



COMMITTENTE:

Provincia di Modena

Viale Martiri della Libertà, 34 - 41121 Modena

Tel. 059.209.111

PEC: provinciadiomodena@cert.provincia.modena.it

C.F. 01375710363 - P.IVA 01375710363

CICLOVIA DEL SOLE

VERONA - FIRENZE

TRONCHI 7 E 9

TRATTI IN PROVINCIA DI MODENA



PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

VALSAT E DICHIARAZIONE DI
SINTESI - Comune di San Felice
sul Panaro

PROT. -	SCALA -	FORMATO A4
CODICE AMB 1-1	N. REV A	DATA 08/2023

Progettisti:

Arch. Irene Esposito

Arch. Enrico Guaitoli Panini

Il Responsabile Unico

del Procedimento:

Ing. Daniele Gaudio

Collaboratori:

Arch. Alberto Coppi

Arch. Michela Gessani

Dott. Paes. Sara Martignoni

Arch. Eleonora Vaccari

Supporto al Responsabile Unico del

Procedimento:

Consulenti:

Geol. Gianluca Vaccari

Ing. Marco Monaci

Ing. Michele Baratta

Enrico Guaitoli Panini e Irene Esposito architetti associati

Viale Marcello Finzi, 597 - 41122 - Modena

tel. 328/7421242 - 335/6058479

sito: www.fahreassociati.it mail: info@fahreassociati.it

P.IVA e C.F. 03224820369

FAHRE
ASSOCIATI

Sommario

PREMESSA.....	2
IL PROGETTO DELLA CICLOVIA DEL SOLE NEL TRATTO URBANO DI SAN FELICE SUL PANARO	3
Localizzazione	3
Descrizione dell’ambito e dell’intervento	4
VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DERIVANTI DALLA MODIFICA DI TRACCIATO	7
EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL’OPERA E MITIGAZIONI	11

PREMESSA

La Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) è richiesta all'art. 18 dalla L.R. 24 del 2017 per i piani urbanistici e le loro varianti al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, e con lo scopo di stabilire quali siano gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani.

Nello specifico l'obiettivo del presente documento è la **valutazione di quali siano gli impatti significativi sul territorio e sull'ambiente derivanti dalla modifica di tracciato della Ciclovia del Sole prevista dal presente progetto definitivo**, rispetto a quanto già pianificato nel PSC del Comune di San Felice sul Panaro, con conseguente variazione di definizione degli ambiti e di previsioni sugli usi e le trasformazioni dei suoli.

In applicazione dei principi di integrazione e non duplicazione della valutazione (art. 19 dalla L.R. 24 del 2017) la presente analisi tiene conto dei seguenti elementi:

- Il tratto di ciclovia in progetto è presente nella pianificazione sovraordinata ed in particolare: si inserisce nella Rete delle Ciclovie del PRIT 2025 e viene individuata nella "Carta E" come "Ciclovia regionale ER17", nelle Carte della mobilità del PTCP si evidenzia il passaggio dell'Eurovelo anche nel Comune di San Felice;
- il PSC del Comune di San Felice s.P. approvato con Delibera del C.C. n. 25 del 22/04/2009 e successiva variante comprendono, fra gli elaborati, la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT);
- in fase di redazione del PFTE per la Ciclovia del Sole Verona-Firenze è stata elaborata la Relazione di perfettibilità ambientale che evidenziato come l'opera possa avere ricadute positive sull'ambiente e sulla salute dei cittadini oltre ad una valorizzazione turistica del territorio. Inoltre è stato verificato in tal sede che l'intervento risulta compatibile e coerente con gli elaborati costituenti i piani territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale.

IL PROGETTO DELLA CICLOVIA DEL SOLE NEL TRATTO URBANO DI SAN FELICE SUL PANARO

Localizzazione

L'ambito di progetto è localizzato a San Felice sul Panaro, dal tratto di ciclovia esistente a sud del centro urbano fino al sottopasso di via Garibaldi. La pista ciclopeditone di lunghezza totale di circa 1.770 m si sviluppa dapprima su via Borgo e via Ascari sulla viabilità esistente, poi nell'area RFI con un tratto di nuova realizzazione, e infine su Via Campi, P. Piva e via Garibaldi su piste ciclopeditone e nel sottopasso esistenti.



Figura 1 Inquadramento del tracciato in progetto su foto aerea

Descrizione dell'ambito e dell'intervento

Il tratto di ciclovía in progetto si inserisce nella Rete delle Ciclovie del PRIT 2025 e viene individuata nella "Carta E" come "Ciclovía regionale ER17" oltre che come "Proposta RER per Rete Nazionale Ciclovie Art. 5 L.2/2018" Ciclovía del Sole Eurovelo 7.

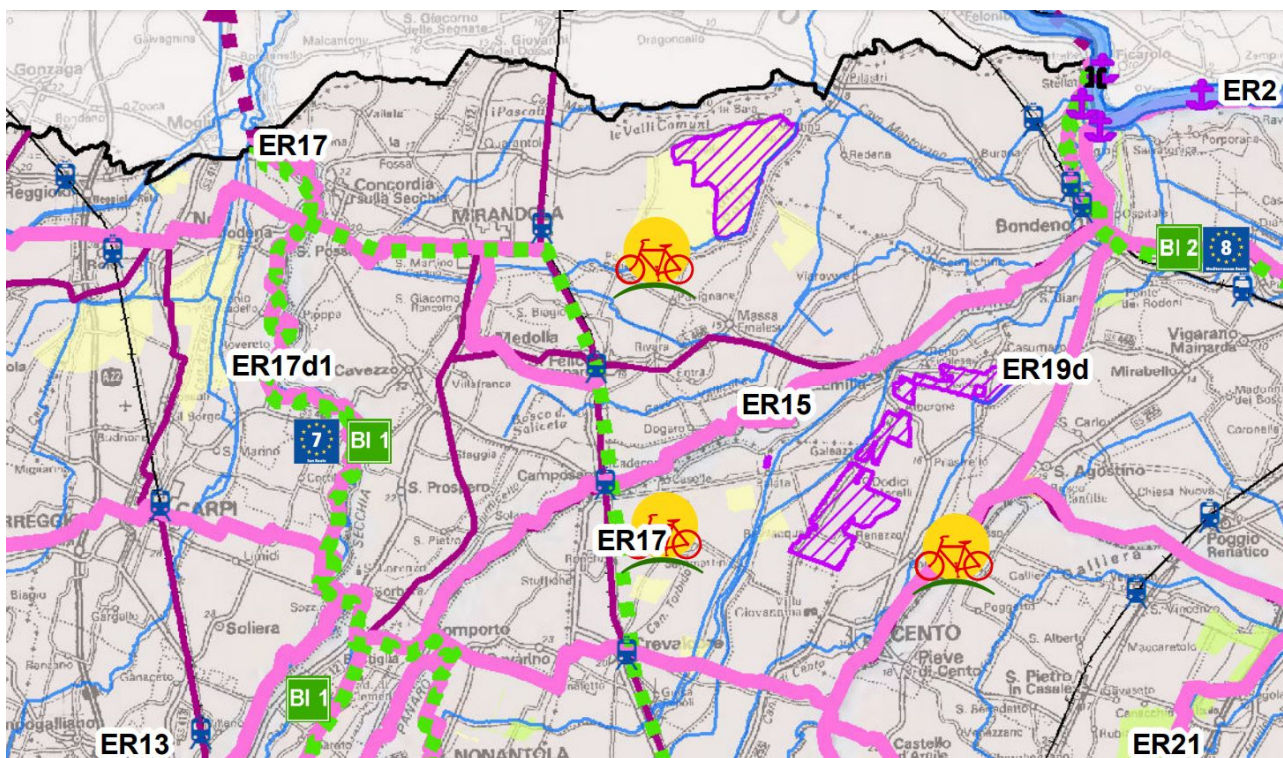


Figura 2 estratto della CARTA E del PRIT 2025

Il tracciato del Tronco 07 della Ciclovía del Sole "Concordia sulla Secchia – Bologna" unisce il centro di Concordia sulla Secchia, a nord, con la città di Bologna, a sud. Si sviluppa per circa 75 km in una vasta area pianeggiante della regione Emilia Romagna. Il tracciato si sviluppa "linearmente" senza diramazioni o tratti integrativi. Attraversa da nord a sud le province di Modena e Bologna collegando idealmente il percorso sud-est emiliano della ciclovía (Tronco 04) ai tronchi ovest emiliani (Tronco 08 e Tronco 05) ed ai tronchi del nord (il Tronco 09 parte infatti da Concordia sulla Secchia).

I lavori del Tronco 7 curati dalla Città Metropolitana di Bologna, conclusi nell'Aprile scorso, hanno stralciato il tratto urbano di San Felice sul Panaro. Non era ancora stata acquisita una porzione di terreno, necessaria al collegamento della Ciclovía da sud verso il centro urbano. Ora questa acquisizione è stata perfezionata pertanto il progetto prende in considerazione tutto il tratto mancante.

Da ciclovía esistente a Via Ascari

A sud di San Felice la Ciclovía si interrompeva prima di via Borgo, non essendo pubblico il tratto di connessione con il vecchio sedime della ferrovia. Ora che è stato acquisito dal Comune, la Ciclovía si immette su via Borgo, una strada comunale extraurbana che sfocia in via Ascari. Il progetto prevede la nuova pavimentazione di via Borgo, in quanto attualmente degradata e la sua trasformazione in Fbis, con accesso riservato ai residenti e limite di velocità 30 km/h. Su via Ascari la Ciclovía si immette nella ciclopedonale di progetto sul lato ovest della strada, ricavata dalla banchina esistente.

Stato di Fatto: strada comunale extraurbana e strada comunale urbana.

Progetto: strada Fbis e ciclopedonale di larghezza 3,00 m separata da aiuola alberata dalla carreggiata.

Lunghezza: 356 m

Area RFI

In seguito ad accordo con RFI, la Ciclovía attraversa l'area di loro proprietà posta a sud della stazione, mantenendosi a ridosso del confine verso le abitazioni. Il progetto prevede di occupare una striscia di 5 m nella quale è posta la pista di larghezza 3,00 m. La Ciclovía verrà delimitata verso l'area di RFI mediante una recinzione, fino a collegarsi con quella esistente sul piazzale della Stazione.

Stato di Fatto: area ex cantiere RFI.

Progetto: ciclopedonale di larghezza 3,00 m più banchine verdi.

Lunghezza: 485 m.

Via Campi

La Ciclovía di progetto, dopo essere uscita dall'area RFI, a fianco del cancello carrabile esistente, attraversa via Campi e si immette sulla ciclopedonale esistente tra il parcheggio e l'area verde. La ciclopedonale esistente, pavimentata con cubetti di porfido e delimitata da filette in pietra, è di larghezza 3,30m con aiuole circolari di diametro 1,20 m intervallate ogni 8 – 9 m. La larghezza tra aiuola e bordo opposto è sempre maggiore della larghezza minima di 2,50 m. Il progetto prevede di migliorare la percorribilità di questa infrastruttura, in due modi. Il primo consiste nella pavimentazione sul lato opposto alla strada dello spazio rimanente tra la filetta e il muretto di recinzione delle abitazioni. Si tratta di uno spazio di larghezza variabile da 1,40 a 1,80 m che permetterà di essere utilizzato dai pedoni evitando così l'interferenza con i ciclisti che avranno la pista esistente prioritariamente per loro. Il secondo consiste nella sistemazione di griglie metalliche rotonde nelle aiuole alberate, al fine di rendere la pavimentazione in porfido complanare con quella delle aiuole. In questo modo la larghezza utile della ciclopedonale diventa di 3,00 m ciclabile + 1,50 m pedonale.

Stato di Fatto: Ciclopedonale di larghezza minima 2,50.

Progetto: Ciclopedonale di larghezza 3,00 + 1,50 m.

Lunghezza: 580 m.

Piazza Piva – via Circondaria

Da via Campi la Ciclovía si immette sulla ciclopedonale esistente su piazza Piva e che costeggia i terrapieni nord. La ciclopedonale ha una larghezza di 2,85, è pavimentata in c.b. e confina a nord con i posti auto a pettine del parcheggio. Il progetto prevede di confermare la ciclopedonale esistente e di ricostruire il filare alberato che la divideva dal parcheggio, eliminato dopo il terremoto, allorquando nella piazza si installò il campo della Protezione Civile. Verranno costruite una serie di aiuole di larghezza 1,50, a partire dalla linea delle caditoie, senza interferire con gli impainti tecnologici esistenti.

Stato di Fatto: ciclopedonale di larghezza 2,85 m.

Progetto: ciclopedonale di larghezza 2,85 m e aiuole alberate.

Lunghezza: 180 m.

Sottopasso – via Garibaldi

Da piazza Piva la ciclovía attraversa via Circondaria e si immette sulla ciclopedonale esistente posta tra il muro di delimitazione della ferrovia e la strada. La ciclopedonale ha una larghezza di 2,50 m , senza delimitazione verso la carreggiata. Da questa si immette nel sottopasso ferroviario di larghezza 2,50 m, che sbuca sul lato opposto della ferrovia in via Garibaldi. In via Garibaldi la ciclopedonale esistente in alcuni tratti è sprovvista di delimitazione verso la carreggiata. Dopo aver attraversato il parcheggio si ricollega alla Ciclovía del tronco 7 inaugurata nell'aprile scorso. Il progetto prevede di aggiungere delimitazioni nei tratti sprovvisti: cordolo in via Circondaria, aiuole in via Garibaldi e di mettere a norma gli attraversamenti.

Stato di Fatto: ciclopedonale di larghezza 2,50 senza delimitazione verso la carreggiata.

Progetto: ciclopedonale di larghezza 2,50 con delimitazione costituita da cordoli e aiuole.

Lunghezza: 170 m.

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DERIVANTI DALLA MODIFICA DI TRACCIATO

il tracciato della ciclabile in progetto si sviluppa in buona parte in “Corridoi di completamento della rete ciclabile primaria” così come definiti nell’elaborato vPSC/T.1B - CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO.

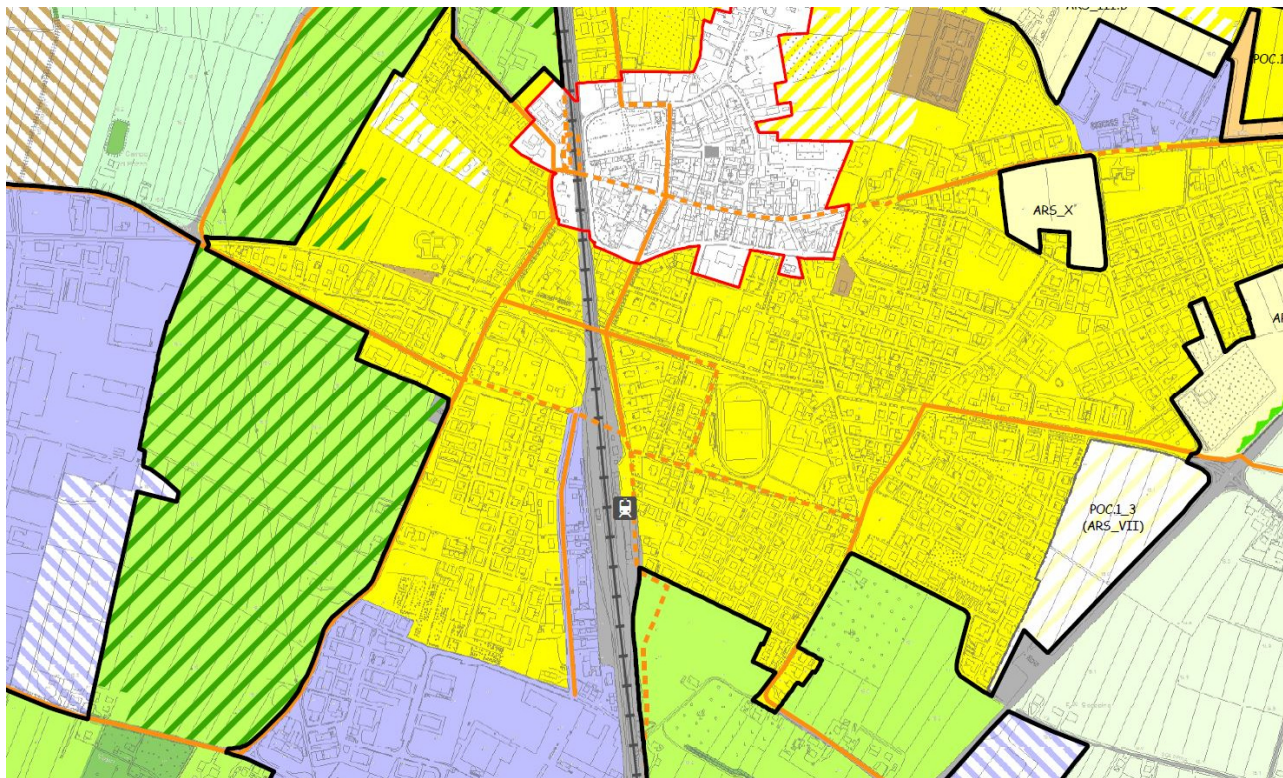


Figura 3 Estratto dell’elaborato vPSC/T.1B - CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO

- Rete ciclabile primaria (Art. 44 NTA PSC)
- - - Corridoi di completamento della rete ciclabile primaria (Art. 44 NTA PSC)

TERRITORIO URBANIZZATO

- Ambito urbano storico (AS) (Art. 16 NTA PSC)

TERRITORIO RURALE

- Aree di valore naturale e ambientale (AVN) (Art. 29 NTA PSC, artt. 47 e 48 RUE)
(specificate con la sigla "AVN" nella tavola vPSC/T.1A)
- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (ARP) (Art. 29 NTA PSC, artt. 47 e 49 RUE)
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (AVA) (Art. 29 NTA PSC, artt. 47 e 50 RUE)
- Ambiti agricoli periurbani a prevalente connotazione ecologico-ambientale (AAP) (Art. 29 NTA PSC, artt. 47 e 51 RUE)

Il presente progetto si discosta da quanto già previsto:

- a sud nel passaggio deviato verso est in via Borgo, via Ascari e nell'area RFI invece di restare maggiormente parallela alla ferrovia (Figura 4)
- a nord nel passaggio in Via Terrapieni Nord/Piazza Piva anziché in via Mazzini (Figura 5)

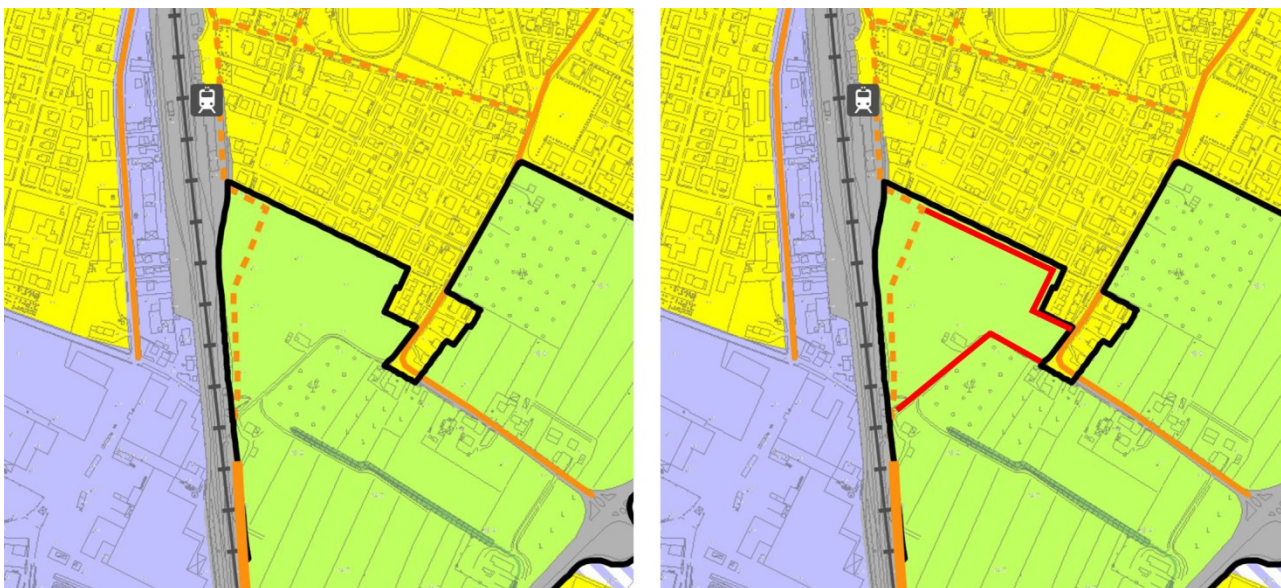


Figura 4 Estratto di dettaglio dell'elaborato vPSC/T.1B - CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO a confronto con l'inserimento della variante di tracciato proposto (in rosso) nella zona a sud (Via Borgo/Via Ascari/Area RFI)

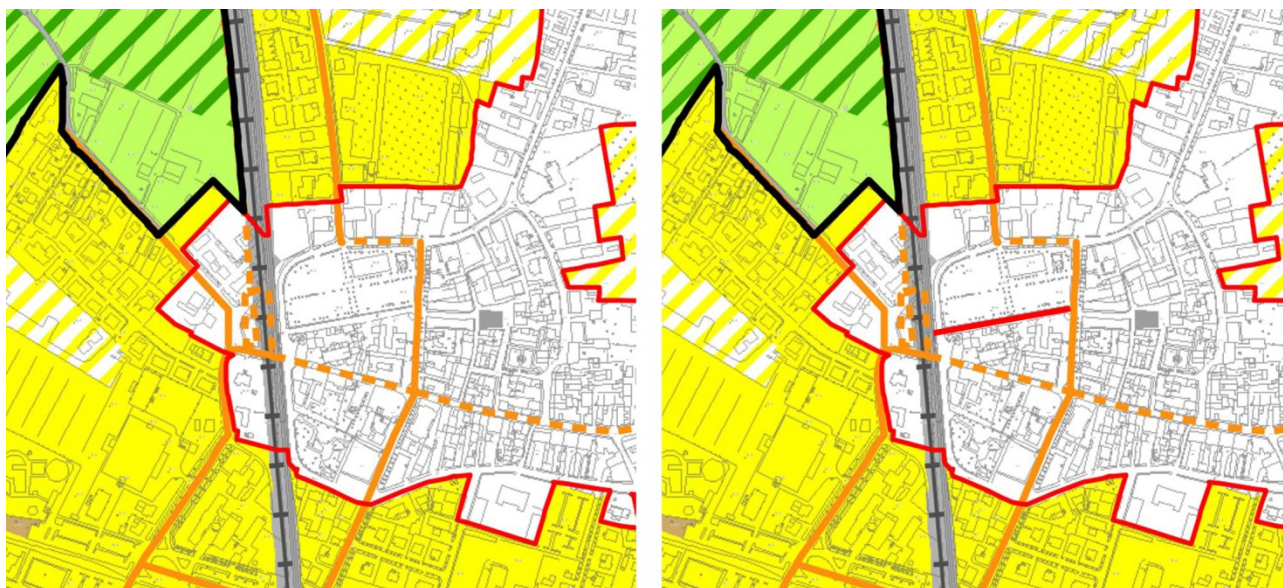


Figura 5 Estratto di dettaglio dell'elaborato vPSC/T.1B - CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO a confronto con l'inserimento della variante di tracciato proposto (in rosso) in Piazza Piva lato Via Terrapieni Nord

Si pone l'attenzione sui seguenti aspetti:

- l'Art.44 delle NTA comma 2 specifica che i "Corridoi di completamento della rete ciclabile primaria indicati dal PSC costituiscono un riferimento in termini di direzione di collegamento e di ubicazione, ma dovranno essere precisati in sede di progettazione esecutiva e di relativo POC";
- nella variante a sud la rete ciclabile ha una variazione di tracciato continuando tuttavia a svilupparsi nel medesimo ambito (AAP) - Ambiti agricoli periurbani a prevalente connotazione ecologico-ambientale (Art. 29 NTA PSC, artt. 47 e 51 RUE).
- nella variante a nord la ciclovia si immette sulla ciclopedonale già esistente su piazza Piva e che costeggia i terrapieni nord non cartografata nel PSC.

Alla luce delle sopraesposte **considerazioni si evince che la revisione del tracciato non produce effetti significativi ne sul territorio ne sull'ambiente** trattandosi di modifiche che si possono considerare all'interno di un corridoio di completamento già identificato dal PSC poiché soddisfano i medesimi obiettivi di collegamento e non determinano modifiche agli ambiti in cui si sviluppano.

In particolare:

per la componente mobilità si ritiene che il progetto sia coerente con gli obiettivi interni allo stesso PSC e con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale assunti;

per la componente suolo-sottosuolo-acque non si riscontrano modifiche significative rispetto al tracciato previsto e si ritiene la variazione di progetto ancora coerente con gli obiettivi del PSC che mirano, nello specifico a:

- ridurre l'esposizione della popolazione al rischio sismico ed al degrado ambientale e ridurre il depauperamento della risorsa naturale non rinnovabile;
 - conservare e salvaguardare le forme ed i segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio;
 - garantire e tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica in funzione degli usi potenziali;
 - migliorare l'assetto della rete idraulica e ridurre o eliminare l'esposizione al rischio idraulico.
- Con riferimento al consumo di suolo non si prevedono impatti negativi poiché la variante, pur essendo complessivamente più estesa, si sviluppa in buona parte su viabilità esistente;

per la componente rumore e qualità dell'aria si considera l'impatto dell'opera positivo e coerente con l'obiettivo generale del PSC di Riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;

per la componente agricoltura-paesaggio-ecosistemi si evidenzia come il progetto non produca frammentazione ma anzi possa costituire occasione di arricchimento della rete ecologica a livello locale e in coerenza con scelte di piano, relativamente al territorio rurale, al paesaggio ed agli ecosistemi, orientate verso una complessiva tutela e valorizzazione del territorio.

EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONI

Si ritiene quindi che il progetto possa avere effetti positivi sul territorio, considerato che le previsioni riguardano interventi la cui attuazione avrà come ricadute:

- il potenziamento della viabilità lenta del territorio inducendo un miglioramento della salute dei cittadini e dell'ambiente;
- valorizzazione turistica del territorio trattandosi di un'infrastruttura strategica, parte di una rete ciclabile a più vasta scala territoriale, con ricadute positive a livello socio-economico.

Le caratteristiche intrinseche del progetto e le scelte progettuali relative a soluzioni volte a minimizzare l'impermeabilizzazione dei suoli e alla salvaguardia della vegetazione arborea esistente consentono al progetto di non necessitare di interventi di mitigazione.