in una fase cruciale di realizzazione con l'approvazione della variante urbanistica di cui stiamo discutendo. Ho ascoltato con interesse tutto il dibattito precedente rispetto alla messa in evidenza delle varie possibili criticità. Ovviamente la sicurezza dei ciclisti e la sicurezza di tutti i cittadini che circolano in strada, con qualunque mezzo essi lo facciano, deve essere al centro della nostra attenzione. Credo che il percorso che ci ha delineato l'Assessore, con appunto la Conferenza dei servizi al lavoro, ci dia la garanzia che si stanno facendo tutti i passi necessari per poter arrivare a quest'opera con un livello di garanzia buono, sufficiente. In particolare l'implementazione della segnaletica, la predisposizione di un'opportuna segnaletica, l'illuminazione, tutto quello che servirà a garantire ed aumentare il più possibile la sicurezza. Sottolineo anche che stiamo parlando di una zona in cui la viabilità è una viabilità, o meglio dovrebbe essere in prossimità della rotonda e in entrata e in uscita da un distributore di benzina, dovrebbe essere una viabilità piuttosto rallentata, cioè con una velocità di crociera decisamente moderata, più il rispetto di tutte le norme relative al Codice della Strada. Quindi chiaramente il nostro voto sarà favorevole e anzi ci sembra una bella occasione finalmente di poter dare il via a quest'opera. Grazie.

Presidente del Consiglio Artioli Andrea: Grazie Consigliera Borsari. Chiedo se ci sono altre dichiarazioni di voto? Non vedo altre richieste di dichiarazione di voto. Prima della votazione, faccio una breve comunicazione: quando è stato fatto l'appello, è risultato un Consigliere presente, che in realtà non è presente, che è la Consigliera Meschieri, per cui i Consiglieri effettivi sono 23, ed è valido ugualmente, però è assente, e lo dico, la Consigliera Meschieri, perché qua si è sentito un "presente". Si fa fatica a vedere fino in fondo, si è sentito un "presente" e abbiamo segnato presente, ma effettivamente non c'è. Comunque il numero legale c'è lo stesso. Procediamo con le votazioni.

La proposta di delibera viene **approvata a maggioranza** dei voti espressi:

Consiglieri presenti n. 23

Favorevoli 15 (il Sindaco = 1; Partito Democratico = 10; Carpi a Colori = 2; Alleanza Verdi Sinistra = 1; Forza Italia Carpi = 1)

Contrari 8 (Fratelli d'Italia = 6 Consiglieri Arletti, Boccaletti, Carletti, Casolari, Cortesi e Fieni; Lega Carpi = 1 Consigliere Bonzanini; Carpi Civica = 1 Consigliere Medici)

Astenuti Nessuno

nei seguenti termini:

IL CONSIGLIO COMUNALE

RITENUTO di approvare la proposta di deliberazione iscritta all'ordine del giorno avente ad oggetto: **"Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)"**

Delibera di CONSIGLIO nr. 5 del 30/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

- ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità”, per le motivazioni in essa contenute;

RICHIAMATE le disposizioni di legge e norme regolamentari citate nella suddetta proposta;

VISTO il vigente Statuto del Comune;

VISTO il D.Lgs. 18/08/2000 n° 267 “Testo Unico delle Leggi sull’ordinamento degli Enti Locali”;

ADEMPIUTO a quanto prescritto dall’art. 49 comma 1 del D.Lgs. T.U. n. 267/2000;

DELIBERA

di approvare la proposta di delibera iscritta all’ordine del giorno avente ad oggetto: “Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità”, per le motivazioni in essa contenute.

DELIBERA INOLTRE

a seguito di separata votazione **a maggioranza** dei voti espressi,

Consiglieri presenti n. 23

Favorevoli 15 (il Sindaco = 1; Partito Democratico = 10; Carpi a Colori = 2; Alleanza Verdi Sinistra = 1; Forza Italia Carpi = 1)

Contrari 8 (Fratelli d’Italia = 6 Consiglieri Arletti, Boccaletti, Carletti, Casolari, Cortesi e Fieni; Lega Carpi = 1 Consigliere Bonzanini; Carpi Civica = 1 Consigliere Medici)

Astenuti Nessuno

di rendere la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell’art. 134 comma 4 del D.Lgs. n. 267 T.U., al fine di poter dare avvio nel più breve tempo possibile alle successive procedure previste dall’art. 53 della L.R. 24 del 2017, e pertanto consentire la celere attuazione del progetto denominato “Pista ciclabile Carpi a collegamento per Limidi di Soliera (bike to work)”.



Letto, approvato e sottoscritto

Il Presidente
ARTIOLI ANDREA

Il Segretario Generale
BRIZZI CLEMENTINA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

DEL CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto: Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità

Premesso che:

- il Comune di Carpi è dotato di Piano Urbanistico Generale (PUG) approvato con Deliberazione consiliare n. 15 del 07/03/2024 ai sensi dell'art. 46 comma 6 della L.R. 24/2017 e con Deliberazione del Consiglio di Unione delle Terre d'Argine n. 10 del 11/03/2024;
- il PUG è entrato in vigore il 10/04/2024, data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale regionale (BURERT) n. 109 dell'avviso di avvenuta approvazione del nuovo strumento di pianificazione urbanistica generale;
- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 80 del 07/11/2024 e successiva Deliberazione di Consiglio dell'Unione delle Terre d'Argine n. 38 del 18/12/2024 è stata aggiornata la tavola dei Vincoli ai sensi dell'art. 37 della L.R. 24/2017;
- La Strategia del PUG prevede:
 - nella relazione ST 1 strategia d'Unione, all'azione 2.b.3.1, di ridurre il traffico di attraversamento dei centri abitati ed incrementarne la vivibilità, la realizzazione di soluzioni viabilistiche con by-pass stradali e la riqualificazione degli assi stradali di attraversamento, **potenziando i percorsi pedonali e ciclabili**, lo spazio pubblico ed incrementando le funzioni di servizio e aggregative;
 - nella Tavola St.2.3 Strategia d'Unione - mobilità, il potenziamento della mobilità ciclabile e pedonale e la qualificazione dello spazio pubblico, attraverso la gerarchizzazione della rete, individuando le dorsali, la connessione agli itinerari regionali e nazionali, il potenziamento e qualificazione dei principali percorsi pedonali urbani, gli interventi di compatibilizzazione del traffico urbano nelle aree residenziali o di maggior pregio;
 - è intenzione dell'Amministrazione comunale, nel rispetto della Strategia del PUG, procedere alla realizzazione di una nuova pista ciclabile che colleghi Carpi a Limidi di Soliera;
 - l'intervento consiste nella realizzazione di un percorso ciclabile di collegamento tra l'abitato di Carpi e la ciclabile esistente sul ponte del cavo Lama a confine con Limidi di Soliera. Il percorso ciclabile costeggerà la strada provinciale SP1- Via Carpi Ravarino e intersecherà la rotatoria in intersezione a Via Carpi Ravarino, Via Cavalcavia Lama e Via Cavata, per collegarsi all'attuale rete ciclabile. La realizzazione del nuovo tratto ciclabile ha l'obiettivo di soddisfare le esigenze legate allo sviluppo della mobilità sostenibile, dando la possibilità agli utilizzatori di spostarsi tra le due località con la bicicletta e in sicurezza su una sede propria;

Dato atto che:

- con deliberazione di Giunta Regionale dell'Emilia Romagna n. 1332 del 24.08.2021, il Comune di Carpi è risultato beneficiario di un contributo pari ad euro 375.912,95 per un intervento complessivo di euro 537.018,50 denominato "Pista ciclabile Carpi a collegamento per Limidi di Soliera";
- al fine di dare attuazione all'intervento è stato stipulato il Protocollo di intesa per "L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO "BIKE TO WORK" 2021. ULTERIORE IMPULSO ALLA MOBILITÀ CICLISTICA NEI 13 COMUNI CON POPOLAZIONE >=50.000 ABITANTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA" tra la Regione Emilia Romagna e il Comune di Carpi agli atti del prot. n. 69368 del 15.11.2021;
- con determina di aggiudicazione in via definitiva n. 309/2024 del 19/04/2024, la progettazione e direzione lavori sono state affidate all'Operatore economico "RTP ENSER SRL" (mandataria) con sede a Faenza (RA) in Viale A. Baccarini n.29/2, C.F./P.I. 02058800398 - "ENRICO GUAITOLI PANINI E IRENE ESPOSITO ARCHITETTI ASSOCIATI" (mandante) con sede a Modena (MO), Viale Finzi n. 597 C.F./P.I. 03224820369 - "ANTE QUEM S.R.L." (mandante) con sede a Bologna (BO), Via Senzanome n. 10 C.F./P.I. 03387091204;
- al progetto del Settore S5 N.15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" è stato assegnato il seguente Codice Unico di Progetto: C91B21006770006, ai sensi della Legge n.144/1999 e successive deliberazioni del CIPE;
- con Delibera di Giunta Comunale n. 139/2024 del 09/07/2024 è stato approvato il Documento di fattibilità delle alternative progettuali relativo al Progetto n. 15/22 "Realizzazione di una pista ciclabile di collegamento tra Carpi e Limidi di Soliera (Bike to work)" finanziato dalla Regione Emilia Romagna;

Richiamati:

- il comma 1, lettera a) dell'Art. 53 "Procedimento unico" della L.R. n. 24/2017, il quale consente di approvare mediante Procedimento unico il progetto definitivo (PFTE ai sensi del nuovo Codice dei Contratti) o esecutivo di ogni opera pubblica o di interesse pubblico di rilievo regionale, metropolitano, provinciale e comunale;
- i commi 10 e 2 del citato Art. 53 i quali prevedono che la determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi produca gli effetti indicati dal comma 2 e consenta:
 - a. 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;
 - a. di approvare la localizzazione delle opere e interventi non previsti dal PUG, dall'accordo operativo o dal piano attuativo di iniziativa pubblica, ovvero in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale vigente;
 - a. di conseguire per le opere pubbliche e nei casi previsti dalla legge, per le opere di pubblica utilità l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera

Considerato che:

Proposta di Delibera di CONSIGLIO nr. 4918 del 23/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

- l'Amministrazione non ha disponibilità piena delle aree per la realizzazione dell'opera come deducibile dagli elaborati, costituenti parte integrante del presente Atto, (S24059-PF-RE-0001-2_Planimetria espropri);
- l'opera, pur risultando pienamente coerente con la Strategia del PUG come in premessa richiamato, non è prevista nella tavola "VU1_6 - Vincoli urbanistici" e pertanto l'oggetto della variante consiste nell'inserimento del tracciato di localizzazione dell'opera che implica, nelle porzioni specifiche definite negli elaborati progettuali, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e quindi la modifica della tavola VU1_6;
- ai sensi dell'art. 4.1 comma 8 delle Norme del PUG, è sempre possibile localizzare nuove dotazioni territoriali non previste dal PUG con il procedimento unico ai sensi dell'art. 53, comma 2) lett. b della L. R. 24/2017 e conformare quindi lo strumento urbanistico generale simultaneamente all'approvazione del progetto dell'opera pubblica;

Rilevato che:

con Prot. 71192 del 12/10/2024, è stato trasmesso dal Settore S5 – Opere pubbliche Manutenzione della Città - il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per la costruzione di "Pista ciclabile Carpi a collegamento per Limidi di Soliera (BIKE TO WORK)" (di seguito PFTE o anche solo progetto), con richiesta di attivazione del procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017, in quanto dotazione territoriale non puntualmente prevista negli elaborati VU1_6 del PUG approvato e richiedente, per la sua attuazione, l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità;

per la fattispecie del procedimento in esame, l'art. 53 della L.R. 24/2007 impone l'indizione di una Conferenza di Servizi per l'esame contestuale dei diversi interessi pubblici sottesi alla realizzazione dell'intervento sopra richiamato;

pertanto, con la comunicazione prot. 73602 del 21/10/2024, il Settore S4 – Pianificazione e sostenibilità urbana, edilizia privata ha avviato il Procedimento unico di cui sopra, per l'approvazione del PFTE con effetto di variante localizzativa al PUG vigente, apposizione di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità anche ai sensi altresì degli artt. 9, 10 ed 11 della L.R. n. 37 del 19.12.2002 in materia espropriativa;

con prot. 73153 del 18/10/2024 si è data quindi, ai proprietari interessati dalla procedura espropriativa, notifica dell'avvio del procedimento di esproprio ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 e degli artt. nn. 9 e seguenti della Legge Regionale 37 del 19.12.2002 e successive modifiche e integrazioni, nell'ambito del procedimento unico;

copia del progetto, compreso il piano particolare d'esproprio, in cui sono indicate le aree da espropriare ed i nominativi di coloro che risultano essere i proprietari catastali, è stata depositata presso l'Ufficio Espropri del Comune di Carpi a far tempo dal 23 ottobre 2024 per 60 gg. Consecutivi, ai sensi dell'art. 9 e seguenti Legge Regionale 37 del 19.12.2002 e successive modifiche e integrazioni;

dell'avvenuto deposito è stato dato avviso mediante pubblicazione sul BURERT in data 23 ottobre

Proposta di Delibera di CONSIGLIO nr. 4918 del 23/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.

2024, nonché mediante pubblicazione all'Albo del Comune di Carpi in pari data;

con la comunicazione prot. 73602/2024 è stata indetta la Conferenza dei Servizi decisoria, da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona, invitando a parteciparvi tutti gli Enti coinvolti;

l'apertura della stessa è coincisa con la pubblicazione del procedimento unico sul BURERT di cui sopra;

sono, successivamente, pervenute le seguenti richieste di integrazione/modifica e/o i seguenti pareri:

- Fibercop prot. 83619 del 26/11/2024 e prot. 85002 del 29/11/2024;
- Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale prot. 79232 del 13/11/2024;
- Provincia di Modena prot. 77476 del 06/11/2024;
- SNAM rete gas prot. 75535 del 28/10/2024;
- Sismica Unione Terre d'Argine prot. 75441 del 28/10/2024;
- Aimag spa prot. 75251 del 28/10/2024;
- Lepida spa prot. 74481 del 24/10/2024;

entro il termine di pubblicazione sono pervenute due osservazioni: una da parte della società "KUWAIT PETROLEUM ITALIA SPA" registrata agli atti del Comune di Carpi con prot. 85237 del 02/12/2024 e una dai signori Paolo Truzzi, Manuela Truzzi e Gasparini Lorenzina registrata agli atti del Comune di Carpi con prot. 81169 del 19/11/2024;

con prot. 79527 del 14/11/2024 il Servizio precedente trasmetteva, al Settore S5, ai progettisti incaricati ed ai soggetti convocati in Conferenza dei Servizi, le richieste di integrazioni/modifica pervenute da parte degli enti e delle amministrazioni coinvolti, stabilendo in 30 gg il termine per la trasmissione delle integrazioni suddette;

con protocollo 88495 del 13/12/2024, il RUP del Settore S5 del Comune di Carpi ha chiesto una proroga di 20 giorni per la presentazione delle integrazioni richieste dagli enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi;

conseguentemente, con comunicazione prot. 89047 del 16/12/2024 la suddetta proroga è stata concessa e le integrazioni sono state successivamente acquisite con prot. nn. 3653 e 3659 del 17/01/2025;

la Conferenza dei Servizi è in corso ed ai sensi dell'art. 17 comma 3 della L. 241/1990 - essendo prevista l'acquisizione di assensi e nulla osta di amministrazioni preposte alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, dei beni culturali e della salute dei cittadini (tra cui la Soprintendenza) - il termine entro il quale gli enti coinvolti devono rendere le proprie determinazioni è stato fissato allo scadere del 90° giorno dall'avvio, salvo l'eventuale periodo di sospensione previsto per l'acquisizione di integrazioni

Richiamati:

- il comma 12 dell'art. 6 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", come modificato dall'art. 2, comma 3, lett. h) del D. Lgs. 29 giugno 2010 n. 128, il quale precisa che, per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la valutazione ambientale strategica non è necessaria per la localizzazione delle singole opere;
- il comma 6 lett. e dell'art. 19 della L.R. 24/2017 "principi di integrazione e non duplicazione della valutazione", il quale esclude dalla valutazione di sostenibilità ambientale le varianti localizzative ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti

Visti gli elaborati costitutivi del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) in variante al PUG vigente, pervenuti con prot. 71192 del 12/10/2024 e come successivamente integrati, facenti parte integrante della presente deliberazione, alla stessa **allegati** e di seguito richiamati:

- ALLEGATO A - Documento di controdeduzioni alle osservazioni dei privati
- VU1.6 - Tavola dei Vincoli Urbanistici del PUG vigente
- VU1.6 - Tavola dei Vincoli Urbanistici del PUG in variante (progetto Bike to Work)
- S24059-PF-PL-0001-1_Planimetria di inquadramento
- S24059-PF-PL-0002-0_Planimetria stato di fatto
- S24059-PF-PL-0003-2_Pianta scavi e demolizioni
- S24059-PF-PL-0004-2_Planimetria di progetto e sezioni
- S24059-PF-PL-0005-2_Planimetria idraulica e degli impianti
- S24059-PF-PL-0006-2_Planimetria della segnaletica
- S24059-PF-PL-0007-1_Sovrapposizione PUG
- S24059-PF-RE-0001-2_Elenco elaborati
- S24059-PF-RE-0001-2_Planimetria espropri
- S24059-PF-RE-0002-3_Relazione generale
- S24059-PF-RE-0003-1_Relazione tecnica
- S24059-PF-RE-0004-2_Computo metrico
- S24059-PF-RE-0005-2_Elenco prezzi
- S24059-PF-RE-0006-2_Analisi prezzi
- S24059-PF-RE-0007-2_Quadro economico
- S24059-PF-RE-0008-1_Cronoprogramma
- S24059-PF-RE-0009-1_Prime indicazioni per la sicurezza
- S24059-PF-RE-0010-1_Piano preliminare di manutenzione dell'opera
- S24059-PF-RE-0011-2_Elenco ditte
- S24059-PF-RE-0012-2_Relazione di calcolo delle indennità
- S24059-PF-SZ-0001-1_Sezioni tipo e dettagli costruttivi

Considerato infine che:

- l'osservazione presentata dalla società "KUWAIT PETROLEUM ITALIA SPA", registrata agli atti del comune di Carpi con prot. 85237/2024, come riportato nell'elaborato

“Documento di controdeduzioni alle osservazioni dei privati”, risulta accolta per la parte tecnica e non pertinente per quanto attiene alla quantificazione dell’indennità espropriativa che non inerisce il presente procedimento;

- l’osservazione presentata dai signori Paolo Truzzi, Manuela Truzzi e Gasparini Lorenzina registrata agli atti del Comune di Carpi con prot. 81169 del 19/11/2024 come riportato nell’elaborato “Documento di controdeduzioni alle osservazioni dei privati”, risulta accolta;
- i pareri o le richieste di chiarimenti/integrazioni sinora trasmesse dagli enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi hanno consentito di verificare le interferenze con i sottoservizi esistenti, migliorare il progetto sotto il profilo della sicurezza dei ciclisti, con inserimento di elementi di protezione (richiesta della Provincia di Modena) e hanno permesso altresì di risolvere alcune interferenze con manufatti del Consorzio della Bonifica e con i punti di accesso per la manutenzione del cavo Lama;
- la documentazione inerente specificatamente alla variante al PUG vigente, allegata al presente atto, è costituita dai seguenti elaborati:

VU1.6 - Tavola dei Vincoli Urbanistici del PUG vigente

VU1.6 - Tavola dei Vincoli Urbanistici del PUG in variante (progetto Bike to Work);

- relativamente ai vincoli conformativi delle tavole VT il progetto non presenta elementi in contrasto;
- ai sensi della L.R. 24/17 Art. 53 comma 5, “l'espressione della posizione definitiva degli enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi di cui al comma 9”; e nel caso di specie, per accelerare l’approvazione del PFTE e proseguire nell’attuazione dell’opera, si propone di sottoporre al Consiglio comunale in via preventiva la presente deliberazione;
- pertanto la determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi oltre ad avere valore di variante urbanistica localizzativa del PUG vigente, avrà anche effetti di approvazione del progetto di fattibilità tecnico - economica (PFTE);
- in ordine ad ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell’intervento secondo la legislazione vigente, gli stessi saranno acquisiti entro il termine della Conferenza di Servizi e richiamati nella determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi

Ritenuto pertanto opportuno proporre al Consiglio Comunale, ai sensi dell’art. 53 comma 5 della L.R. 24/2017, il rilascio dell’assenso affinché la determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi abbia effetti di variante urbanistica localizzativa al PUG vigente, con apposizione del vincolo preordinato all’esproprio e dichiarazione di pubblica utilità, condizionatamente ai successivi pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta e assensi, comunque denominati, che saranno acquisiti nell’ambito della conferenza di Servizi e recepiti nella determinazione conclusiva;

Richiamate le seguenti disposizioni normative nelle versioni aggiornate:

- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 “Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali”;

- la L. 241/90 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- il D.Lgs. n. 152/2006 "Norme in materia ambientale";
- il D.P.R. 327/2001 Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità ess.mm.ii;
- la L.R. 19.12.2002 n. 37 "Disposizioni Regionali in materia di Espropri" e s.m. e i.;
- la L.R. n. 24 del 21 dicembre 2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio";
- il D.Lgs 36/2023 "Codice dei contratti pubblici";

Visti i seguenti atti di programmazione finanziaria:

- con deliberazione del C.C. n. 75 del 24/10/2024, esecutiva ai sensi di legge, è stato approvato il Documento Unico di Programmazione (DUP) SeS 2024/2029 – SeO 2025/2027;
- con deliberazione di C.C. n. 99 del 23/12/2024 è stata approvata la nota di aggiornamento al Documento Unico di Programmazione SeS 2024/2029 – SeO 2025/2027;
- con deliberazione di C.C. n. 100 del 23/12/2024 è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2025-2027 ed i relativi allegati predisposti ai sensi del D. Lgs. n. 118/2011 e del D. Lgs. n. 267/2000;
- con la deliberazione di G.C. n. 258 del 23/12/2024 è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2025-2027;

Preso atto:

- che la presente proposta di deliberazione è stata sottoposta all'esame della Commissione Consiliare competente nella seduta del 21/01/2025;
- che il provvedimento verrà pubblicato nel rispetto delle disposizioni previste dall'art. 39 del D.Lgs. 14-3-2013 n. 33- *Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*", come modificato ed integrato dal D.Lgs. n. 97 del 25/05/2016;

Dato atto degli allegati pareri favorevoli, espressi sulla presente proposta di deliberazione ai sensi dell'art. 49, comma 1 e 147 bis, comma 1, del TUEL, dal Dirigente del Settore S4, in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa e dal Dirigente del Settore Servizi Finanziari, in merito alla regolarità contabile

PROPONE

AL CONSIGLIO COMUNALE DI DELIBERARE QUANTO SEGUE

di approvare la decisione circa le osservazioni pervenute, contenuta nel "Documento di controdeduzioni alle osservazioni dei privati" allegato alla presente deliberazione a farne parte integrante e sostanziale;

di dare l'assenso, ai sensi dell'art. 53 comma 5 della L.R. 24/2017, affinché la determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi produca gli effetti di variante alla strumentazione di pianificazione urbanistica comunale generale (PUG vigente), apposizione del

vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità per la realizzazione del progetto "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)", nei termini e contenuti esplicitati in premessa come desumibili dagli elaborati allegati al presente atto;

di dare atto pertanto che:

- l'approvazione del progetto in oggetto comporta dichiarazione di Pubblica Utilità dell'opera ai sensi dell'art. 12 comma 5 della L.R. 37/2002;
- i relativi decreti di esproprio dovranno essere emanati entro 5 anni dalla data di efficacia del presente atto;

di esplicitare che, al progetto della suddetta pista ciclabile, potranno essere apportate le eventuali modifiche e/o integrazioni e specificazioni ritenute necessarie ed opportune al fine di adeguare lo stesso alle valutazioni conclusive da parte degli Enti e Servizi coinvolti e competenti nell'ambito della determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi decisoria, ritenute funzionali al perfezionamento del progetto, senza che ciò necessiti di ulteriore deliberazione assentiva da parte dell'organo consiliare, purché da esse non derivi la modifica dei contenuti incidenti sugli aspetti urbanistici di variante;

di dare atto che, ai sensi del combinato disposto dell'art. 53 comma 10 della LR.24/2017 e dell'art. 39 comma 3 del decreto legislativo n. 33 del 2013:

- copia integrale della determinazione di conclusione della Conferenza dei Servizi decisoria sarà pubblicata sul sito web dell'Amministrazione procedente per la libera consultazione del pubblico, e apposito avviso sia pubblicato sul BURERT della Regione cui deve essere inviata copia completa dell'atto;
- la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza dei Servizi produrrà gli effetti indicati al comma 2 dello stesso art. 53 L.R. 24/2017 dalla data di pubblicazione sul BURERT dell'avviso a condizione che alla medesima data essa risulti integralmente pubblicata sul sito web dell'Amministrazione procedente ai sensi dell'art. 39 comma 3 del D.Lgs. 33/2013;

di demandare:

- al Dirigente del Settore S4 il recepimento del presente atto di assenso nella determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi;
- al Settore S4 - Servizio Rigenerazione urbana, l'adeguamento degli elaborati del vigente Piano Urbanistico Generale come da elaborati afferenti alla variante urbanistica che verranno approvati con la determinazione di conclusione della Conferenza dei Servizi;

PROPONE INOLTRE

di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267" al fine di poter dare avvio nel più breve tempo possibile alle successive procedure previste dall'art. 53 della L.R. 24 del 2017, e pertanto consentire la celere attuazione del progetto denominato "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI

Proposta di Delibera di CONSIGLIO nr. 4918 del 23/01/2025

Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 20 e seguenti. D.Lgs 82/2005.



SOLIERA (BIKE TO WORK)".

PROPOSTA N.
4918 del 23/01/2025

OGGETTO: **Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità**

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Ai sensi degli Artt.49, comma 1 e 147-bis, comma 1 del T.U. n.267/2000, si esprime parere FAVOREVOLE per quanto attiene la regolarità tecnica della presente proposta.

24/01/2025

Il Responsabile del S4 - PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITÀ URBANA - EDILIZIA PRIVATA

PAVIGNANI RENZO

Documento originale informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico d.p.r.445 del 28 Dicembre 2000 e del D.Lgs n.82 del 7 Marzo 2005 e norma collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

PROPOSTA N.
4918 del 23/01/2025

OGGETTO: **Atto di assenso, rilasciato ai sensi del comma 5) art. 53 della L.R. 24/2017, alla variante urbanistica localizzativa al vigente PUG per la realizzazione del progetto n. 15/22 - "PISTA CICLABILE CARPI A COLLEGAMENTO PER LIMIDI DI SOLIERA (BIKE TO WORK)" - ID 9270 - CUP: C91B21006770006, con apposizione del vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità**

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE

Ai sensi degli Artt.49, comma 1 e 147-bis, comma 1 del T.U. n.267/2000, si esprime parere FAVOREVOLE.

24/01/2025

Il Responsabile del Settore Economico Finanziario

CASTELLI ANTONIO

Documento originale informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico d.p.r.445 del 28 Dicembre 2000 e del D.Lgs n.82 del 7 Marzo 2005 e norma collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa