



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 VERGATO
PROGETTO DEFINITIVO**

Documento di ValSAT Comune di Vergato

R.U.P.

ING. EMILIO PEDONE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

ING. EMILIO PEDONE

GEOL. ALDO FANTINI

ING. FRANCESCO BORRI

DOTT. FOR. ALESSANDRA PESINO

ELABORATO R3

REVISIONE 00

DATA Aprile 2020

SOMMARIO

1 PREMESSA.....	1
1.1 Riferimenti normativi.....	1
2 ANALISI DEL PROGETTO.....	2
2.1 Descrizione del progetto.....	4
3 COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO CON PIANI A CARATTERE GENERALE E SETTORIALE.....	6
3.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Città 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.....	7
3.1.4 PTCP Titolo 7 – Tutela di altri sistemi, zone ed elementi naturali e paesaggistici...8	8
3.1.5 PTCP Titolo 8 – Tutela delle risorse storiche ed archeologiche.....9	9
3.2 Piani Urbanistici Comunali.....	9
3.2.1 Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Edilizio Urbano (RUE) del Comune di Marzabotto.....	9
3.2.2 Titolo 2 – Tutela dell’ambiente, della sicurezza e dell’identità storico-culturale del territorio.....	10
3.2.3 Titolo 3 – Assetto strutturale di progetto: qualificazione, valorizzazione e infrastrutturazione del territorio.....	10
4 PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI.....11	11
4.1 Il POC specifico.....	11
4.2 La Variante al RUE.....	12
5 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO.....12	12
5.1 Paesaggio e Urbanizzazione.....	13
5.2 Rumorosità.....	13
5.3 Qualità delle acque.....	13
5.4 Qualità dell’aria.....	14
5.5 Uso del territorio.....	14
5.6 Flora e Fauna.....	14
5.7 Salute pubblica.....	14
6 MONITORAGGIO E CONTROLLO.....14	14
7 CONCLUSIONI.....15	15

1 PREMESSA

Il presente rapporto costituisce l’elaborato ai fini della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Operativo Comunale specifico e della correlata variante di adeguamento del RUE vigente, 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 decreto 4/2008 specifica all’art. 6 i piani da sottoporre a VAS (*oggetto della disciplina*).

La competenza all’adozione del provvedimento urbanistico è in capo al comune di Vergato, che ha redatto ed approvato il P.S.C. il P.O.C. ed il R.U.E. in forma associata con il comune di Marzabotto.

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 dal POC specifico 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 al presente POC specifico e si verifica che la pianificazione complessiva sull’area sia coerente e non presenti aspetti contrastanti.

Il POC specifico: si presenta nel dettaglio quanto disposto dal POC specifico in esame;

La variante al RUE: si descrivono le modalità e le finalità della presenta variante al RUE;

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 il presente POC specifico, all’iter necessario per la realizzazione dell’opera di pubblica utilità.

Fra gli elaborati costitutivi del POC figura il progetto definitivo dell’opera, in base al quale viene attivata la procedura di approvazione di progetto di opera pubblica non conforme alle previsioni urbanistiche, nell’ambito di applicazione dell’art. 12, comma 6, L.R. 37/2002 e s.m.i..

Il POC sarà pertanto approvato con le modalità previste dall’art. 34 della L.R. 20/2000 e s.m.i., come integrato dall’art. 17 della L.R. n. 37/2002, e comporterà all’atto della sua approvazione l’apposizione del vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità dell’opera prevista.

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 Vergato per circa 12,7 km.

Tratto nel Comune di Vergato

Superato il territorio comunale di Grizzana Morandi, il percorso cicloturistico entra per un breve tratto nel territorio del comune di Vergato in località Casetta seguendo la viabilità comunale fino al fosso Fabiani.

A partire dal ponte sul fiume Reno il percorso rientra nel territorio comunale e vi rimane fino al limite con il territorio del comune di Gaggio Montano ai margini dell’abitato di Riola.

Il nucleo urbano di Vergato è attraversato in lungo la viabilità esistente realizzando però alcuni interventi di miglioramento della transitabilità e della fruizione della pista, in particolare nei tratti che interferiscono con la SS 64 Porrettana.

Il percorso raggiunta la Stazione ferroviaria RFI supera il torrente Vergatello sul ponte della viabilità comunale e segue la viabilità comunale fino all’incrocio con la SS 64 Porrettana che conduce in Via Rimembranze. Da questo punto fino alla località Carbona il percorso si sviluppa in sede promiscua sulla viabilità comunale. In un breve tratto in prossimità della località Bandida il percorso si porta sul lato di monte della strada comunale per evitare il dislivello che si è creato in seguito ad un abbassamento della livellata stradale Il collegamento con il relitto di ex SS 64 in località Rimesse sarà realizzato attraverso il margine di un campo incolto, per evitare la sottostante SS 64 Porrettana. Dalla località Rimesse il percorso segue un nuovo tracciato dedicato, a monte della SS 64 e dell’abitato di Carboncina, per immettersi nuovamente nella ex SS 64 in prossimità della località i Fattorini. In località Ipareda la pista attraversa un tratto coinvolto da un’ampia frana avvenuta alcuni anni fa, qui il nuovo tracciato sarà impostato su una pista realizzata nel tratto centrale del corpo di frana,

cercando di mantenere il percorso che meglio si raccorda con la sede della ex SS 64 a monte e a valle.

Sul corpo di frana sono stati realizzati interventi di regimazione idrica superficiale e modellamento della superficie, gli interventi di consolidamento proseguiranno con un finanziamento previsto in emergenza della Agenzia di P.C. – RER, per migliorare le condizioni di stabilità del tratto in frana.

In prossimità della località Lissano la pista abbandona la sede stradale e prosegue in direzione del fiume Reno. In questo tratto è previsto lo “svuotamento” di una arcata, la prima dalla spalla sinistra del ponte ferroviario sul fiume Reno per consentire il superamento delle linea ferroviaria. In corrispondenza dell’abitato di Lissano la pista scorre inizialmente sull’argine, che delimita in sinistra il fiume Reno per poi risalire lentamente al margine dell’ampio campo a Sud del nucleo abitato. Al termine del campo la pista si immette sul tracciato di una strada a fondo naturale esistente e attraversa successivamente un’area boscata fino al margine dell’area artigianale di Riola. L’attraversamento dell’area boscata è dovuto alla necessità di mantenersi ad una quota di sicurezza rispetto all’area esondabile del fiume Reno, in prossimità del depuratore delle acque reflue ubicato ai margini dell’area artigianale, è prevista la costruzione di un’opera di sostegno a valle per consentire la costruzione del rilevato su cui passerà la pista.

Superata l’area artigianale di Riola la pista si immette in un tratto di strada sterrata esistente che conduce, costeggiando il fiume Reno, alla zona degli impianti sportivi. Da qui, seguendo la viabilità comunale, il percorso si congiunge con la ex SS 64 Porrettana, e superato il passaggio a livello raggiunge la stazione di Riola e prosegue per poche centinaia di metri fino al confine comunale in corrispondenza del ponte sul Rio Cortecchio.

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/m², 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 – 2,20 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 dell’ufficio comunale preposto alla cura e gestione della viabilità. La soluzione proposta è quella di tracciare sul margine destro delle corsie di marcia della viabilità comunale, a 50 cm dalla striscia continua di ciglio, una striscia bianca tratteggiata che, unitamente alla 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 Vergato sono:

- Ripristino manto bituminoso di Via Rimembranze/Porrettana vecchia;
- Realizzazione in sede propria pista in stabilizzato cementato tratti vari;
- Opere per il consolidamento del movimento franoso in località Iareda;
- Svuotamento dell’arcata del ponte ferroviario in località Lissano;
- Opere di sostegno in prossimità del depuratore e dell’area artigianale di Riola;

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 Città 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 Casetta fino al punto finale in località Riola.

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

Il tracciato della pista si sviluppa interamente all’interno dell’unità di paesaggio n. 9 Sistema montano - Montagna media occidentale, dalla forte connotazione paesistica-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 fruitiva 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.

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

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.

Tra gli interventi ammissibili dalla Norme di Piano (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.

In base agli esiti delle verifiche idrauliche svolte nello studio preliminare si è scelto di evitare, ove possibile, i tratti esondabili, per garantire al massimo la sicurezza lungo il tracciato della pista ciclabile.

Due brevi tratti del percorso ricadono all’interno della fascia con tempo di ritorno 50 anni della piena del fiume Reno (Lissano e Riola impianti sportivi). In questi settori, l’ubicazione del tracciato non consente soluzioni diverse da quelle progettate, che sono state scelte ubicando il tracciato il più possibile ai margini delle aree esondabili.

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

Parte del percorso cicloturistico, nelle località Vergato, Lissano e Riola, si sviluppa all’interno di aree ad alta ed elevata vulnerabilità dell’acquifero (artt. 5.3 e 5.4), rappresentata

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 ciclopedinale, che costituiscono la maggior parte del tracciato, 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”.

La pista si sviluppa in gran parte nel fondovalle del fiume Reno, per questi tratti 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, nel comune di Vergato, interferisce con depositi di frana quiescente 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) 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 marginalmente dal percorso cicloturistico. La pista ricade in area boscata in parte del tratto compreso tra le località Lissano e Riola zona artigianale.

Il comma 2 dell’articolo 7.3 prevede la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati.

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 Vergato 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 Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Edilizio Urbano (RUE) del Comune di Marzabotto.

Con Deliberazione di Consiglio comunale del Comune di Marzabotto n. 45 del 30/06/2016 e Deliberazione di Consiglio comunale del Comune di Vergato n. 37 del 30/06/2016 è stato approvato definitivamente il Piano Strutturale Comunale (PSC) dei Comuni di Marzabotto e Vergato, con il recepimento dell’Intesa della Città Metropolitana di Bologna; il piano approvato è entrato in vigore dal 07/09/2016.

Il Comune di Vergato aveva già recepito nei propri strumenti urbanistici il tracciato del percorso cicloturistico. Il tracciato della nuova pista si sovrappone in parte al tracciato di percorsi pedociclabili esistenti, riportato nelle Tavola di PSC n. 1 “Ambiti e Trasformazioni territoriali”. Lo scostamento dal tracciato riportato nelle tavole di PSC e RUE è evidente nel tratto Vergato Carbona, dove per non interferire con il rilevato ferroviario e l’area esondabile del fiume Reno si è spostato il tracciato sulla ex SS 64 Porrettana oggi via Rimembranze.

Una seconda variazione del tracciato, per ridurre l’interferenza con l’area esondabile del fiume Reno, è stata realizzata a Lissano e a Riola zona artigianale.

Le norme di RUE, all’art. 3.5.5 stabiliscono che “l’indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell’esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico”.

Le Norme del PSC sono organizzate secondo lo schema Titolo - Capo – Articoli, il Titolo 2 e il Titolo 3 riferiti rispettivamente alla tutela dell’ambiente ed all’assetto strutturale del territorio definiscono le norme di attuazione del Piano che devono essere analizzate nell’ambito di progettazione del percorso cicloturistico. I Titoli 2 e 3 sono rappresentati graficamente nelle Tavole di PSC 1, 2.1, 2.2, 3.

3.2.2 Titolo 2 – Tutela dell’ambiente, della sicurezza e dell’identità storico-culturale del territorio.

I vincoli e le tutele riportati nel Titolo 2 comprendono in gran parte le tutele ed i vincoli già definiti nel capitolo precedente e desunti dal PTCP.

Il percorso cicloturistico si sviluppa per lunghi tratti all’interno della fascia di 150 m dalle sponde le fiume Reno ed attraversa localmente zone boscate, pertanto in ambito di interesse paesaggistico. Negli ambiti soggetti a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 comma 1 del DLgs 42/2004 per le opere previste dovrà essere richiesta l’autorizzazione paesaggistica con contestuale parere da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia.

Gran parte del tracciato del percorso cicloturistico è posto in aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL 3267/1923, poiché l’Unione dei Comuni è l’Ente attuatore ed è anche Ente delegato in materia, le opere non sono assoggettate a procedura autorizzativa (art. 2.8.1 Dir. RER 1117/2000).

3.2.3 Titolo 3 – Assetto strutturale di progetto: qualificazione, valorizzazione e infrastrutturazione del territorio.

Le Norme del PSC, agli articoli 3.5 e 3.6 riportano le modalità di individuazione ed i requisiti tipologici dei percorsi pedonali e delle piste pedociclabili.

Il percorso cicloturistico in progetto rispetta principalmente i criteri del punto 1.2 dell’art. 3.5, ovvero è un itinerario il cui utilizzo è prevalentemente destinato ad attività di tempo libero e fruizione delle parti di territorio con rilevanti caratteri paesaggistici/ambientali o storici rivolti ad una utenza comunale o sovra comunale. Il ruolo di collegamento di centri abitati e di fermate ferroviarie fa sì che l’itinerario rispetti anche il punto 1.1 dell’art. 3.5.

Il percorso cicloturistico attraversa nel comune di Vergato aree a potenzialità archeologica bassa.

Le norme che regolano le aree di interesse archeologico e le aree delle potenzialità archeologiche sono contenute nell’articolo 2.40 del PSC.

In tutte le aree a bassa potenzialità, gli scavi coinvolgeranno generalmente spessori inferiori a 50 cm per la costruzione del “cassonetto” stradale. Scavi di spessore maggiori sono

previsti nel tratto Lissano – Riola Zona artigianale, in un contesto in gran parte modificato antropicamente.

Gli impatti delle lavorazioni possono ritenersi minimi, trascurabili in tutti i casi in cui la pista corre lungo le strade comunali asfaltate, qui gli unici interventi saranno dati dalla delimitazione del tracciato con segnaletica orizzontale e localmente verticale con la posa di cartelli informativi.

Le opere d’arte come opere di sostegno e attraversamenti di piccoli d’acqua, sono interventi localizzati, che saranno oggetto di maggiore dettaglio in sede di progettazione esecutiva.

L’alternativa per raggiungere la realizzazione dell’obiettivo “costruzione del percorso ciclopedenale” con impatti ambientali minori rispetto a quelli che possono avversi nella soluzione progettuale proposta è quella di realizzare interamente il percorso su strada esistente, ovvero sulla SS 64 Porrettana.

4 PIANIFICAZIONE COMUNALE, VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

Il progetto di pista ciclabile integra con modifiche e completa quanto già previsto nel PSC del Comune di Vergato, in cui è riportato il tracciato di pista esistente e di progetto che coincide solo in parte con il percorso in progetto.

Le norme di RUE, all’art. 3.5.5 stabiliscono che “l’indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell’esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico”.

4.1 Il POC specifico

Nel sistema delineato dalla LR 20/2000 e s.m.i., il POC è lo strumento deputato al coordinamento operativo delle politiche urbanistiche e per la realizzazione di dotazioni territoriali pubbliche, mediante il quale il Comune cura l’integrazione delle strategie settoriali riguardanti le trasformazioni del territorio.

Il POC, con scelte che propriamente gli competono, attua le strategie del PSC, potendo armonizzare nelle diverse situazioni il contributo privato e quello pubblico per la costruzione della città.

Il POC è atto ad individuare e disciplinare gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e trasformazione del territorio da realizzare nell’arco temporale di cinque anni e non rientranti nelle competenze del RUE. Trascorso tale periodo, cessano di avere efficacia le previsioni del POC non attuate, comprese quelle che comportano l’apposizione di vincoli preordinati all’esproprio per le quali alla data di scadenza del termine quinquennale non sia stata dichiarata la pubblica utilità dell’opera ovvero non sia stato avviato il procedimento di approvazione di uno degli atti che comporta dichiarazione di pubblica utilità, secondo la legislazione vigente.

Il presente POC riveste carattere specifico e puntuale in quanto 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.

4.2 La Variante al RUE

In modo coordinato e contestuale all'adozione del POC, viene previsto l'adeguamento del RUE vigente mediante l'adozione di specifica variante cartografica, consistente nella rappresentazione nelle tavole progettuali del percorso comportante la modifica della zonizzazione riferita alle aree interessate dalla previsione del percorso cicloturistico.

La realizzazione del percorso cicloturistico avverrà nel rispetto dei contenuti dell'art.

3.5.5 “Percorsi pedonali e piste ciclabili”:

1. L'indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell'esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico.

2. Le caratteristiche tecniche dei percorsi pedonali e delle piste ciclabili sono definite in appositi elaborati predisposti dalle Amministrazioni comunali mediante specifico atto.

3. Piste ciclabili. Le piste ciclabili, nonché la relativa segnaletica, dovranno essere realizzate in conformità al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557, al Codice della Strada - D.Lgs. 30/04/92 n. 285 e ss.mm.ii. ed al relativo regolamento di esecuzione - D.P.R. 16/12/1992 n°495 e ss.mm.ii.

Considerato lo spostamento della pista ciclabile lungo via Rimembranze nel tratto Vergato – Carbona e le conseguenti modifiche per raccordarsi con la ex SS64 Porrettana , nonché alcune variazioni minori in località Lissano e Riola Zona artigianale, si propone la Variante agli strumenti urbanistici comunali come rappresentato nelle tavole progettuali ed in particolare nelle tavole G.7.1 – G.7.2 – G.7.3.

5 LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DEL PIANO

Il POC specifico oggetto della presente ValSAT 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 il POC specifico 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.

Il POC specifico prevede unicamente la realizzazione di un percorso cicloturistico che utilizza in gran 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 sistema forestale e boschivo è interessato marginalmente dal percorso cicloturistico. La pista ricade in area boscata in parte del tratto compreso tra le località Lissano e Riola zona artigianale.

5.2 Rumorosità

L'impatto acustico sarà generato unicamente durante la fase di realizzazione degli interventi previsti dal POC specifico. 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 ciclopedinale previsto dal POC specifico 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 previste nel POC specifico hanno uno sviluppo lineare complessivo di 12,7 km e una larghezza media di 3 m (5 m la fascia complessiva compresa le banchine laterali) Pertanto il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato, considerato che verrà utilizzata la viabilità esistente.

5.6 Flora e Fauna

Gli interventi previsti dal POC prevedono l'eliminazione di una ridotta superficie boschata per esigenze legate alla continuità del percorso cicloturistico. L'influenza sulla flora e sulla fauna può ritenersi non significativo.

5.7 Salute pubblica

L'impatto dell'opera prevista dal POC 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 ciloturistici, 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 ≥ 1 m/ab.

7 CONCLUSIONI

Il POC specifico, oggetto della presente ValSAT, riguarda il percorso cicloturistico denominato EUROVELO 7 che attraversa il territorio del comune di Vergato, tra le località Sereni – Vergato – Riola.

Il POC si rende necessario per localizzare con precisione l'opera pubblica e per determinare l'apposizione del vincolo espropriativo.

Inoltre, in modo coordinato e contestuale all'adozione del POC, viene previsto il correlato adeguamento del RUE vigente mediante l'adozione di specifica variante meramente cartografica.

Il percorso cicloturistico in progetto avrà una lunghezza complessiva di 23,9 km di cui 12,7 km nel Comune di Vergato.

La ValSAT ha analizzato i vincoli e il disposto della pianificazione sovraordinata Comunale e provinciale e ha verificato la coerenza del POC con gli strumenti vigenti.

Il POC 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.