



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 Sintesi non tecnica -
Comune di San Felice sul Panaro

PROT. -	SCALA -	FORMATO A4
CODICE AMB 1-2	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	Errore. Il segnalibro non è definito.
Descrizione dell’ambito e dell’intervento	Errore. Il segnalibro non è definito.
VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DERIVANTI DALLA MODIFICA DI TRACCIATO	4
EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL’OPERA E MITIGAZIONI	Errore. Il segnalibro non è definito.

PREMESSA

La sintesi non tecnica è il documento divulgativo dei contenuti della VAL.S.A.T. Il suo obiettivo è di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.

Nello specifico l'obiettivo della VAL.S.A.T. è la **valutazione di quali siano gli impatti significativi sul territorio e sull'ambiente derivanti dal progetto oggetto di valutazione e , nello specifico dalla modifica di tracciato della Ciclovia del Sole** rispetto a quanto già pianificato nel PSC del Comune di San Felice sul Panaro.

Nella stesura della VALSAT si è tenuto conto di quanto già previsto ed elaborato dai Piani sovraordinati, dal PSC del Comune di San Felice e dal Progetto di fattibilità tecnico economica della Ciclovia del Sole , ed in particolare:

- 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.

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

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 ciclopedonale 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 ciclopedonali e nel sottopasso esistenti.



Figura 1 Inquadramento del tracciato in progetto su foto aerea

LA MODIFICA DI TRACCIATO

il tracciato della ciclabile in progetto si sviluppa in buona parte così come pianificato nel PSC nell'elaborato vPSC/T.1B - CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO.

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 3)
- a nord nel passaggio in Via Terrapieni Nord/Piazza Piva anziché in via Mazzini (Figura 4)



Figura 2 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)

- 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)



Figura 3 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

EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONI

Considerando che la variante a sud costituisce una deviazione del tracciato nel medesimo ambito agricolo periurbano e che la variante a nord si sviluppa su di un tratto di ciclabile già esistente 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 della mobilità ciclopedonale già identificato dal PSC.

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 del paesaggio e si sviluppi in coerenza con scelte di piano, relativamente al territorio rurale, al paesaggio ed agli ecosistemi, orientate verso una complessiva tutela e valorizzazione del territorio.

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.