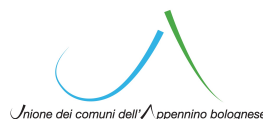


**FSC**

Fondo per lo Sviluppo  
e la Coesione

**Intervento finanziato con risorse  
FSC 2014-2020 – Piano operativo della Città  
metropolitana di Bologna  
Delibera CIPE n.75/2017**



**Progetto per la realizzazione del  
"PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7  
TRATTA MARZABOTTO-SILLA"  
(Stralcio funzionale Ponte di Sperticano - Riola  
nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato)**

## **COMUNE DI GRIZZANA MORANDI PROGETTO DEFINITIVO**

**Documento di VAS Comune di Grizzana Morandi**

R.U.P.

**ING. EMILIO PEDONE**

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

**ING. EMILIO PEDONE**

**GEOL. ALDO FANTINI**

**ING. FRANCESCO BORRI**

**DOTT. FOR. ALESSANDRA PESINO**

**ELABORATO R.3**

**REVISIONE 00**

**DATA**

**Aprile 2020**

## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
1.1	Riferimenti normativi.....	1
<b>2</b>	<b>ANALISI DEL PROGETTO.....</b>	<b>3</b>
2.1	Descrizione del progetto complessivo.....	4
<b>3</b>	<b>COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON PIANI A CARATTERE GENERALE E SETTORIALE.....</b>	<b>6</b>
3.1	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della CITTA’ METROPOLITANA di Bologna.....	6
3.1.1	PTCP Titolo 3 - Pianificazione integrata per la valorizzazione delle risorse naturali e paesaggistiche.....	6
3.1.2	PTCP Titolo 4 – Tutela della rete idrografica e delle relative pertinenze e sicurezza idraulica.....	7
3.1.3	PTCP Titolo 5 – Tutela della qualità e uso razionale delle risorse idriche superficiali e sotterranee. Titolo 6 – Tutela dei versanti e sicurezza idrogeologica.....	8
3.1.4	PTCP Titolo 7 – Tutela di altri sistemi, zone ed elementi naturali e paesaggistici...8	
3.1.5	PTCP Titolo 8 – Tutela delle risorse storiche ed archeologiche.....	9
3.2	Piani Urbanistici Comunali.....	9
3.2.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Grizzana Morandi.....	9
<b>4</b>	<b>LA PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO.....</b>	<b>10</b>
5.1	Paesaggio e Urbanizzazione.....	10
5.2	Rumorosità.....	11
5.3	Qualità delle acque.....	11
5.4	Qualità dell’aria.....	11
5.5	Uso del territorio.....	11
5.6	Flora e Fauna.....	12
5.7	Salute pubblica.....	12
<b>6</b>	<b>MONITORAGGIO E CONTROLLO.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>12</b>

## 1 PREMESSA

Il presente rapporto costituisce l’elaborato ai fini della Valutazione Ambientale Strategica della Variante specifica al Piano Regolatore Generale del Comune di Grizzana Morandi, denominato “PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7 TRATTA MARZABOTTO SILLA” (Stralcio funzionale Ponte di Sperticano – Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato)”

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, o più genericamente Valutazione Ambientale, prevista a livello europeo, recepita a livello nazionale e regolamentata a livello regionale (denominata dalla L.R. 20/2000 e dalla L.R. 24/2017 ValSAT) riguarda i programmi e i piani sul territorio e deve garantire che siano presi in considerazione gli effetti sull’ambiente derivanti dall’attuazione di detti piani.

A livello nazionale è vigente il D.Lgs 4/2008 (correttivo del D.Lgs 152/2006), che demanda alla Regione la regolamentazione, mentre a livello regionale è vigente la L.R. n° 9 del 13 giugno 2008 e smi.

Il D.Lgs. 4/2008 specifica all’art. 6 i piani da sottoporre a VAS (*oggetto della disciplina*).

La competenza per l’adozione del provvedimento urbanistico è in capo al comune di Grizzana Morandi.

Il Comune di Grizzana Morandi è dotato di Piano Regolatore Generale che disciplina le destinazioni d’uso relative all’intero territorio comunale e gli interventi pubblici e privati in rapporto alle esigenze di sviluppo economico e sociale delle comunità locali, tendendo alla salvaguardia dei valori urbani collettivi, di quelli ambientali e naturali, nonché di quelli produttivi (ex Art. 12 della L.R. n. 47/78).

Ai sensi dell’art. 41 della L.R. 20/2000 (... *fino all’approvazione del PSC, del RUE e del POC, possono essere adottati e approvati i seguenti strumenti urbanistici secondo le disposizioni previste dalla legislazione nazionale e da quella regionale previgente: a) i piani attuativi dei piani regolatori comunali vigenti, anche in variante, di cui all’art. 3 della L.R. 8 novembre 1988, n. 46; b) le varianti al PRG di cui ai commi 4 e 7 dell’art. 15 della L.R. 7 dicembre 1978, n. 47.*

Il percorso cicloturistico attraversa per un tratto di circa 2,6 km il Parco regionale storico di Monte Sole e il SIC-ZPS Monte Sole IT4050003, per questo è stato redatto un apposito studio d’incidenza ai sensi della DGR 1191/2007.

### 1.1 Riferimenti normativi

Riferimento per la stesura del presente elaborato sono state le indicazioni contenute nei documenti e nei loro allegati, elencati di seguito:

Dir. 2001/42/CE – Allegato II. La direttiva fissa i principi generali del sistema di Valutazione Ambientale dei piani e definisce l’ambito di applicazione degli stessi

D.Lgs 152/2006. E' la norma che in Italia ha recepito le indicazioni della direttiva europea. L'art. 6 del Decreto stabilisce che la VAS è sempre richiesta per Piani e Programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;
- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.

La legge urbanistica regionale dell'Emilia Romagna (L.R. 20/2000 a cui è succeduta la L.R. 24/2017) introduce per i piani e i programmi la Valutazione Preventiva della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) degli effetti derivanti dalla loro attuazione. La Valsat è parte integrante di tutti i processi di pianificazione ambientale e territoriale della Regione, delle Province / Città metropolitana e dei Comuni ed ha la finalità di verificare le scelte di piano agli obiettivi generali della pianificazione ed agli obiettivi di sostenibilità dello sviluppo del territorio definiti dai piani generali e di settore e dalle disposizioni di livello comunitario, nazionale, regionale e provinciale.

Nell'elaborazione del presente documento si è tenuto conto delle indicazioni della LR 9/2008 e del documento attuativo della legge: “Prime indicazioni in merito all'entrata in vigore del D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4, correttivo della parte seconda del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 15, relativa a VAS, VIA, e IPPC del titolo I della L.R. 13 giugno 2008, n. 9”.

## **1.2. Contenuti e struttura del documento**

Il presente documento è così suddiviso:

Analisi del progetto: in questo capitolo verranno descritte le finalità del progetto e le opere previste dalla Variante al PRG in esame. La descrizione ha lo scopo di evidenziare gli aspetti ambientali e territoriali maggiormente rilevanti.

Compatibilità del progetto con piani a carattere generale e settoriale: in questo capitolo si analizzano i piani urbanistici sovraordinati alla presente Variante al PRG specifico e si verifica che la pianificazione complessiva sull'area sia coerente e non presenti aspetti contrastanti.

La Variante al PRG vigente: si presenta quanto disposto dalla variante in esame;

La valutazione degli effetti del piano: in questo capitolo si analizzano gli impatti che la realizzazione delle previsioni del presente piano possono provocare sull’ambiente circostante;

Monitoraggio e controllo: vengono descritte le azioni da intraprendere per monitorare gli effetti del piano sull’ambiente circostante;

Il documento si conclude con le conclusioni, derivanti da una sintesi delle analisi condotte nei punti precedenti.

## **2 ANALISI DEL PROGETTO**

Il percorso cicloturistico del fiume Reno nasce dall’idea, maturata nell’ambito della ex Comunità Montana dell’Appennino bolognese oggi Unione dei comuni dell’Appennino bolognese, di realizzare un Parco fluviale lungo il fiume Reno.

Il percorso ha lo scopo di collegare la città di Bologna con la montagna bolognese fino al confine toscano, lungo un tracciato, che seguendo il fondovalle del fiume Reno, tocchi i non solo i principali centri urbani della valle ma si ponga a contatto con gli ambienti naturali che si trovano lungo la valle.

Il progetto, fin dalla sua nascita, si inserisce in un quadro più vasto di riqualificazione dell’asta del fiume Reno e dalle sue immediate pertinenze, per il quale, già in sede di approvazione del PTCP, la ex Comunità Montana dell’Appennino bolognese aveva posto tra gli obiettivi primari la realizzazione di un progetto turistico-ambientale denominato “la via del Reno” orientato alla valorizzazione ambientale, escursionistica e ricreativa dell’intero percorso del fiume, nonché delle peculiarità storico-culturali e gastronomiche delle diverse località attraversate, anche mediante collegamenti “a pettine” con le importanti e significative emergenze storico-insediative collaterali al percorso.

In questo contesto uno degli obiettivi principali è costituito dalla realizzazione di un percorso cicloturistico lungo il fiume Reno per l’intero territorio di pertinenza, inteso come parte di un più articolato percorso ciclabile di valenza trans-appenninica, la cui peculiarità assoluta è rappresentata, in questo caso unico, dal costante e continuo contatto diretto con la ferrovia “Porrettana” (la prima ferrovia trans-appenninica italiana) la quale, nel suo attuale ruolo di collegamento metropolitano rapido di superficie con il nodo di Bologna, garantisce la possibilità di un perfetto connubio “bicicletta-treno” per l’intero tratto Bologna-Pistoia, con fermate ad intervalli regolari ogni 5-7 chilometri e conseguentemente predisposto ad una agevole fruizione da parte di una larga parte dell’utenza locale e turistica europea.

Il percorso cicloturistico della valle del fiume Reno è parte del tratto italiano di Eurovelo 7 “La strada del Sole”, uno dei percorsi più lunghi della rete ciclistica ideata dalla ECF (Federazione Ciclistica Europea), che seguendo una direttrice nord-sud in più di 7.400 chilometri va da Capo Nord in Norvegia fino all’isola di Malta nel Mediterraneo, passando per Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia. La varietà di paesaggi che si incontrano lungo EV7 è molto ampia, e questo fa di EV7 uno dei percorsi più belli dal punto di vista naturalistico di tutta la rete Eurovelo.

Il 16 settembre 2017 è stato siglato l’Accordo di Programma tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna per “Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della regione Emilia-Romagna”.

Con l’Accordo le Parti si sono impegnate ad avviare e sostenere un percorso unitario di intervento sul territorio della regione Emilia-Romagna e della Città Metropolitana di Bologna, finalizzato allo sviluppo economico, produttivo ed occupazionale dell’area, al potenziamento del sistema infrastrutturale, nonché alla sostenibilità ambientale, alla sicurezza del territorio ed infine al rafforzamento dell’offerta culturale e turistica

Tra le Azioni della Città Metropolitana di Bologna rientra “l’Azione per il rilancio dell’Appennino” che prevede il rilancio dell’area appenninica attraverso il miglioramento dell’attrattività turistica. Per questo vengono finanziate due azioni rilevanti in tal senso, tra cui la realizzazione della tratta Marzabotto-Silla, nell’ambito della Ciclovia del Sole (tratto Verona Firenze) che fa parte del più ampio percorso cicloturistico di rilevanza europea Eurovelo7, che prevede un impegno finanziario di 2.500.000,00 € interamente derivanti da Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) annualità 2014-2020.

Lo stralcio attuativo in progetto prevede la realizzazione del percorso cicloturistico nel tratto Ponte di Sperticano – Riola di Vergato, attraversando i comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato, proseguendo il percorso realizzato negli anni passati con il collegamento Lama di Reno – Ponte di Sperticano nel comune di Marzabotto.

Viene dato avvio, con la Variante specifica al PRG, all’iter necessario per la realizzazione dell’opera di pubblica utilità.

## **2.1 Descrizione del progetto**

Gli interventi previsti per la realizzazione del “Percorso cicloturistico EUROVELO 7 tratta Marzabotto – Silla”, sono inerenti allo stralcio funzionale Ponte di Sperticano – Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato.

Il tracciato della pista, che si sviluppa complessivamente per circa 23,9 km, attraversa il territorio del Comune di Grizzana Morandi per circa 7,8 km.

### **Tratto nel Comune di Grizzana Morandi**

Il percorso, procedendo nella descrizione da Nord verso Sud, inizia all’ingresso dell’abitato di Pioppe di Salvaro, dove si raccorda con il tratto di percorso pedociclabile proveniente dal comune di Marzabotto. Superato il ponte sul fiume Reno e raggiunta la Stazione ferroviaria RFI il percorso, sempre in tratto promiscuo, segue la via Pioppe (a monte della Stazione RFI) fino al suo termine. Da qui il percorso si imposta ai margini di un ampio campo a ridosso del fiume in dx Reno e supera il rio Canova seguendo una viabilità forestale esistente. Prima di raggiungere gli ampi campi a valle della località Ca’ Nova la pista penetra nel bosco per poche decine di metri per ridurre il dislivello e così contenere la pendenza di questo tratto. Al margine meridionale del campo il percorso segue per un breve tratto la strada che conduce alla località Campiglia, che viene superata passando a monte delle abitazioni, al piede del ripido pendio che la sovrasta. Superato il rio della Casalina il percorso entra nel perimetro del Parco regionale storico di Monte Sole e nel SIC-ZPS IT4050003 “Monte Sole” seguendo una viabilità forestale esistente che conduce all’ampio pianoro di Salvaro. Sempre lungo piste sterrate esistenti il percorso si pone al margine della strada comunale Vergato-Salvaro-Pioppe, stando a valle di questa fino in prossimità del tornante prima della località Fornace, dove si riporta in sede promiscua per circa 300 m. Superata la località Fornace il percorso è posto al margine di valle della viabilità comunale per un tratto di circa 700 m,

questo consente di evitare il tratto stradale rettilineo dove è maggiore la velocità degli autoveicoli. In questa porzione la pista coinvolge marginalmente per circa 200 m l'habitat 92AO (Foresta a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*).

Il percorso rientra sulla viabilità comunale in prossimità della località Casetta, dove le condizioni morfologiche non consentono il mantenimento del tracciato all'esterno della strada. Superata la località Casetta il percorso entra per un breve tratto nel territorio comunale di Vergato (località i Sereni e Ca' del Ferro) per poi rientrare nuovamente, sempre su viabilità comunale in sede promiscua nel territorio del comune di Grizzana Morandi fino alla località America e al ponte sul fiume Reno della S.P. Vergato- Grizzana Morandi.

Il percorso ciclabile prosegue nel territorio del comune di Vergato fino alla stazione RFI in località Riola, qui si sdoppia e una parte raggiunge il confine con il comune di Gaggio Montano all'interno del centro abitato, mentre un altro tratto, superato il ponte sul fiume Reno, entra nuovamente nel territorio del comune di Grizzana Morandi (Riola Ponte) e seguendo la viabilità comunale, in sede promiscua raggiunge la località Valgoni. Il percorso pedociclabile abbandona la viabilità esistente e entra nel versante boscato in parte seguendo piste forestali esistenti e in gran parte lungo un nuovo tracciato fino ai prati a valle di località Casette. La pista, tramite un percorso a mezzacosta, si porta sul fondovalle e superato il viadotto della nuova SS 64 e la ferrovia Porrettana tramite un piccolo sottopasso, raggiunge il ponte ciclo-pedonale sul fiume Reno, recentemente consolidato e ristrutturato, fino al confine comunale dove termina il ns. progetto. Oltre il ponte sul fiume Reno la viabilità prosegue nel territorio del comune di Gaggio Montano consentendo, tramite la ex SS 64 Porrettana di proseguire verso nord in direzione Marano e da qui Riola oppure verso sud in direzione Silla.

La pista ciclabile in oggetto viene progettata nel rispetto delle norme di riferimento in materia di mobilità e del codice della strada: D.lgs. n. 285 del 30/04/1992 e D.M. n.557 del 30/11/1999.

A seconda del tipo di sottofondo su cui si sviluppa il percorso cicloturistico variano le caratteristiche tecniche dell'opera.

Nei tratti con fondo naturale la pista verrà posta su apposito cassonetto, possibilmente in un rilevato.

Il pacchetto stradale tipo, eseguito uno scavo medio di 45 cm di profondità, è formato da uno strato di separazione con TNT da 200 g/m<sup>2</sup>, un primo strato di fondazione di spessore 20 cm con materiali inerti 40/70 mm, un secondo strato di stabilizzato di 10 cm di spessore e un terzo strato, il piano carrabile, dato da misto cementato al 6% permeabile, di spessore 15 cm.

La larghezza del percorso cicloturistico nei tratti in sede propria sarà di 3 m, con fasce di 1 m di larghezza di raccordo ai lati. Localmente, dove le condizioni morfologiche non lo consentono, vi saranno dei restringimenti, in questi tratti la larghezza minima sarà di 2 m. Nei tratti in prossimità del rilevato ferroviario verrà separata dallo stesso, secondo le indicazioni R.F.I., tramite una recinzione metallica da 1,60 m di altezza con messa a terra contro eventuali scariche elettriche.

Nei tratti in cui il percorso cicloturistico è promiscuo con quello veicolare verrà individuato tramite apposita segnaletica secondo quanto previsto dalle norme del codice della

strada e dal Piano Urbano del Traffico (PUT) e comunque secondo le indicazioni ricevute della Città Metropolitana che coordina i progetti della ciclovia nel territorio e del Comune preposto alla cura e gestione della viabilità. La segnaletica verticale specifica della pista ciclabile, dovrà segnalare la continuità del percorso ciclabile fino al successivo tratto di pista realizzata in sede propria a doppio senso di marcia. La segnaletica proposta prevede l'uso di linee tratteggiate di colore bianco e di ideogrammi che rappresentano una bicicletta stilizzata. In corrispondenza di incroci e in punti particolari verrà posta anche una segnaletica verticale necessaria per la fruibilità, l'uso e la sicurezza del percorso cicloturistico.

I principali interventi e/o opere d'arte previste nel territorio del comune di Grizzana Morandi sono:

- 1 Pioppe di Salvaro - Malvina: tratto di pista ciclabile in nuovo tracciato in sede propria posto in dx Reno. In questo tratto per ragioni fisiche e morfologiche la pista deroga ai requisiti richiesti più stringenti in quanto localmente/puntuale supera la pendenza del 10% e larghezza inferiore a 3m. Problema si risolve con la presenza di stazione ferroviaria di Pioppe che permette eventualmente l'intermodalità ai viaggiatori più esigenti.
- 2 Malvina –Vergato: tratto di pista in sede promiscua con proposta al comune di adottare senso unico verso vergato, realizzazione ripristino del manto bituminoso e posa di segnaletica adeguata alla viabilità ciclo veicolare.
- 3 Riola Valgoni: in dx Reno, primo tratto su strada esistente, verrà eseguito il ripristino della carreggiata con manto bituminoso e posa di segnaletica orizzontale e verticale; il secondo tratto fino a Marano verrà realizzato in sede propria con finitura della carreggiata in stabilizzato cementato.

L'intervento e le opere in progetto sono atte a consentire la mobilità su “gomma” e pertanto ai sensi del D.P.R. n. 207/2010 rientrano complessivamente nelle categorie di opere generali, nello specifico OG3 costruzioni di strade.

### **3 COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON PIANI A CARATTERE GENERALE E SETTORIALE**

#### **3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della CITTA' METROPOLITANA di Bologna**

La verifica di compatibilità del progetto è stata condotta basandosi sui contenuti della pianificazione sovraordinata riportati nel PTCP della Città Metropolitana di Bologna, parte II “Tutela ed evoluzione dei sistemi ambientali, delle risorse naturali e storico culturali sicurezza dai rischi ambientali” e parte III “Evoluzione del sistema degli insediamenti e delle infrastrutture”.

Nella descrizione che segue, i diversi ambiti di tutela sono individuati con i rispettivi Titoli ed articoli delle Norme del PTCP, con riferimento alla cartografia di riferimento allegata al documento. La descrizione del tracciato prosegue sempre in direzione Sud, partendo dall'inizio del tratto posto in località Pioppe fino al punto finale in località Valgoni Casette Ponte fiume Reno Marano.



### **3.1.1 PTCP Titolo 3 - Pianificazione integrata per la valorizzazione delle risorse naturali e paesaggistiche.**

Il tracciato della pista ciclabile si sviluppa interamente all'interno dell'unità di paesaggio n. 9 Sistema montano - Montagna media occidentale, dalla forte connotazione paesistico-ambientale, dove l'ambito del territorio rurale predominante è quello a prevalente rilievo paesaggistico, con la presenza di emergenze geologiche e naturalistiche. In quest'area gli obiettivi prioritari, ai quali contribuisce sicuramente anche il percorso cicloturistico sono quelli di “promuovere l'offerta territoriale coordinata a livello di sistema delle diverse aree di particolare interesse paesaggistico-ambientale presenti in questa UdP (il Parco Storico di Monte Sole, il Parco di Montovolo) ai fini della fruizione ricreativa, culturale e di sviluppo socio-economico sostenibile, valorizzando il ruolo strategico del crinale Reno-Setta come elemento di fruizione e di collegamento ambientale e funzionale con le aree protette del sistema di crinale (Parco dei Laghi di Suviana e Brasimone” (art. 3.2 c. 18).

Il progetto di percorso cicloturistico rispetta gli indirizzi per gli strumenti di pianificazione e programmazione in particolare promuove la riqualificazione naturalistica e di fruizione dell'ambito fluviale del Fiume Reno;

“La rete ecologica di livello provinciale (artt. 3.5 e 3.6) è strutturata in una serie di elementi esistenti” all'interno dei quali si sviluppa gran parte del percorso cicloturistico.

I nodi ecologici complessi coincidono nel territorio collinare e montano con le aree protette regionali e provinciali, pertanto con il perimetro del Parco storico di Monte Sole.

L'unico corridoio ecologico presente nell'area è l'alveo del fiume Reno, che viene sempre attraversato dalla pista su strutture già esistenti.

Il connettivo ecologico di particolare interesse naturalistico e paesaggistico, al pari dei nodi ecologici complessi, coincide con i limiti del Parco di Monte Sole, mentre il connettivo ecologico diffuso è presente nei tratti America, Valgoni e Ponte fiume Reno Marano.

Ai sensi dell'art. 3.6 comma 3 in tutte le “unità funzionali della rete ecologica sono ammesse le funzioni e le azioni che concorrono alla promozione della fruizione per attività ricreative e sportive all'aria aperta compatibili con gli obiettivi di tutela e potenziamento della biodiversità”. Il percorso cicloturistico si inserisce nel contesto ambientale avendo come scopo principale lo sviluppo della fruibilità e conoscenza dell'ambiente naturale che gravita attorno al corso del fiume Reno.

### **3.1.2 PTCP Titolo 4 – Tutela della rete idrografica e delle relative pertinenze e sicurezza idraulica**

Il Titolo 4 del PTCP recepisce ed integra le norme del Piano Stralcio Assetto Idrogeologico dell'ex Autorità di Bacino del fiume Reno, con la finalità di ridurre il rischio idraulico, di salvaguardare e valorizzare le aree fluviali e le aree di pertinenza fluviale.

Il percorso cicloturistico ha tra i suoi fini quello di creare un percorso a contatto con ambienti naturali e con il fiume Reno in particolare, sviluppandosi, ove possibile, in prossimità del corso d'acqua, per questi motivi il tracciato si snoda per lunghi tratti all'interno dei perimetri degli ambiti fluviali individuati dal Piano.

Alcuni brevi tratti della pista interferiscono marginalmente con la fascia con tempo di ritorno 200 anni della piena del fiume Reno, in prossimità delle località Campiglia, Fornace e Ponte sul fiume Reno Marano). Le modifiche introdotte nella scelta del tracciato, in particolare in prossimità di Campiglia hanno ridotto notevolmente le possibili interferenze idrauliche, ponendo la pista in gran parte al di fuori delle aree di possibile esondazione con Tr 200 anni.

In un singolo punto, l'attraversamento della ferrovia Porrettana a valle della località Casette, la pista interferisce con la fascia di con tempo di ritorno 50 anni. In queste aree tra gli interventi ammissibili (art. 4.6 comma 3) rientrano le nuove infrastrutture la cui realizzazione non incrementi il rischio idraulico. Il percorso cicloturistico, non alterando la sezione di deflusso non modifica significativamente le condizioni attuali e quindi il rischio idraulico.

Quanto espresso per i tratti di pista in aree ad alta probabilità di inondazione è riferibile anche a tutti quei tratti che ricadono in fasce di tutela fluviale (art. 4.3) e di pertinenza fluviale (art. 4.4) che in gran parte corrispondono al perimetro dell'area esondabile con tempo di ritorno 200 anni.

### **3.1.3 PTCP Titolo 5 – Tutela della qualità e uso razionale delle risorse idriche superficiali e sotterranee. Titolo 6 – Tutela dei versanti e sicurezza idrogeologica**

Gran parte del percorso cicloturistico si sviluppa in parte all'interno di aree ad alta ed elevata vulnerabilità dell'acquifero (artt. 5.3 e 5.4), rappresentate prevalentemente da superfici alluvionali terrazzate i cui depositi sono interconnessi con il corso d'acqua. L'opera non ricade tra quelle vietate, in particolare si evidenzia come le tecniche costruttive ed i materiali utilizzati non costituiscano alcun rischio per la qualità delle acque, non alterando la naturale permeabilità dei terreni e non essendo sorgente di possibili inquinanti in quanto la circolazione sarà destinata a pedoni e a biciclette.

I tratti restanti del percorso ciclopedonale si sviluppano lungo versanti che costituiscono aree di ricarica dei depositi alluvionali di fondovalle. Anche in questo caso l'opera non ricade tra quelle vietate ai sensi dell'art. 5.3.

Il Titolo 6 del PTCP recepisce ed integra le norme del PSAI dell'ex Autorità di Bacino del fiume Reno, con la finalità generale di ridurre il rischio idrogeologico, conservare il suolo, riequilibrare il territorio nel “rispetto del suo stato, della sua tendenza evolutiva e delle sue potenzialità d'uso”.

Per i tratti di percorso che si sviluppano nel fondovalle del fiume Reno si applicano i criteri che fanno riferimento all'assetto idraulico, già affrontati nel capitolo 5.2 (Titolo 4 del PTCP).

Dove il tracciato del percorso cicloturistico interferisce con depositi di frana quiescente e/o attiva sono stati svolti specifici studi geologici con valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e del grado di stabilità del versante in condizioni dinamiche e pseudostatiche (approfondimenti di III livello ai sensi della Delibera di Giunta della Regione Emilia Romagna n. 2193 del 21 dicembre 2015) come previsto dall'art. 6.14 delle Norme di PTCP.

### **3.1.4 PTCP Titolo 7 – Tutela di altri sistemi, zone ed elementi naturali e paesaggistici**

Il sistema forestale e boschivo (art. 7.2) è interessato in parte dal percorso cicloturistico. La pista ricade in area boscata per un breve tratto a sud dell’abitato di Pioppe di Salvare, in corrispondenza della località Campiglia e delle località Casetta e nel tratto compreso tra le località Valgoni e Casette.

La pista ciclabile si configura come una linea di comunicazione viaria di pubblica utilità (art. 7.2 comma 5) ammessa dalle Norme.

L'intervento di eliminazione del bosco e della vegetazione spontanea, lungo tutto il tracciato della pista ciclabile (considerata opera di pubblica utilità), interessa una fascia non continua di circa 3 metri di larghezza ricadendo così nelle definizioni del D.Lgs. 34/2018, Art. 4 "Aree assimilate a bosco":

f) le infrastrutture lineari di pubblica utilità e le rispettive aree di pertinenza, anche se di larghezza superiore a 20 metri che interrompono la continuità del bosco, comprese la viabilità forestale, gli elettrodotti, i gasdotti e gli acquedotti, posti sopra e sotto terra, soggetti a periodici interventi di contenimento della vegetazione e di manutenzione ordinaria e straordinaria finalizzati a garantire l'efficienza delle opere stesse e che non necessitano di ulteriori atti autorizzativi.

Pertanto anche nel caso in cui le infrastrutture interrompano la continuità del bosco essendo assimilate a bosco non necessitano di interventi compensativi, previsti dal D.Lgs. 227/2001.

### **3.1.5 PTCP Titolo 8 – Tutela delle risorse storiche ed archeologiche**

“Il sistema insediativo storico è costituito dagli elementi riconoscibili dell’organizzazione storica del territorio provinciale, quali: i centri o nuclei di antica formazione, le strutture insediative storiche, la viabilità storica, il sistema storico delle acque derivate e delle opere idrauliche, le sistemazioni agrarie tradizionali, il sistema storico delle partecipanze e delle bonifiche, nonché le testimonianze archeologiche, tra cui il reticolo della centuriazione romana.

Il PTCP assume l’obiettivo di tutelare e valorizzare il sistema insediativo storico nella sua unitarietà e complessità al fine di garantire il permanere della riconoscibilità dell’identità storico-paesaggistica del territorio provinciale e di promuoverne la conoscenza.

La conservazione e valorizzazione del sistema insediativo storico avviene anche attraverso l’individuazione e promozione di reti funzionali di fruizione del territorio provinciale, in particolare di quello rurale, e l’attuazione di specifici progetti di tutela e valorizzazione, ..”

Il percorso cicloturistico non interferisce nel comune di Grizzana Morandi con le “Risorse storiche ed archeologiche”.

La realizzazione del percorso cicloturistico è in accordo con i contenuti dell’art. 8.5 comma 3 delle Norme del PTCP le quali prevedono che per la “viabilità d’impianto storico tutt’ora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità locale, come definita ai sensi del Codice della Strada, deve essere tutelato l’assetto storico ancora leggibile, sia fisico, percettivo sia paesaggistico-ambientale e ne va favorito l’utilizzo

come percorso per la fruizione turistico-culturale del territorio rurale, anche attraverso l’individuazione di tratti non carrabili (ciclo-pedonali), ...”.

Per quanto riguarda la presenza di centri storici (art. 8.3) e di partecipanze (art. 8.4) la disciplina di tutela non pone vincoli particolari alla realizzazione del percorso cicloturistico.

### **3.2 Piani Urbanistici Comunali**

#### **3.2.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Grizzana Morandi**

Il Comune di Grizzana Morandi è dotato di Piano Regolatore Generale adottato con delibera CC 96 del 06/10/2000 e approvato con Del. Giunta provinciale 509 del 11/11/2003.

Nei documenti di piano non compare alcun riferimento a percorsi cicloturistici.

La cartografia non rappresenta in alcuna parte del territorio comunale dei percorsi dedicati ad uso pedonale e/o ciclistico. Analogamente non compare alcun riferimento a piste ciclabili nelle Norme Tecniche di Attuazione il cui ultimo aggiornamento è dell’anno 2008.

## **4 LA PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI**

La Variante specifica al PRG del comune di Grizzana Morandi è finalizzata unicamente all’inserimento del tracciato del percorso cicloturistico nello strumento di pianificazione comunale. La variante assume ad oggetto esclusivamente un’unica previsione relativa alla realizzazione di opera pubblica non connessa all’attivazione di alcuna trasformazione urbanistica per la realizzazione di nuovi insediamenti da parte di promotori privati, ha quindi il solo obiettivo di permettere la realizzazione nel suo periodo di validità di una infrastruttura per la mobilità finanziata interamente con risorse pubbliche, con previsione di espropri relativi alle aree di proprietà privata interessate dal tracciato di progetto.

## **5 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO**

La Variante specifica al PRG oggetto della presente VAS non ha particolari effetti negativi sull’ambiente circostante. Tra gli aspetti positivi si rileva l’indubbio incremento della sicurezza stradale, che si ottiene separando il flusso lento (costituito da pedoni e biciclette) da quello motorizzato decisamente più veloce.

Di seguito sono analizzati gli impatti che la Variante specifica al PRG può avere sulle seguenti componenti ambientali:

- Paesaggio ed urbanizzazione;
- Rumorosità;
- Qualità delle acque;
- Qualità dell’aria;
- Uso del territorio;
- Flora e fauna;
- Salute pubblica.

## **5.1 Paesaggio e Urbanizzazione**

La componente ambientale Paesaggio e Urbanizzazione si pone l'obiettivo di caratterizzare la qualità del paesaggio con riferimento sia agli aspetti storici e culturali sia a quelli legati alla percezione visiva.

La Variante specifica al PRG prevede unicamente la realizzazione di un percorso cicloturistico che utilizza in parte tratti di viabilità esistente, sia in sede propria sia in sede promiscua, non creando così frazionamenti del paesaggio agricolo circostante, che rimane invariato.

Il percorso cicloturistico, nei tratti esterni a sedi viarie esistenti si pone al margine delle aree agricole e forestali, non interrompendone la continuità.

E' prevista l'eliminazione di una ridotta superficie boscata in prossimità delle località Campiglia, Casetta e Valgoni.

A fronte dell'eliminazione di una modesta superficie boscata su può ritenere che l'impatto del percorso cicloturistico sul paesaggio sia molto ridotto e pertanto positivo se si valutano gli effetti dovuto alla fruizione del territorio.

## **5.2 Rumorosità**

L'impatto acustico sarà generato unicamente durante la fase di realizzazione degli interventi previsti dalla Variante specifica al PRG. Una volta realizzato, il percorso cicloturistico sarà utilizzato unicamente da pedoni e biciclette che non comportano incremento del livello acustico esistente sull'area.

## **5.3 Qualità delle acque**

Le acque meteoriche che insistono sul percorso ciclopeditonale previsto dalla Variante specifica al PRG saranno raccolte ai margini della sede viaria da apposite canalette e condotte verso la rete idrica superficiale.

Il percorso cicloturistico non sarà sede di traffico veicolare a motore e pertanto non sono previste perdite di idrocarburi e olii.

La qualità delle acque (sia profonde sia superficiali) non viene modificata dalla costruzione delle opere in esame.

## **5.4 Qualità dell'aria**

La qualità dell'aria potrebbe subire un lieve peggioramento durante la fase cantiere, quando sarà necessario utilizzare macchine operatrici e si realizzeranno scavi e/o movimenti terra che possono portare alla produzione di polvere.

L'impatto del cantiere però ha effetti temporanei e certamente mitigabili da alcune attenzioni che si possono mettere in campo per mitigare gli effetti negativi che dovessero

verificarsi (es.: evitare di eseguire i lavori nei periodi più secchi, bagnare l’area di lavoro, limitare la velocità dei mezzi che percorrono strade non asfaltate, ecc...)

Una volta realizzate le opere il loro impatto sulla qualità dell’aria sarà del tutto trascurabile.

### **5.5 Uso del territorio**

Le opere inserite nella Variante specifica al PRG hanno uno sviluppo lineare complessivo di 7,8 km e una larghezza media di 3 m (5 m la fascia complessiva comprese le banchine laterali) Pertanto il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato, considerato che verrà utilizzata per gran parte la viabilità esistente.

### **5.6 Flora e Fauna**

Gli interventi previsti dalla Variante specifica al PRG prevedono l’eliminazione di una ridotta superficie boscata per esigenze legate alla continuità del percorso cicloturistico. L’influenza sulla flora e sulla fauna può ritenersi non significativo, come risulta dallo Studio d’incidenza svolto.

### **5.7 Salute pubblica**

L’impatto dell’opera prevista dalla Variante specifica al PRG sulla salute pubblica è positivo. La realizzazione di una pista ciclo pedonale incentiva la popolazione a fare movimento fisico quotidiano e può essere un’occasione per scoprire il territorio circostante. I tratti in sede dedicata si sviluppano nei pressi del fiume Reno e in aree boscate. I tratti ad uso promiscuo saranno adeguatamente segnalati e sarà proposta la riduzione della velocità del traffico veicolare e/o la percorribilità solo ai veicoli dei residenti e degli autorizzati.

## **6 MONITORAGGIO E CONTROLLO**

L’implementazione della rete di piste ciclabili e più in generale di percorsi cicloturistici è un’azione contenuta e promossa in svariati piani e programmi attinenti le politiche territoriali, comportando una pluralità di effetti positivi (riduzione emissioni in atmosfera, fluidificazione degli spostamenti veicolari, benefici sanitari, risparmi energetici, valorizzazione del territorio, etc.).

In assenza di un apposito indicatore riferito alla dotazione di piste ciclabile e in generale di percorsi cicloturistici, si propone di utilizzare il rapporto tra la lunghezza dei percorsi cicloturistici espressa in metri e il numero degli abitanti del comune, adottando come riferimento a cui tendere un valore  $\geq 1$  m/ab.

## **7 CONCLUSIONI**

La Variante specifica al PRG oggetto della presente VAS, riguarda il percorso cicloturistico denominato EUROVELO 7 che attraversa il territorio del comune di Grizzana Morandi, tra le località Pioppe di Salvaro e America e Riola Ponte – Valgoni Casette Ponte fiume Reno.

La Variante specifica al PRG si rende necessaria per localizzare con precisione l’opera pubblica e per determinare l’apposizione del vincolo espropriativo.

Il percorso cicloturistico in progetto avrà una lunghezza complessiva di 23,6 km di cui 7,8 km nel Comune di Grizzana Morandi.

Lo studio ambientale ha analizzato i vincoli e il disposto della pianificazione sovraordinata Comunale e provinciale e ha verificato la coerenza della Variante specifica al PRG con gli strumenti vigenti.

La Variante specifica al PRG è pienamente coerente con gli obiettivi e le strategie della pianificazione sovraordinata.

I vincoli insistenti sul territorio non costituiscono pregiudizio all’attuazione del piano.

Gli impatti provocati dalla realizzazione di una pista ciclabile possono essere negativi unicamente durante la fase di cantiere in cui può verificarsi la presenza di polvere e/o di rumore. Tuttavia anche questi impatti possono essere mitigati adottando degli opportuni accorgimenti da definire in sede esecutiva.

Ad opera completata gli impatti saranno assolutamente positivi: infatti l’adozione di un piano che ha come unico obiettivo la realizzazione di una pista ciclabile è indice della volontà dell’amministrazione di incentivare l’uso della bicicletta.

Il percorso ha una valenza non solo locale ma anche nazionale ed europea essendo un tratto del percorso cicloturistico europeo denominato EUROVELO 7.