



**Comune  
di Cesena**

**Settore Lavori Pubblici**  
Piazza del Popolo, 10  
47521 Cesena (FC)  
[protocollo@pec.comune.cesena.fc.it](mailto:protocollo@pec.comune.cesena.fc.it)

0547 356373 | [stradeprogettazione@comune.cesena.fc.it](mailto:stradeprogettazione@comune.cesena.fc.it)  
0547 356377 | [strademanutenzione@comune.cesena.fc.it](mailto:strademanutenzione@comune.cesena.fc.it)  
0547 356384 | [ediliziapubblica@comune.cesena.fc.it](mailto:ediliziapubblica@comune.cesena.fc.it)  
0547 356563 | [ediliziascolastica@comune.cesena.fc.it](mailto:ediliziascolastica@comune.cesena.fc.it)

---

# **RAPPORTO PRELIMINARE DI** **ASSOGETTABILITÀ A VALUTAZIONE** **AMBIENTALE STRATEGICA**

## **BICIPOLITANA: PISTA CICLABILE VIA EMILIA OVEST (2° Stralcio)**

**Il Sindaco**

Enzo Lattuca

**Il Dirigente**

Andrea Montanari

**Il Responsabile P.O.**

Massimo Crudeli

Cesena, Giugno 2022

## Indice

### INDICE

<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2. STRATEGIE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE: IL POSSIBILE CONTRIBUTO DELLA BICICLETTA.....</b>	<b>4</b>
2.1 Gli indirizzi della Regione Emilia-Romagna per la mobilità sostenibile .....	5
<b>3. IL SISTEMA CICLABILE DI AREA VASTA.....</b>	<b>6</b>
3.1 Il sistema europeo Eurovelo.....	6
3.2 Il sistema nazionale Bicitalia .....	7
<b>4. LA RETE PREVISIONALE DELLE CICLOVIE REGIONALI.....</b>	<b>9</b>
4.1 Aspetti generali .....	9
4.2 La Rete regionale e provinciale.....	13
<b>5. LA MOBILTA' SOSTENIBILE A CESENA - LA RETE CICLABILE .....</b>	<b>15</b>
5.1 BICIPOLITANA: Pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest .....	17
5.2 PROGETTO _ BICIPOLITANA: Pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest (2° Stralcio) .....	19
<b>6. LA VARIANTE AL PRG.....</b>	<b>24</b>
<b>7. IL PROGETTO NELLA STRUMENTAZIONE SOVRAORDINATA.....</b>	<b>27</b>
7.1 Le Unità di Paesaggio.....	27
7.2 Zonizzazione Paesistica.....	31
7.3 Carta forestale e dell'uso dei suoli.....	32
7.4 Carta del Dissesto e della vulnerabilità territoriale .....	35
7.5 Schema di assetto territoriale.....	36
<b>8. Il progetto nella pianificazione del rischio.....</b>	<b>38</b>
<b>9. GLI INDICATORI AMBIENTALI .....</b>	<b>40</b>
9.1 Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti sull'area.....	40
9.2 Natura transfrontaliera degli effetti .....	40
9.3 Rischi per la salute umana e per l'ambiente .....	40
9.4 Entità ed estensione nello spazio degli effetti .....	40
9.5 Effetti su aree / paesaggi protetti .....	40
9.6 Incidenza sulla Rete Ecologica sovraordinata e locale .....	41
9.7 Incidenza sulle aree boschive.....	41
9.8 Incidenza sulle aree agricole .....	41
9.9 Incidenza sul consumo di suolo .....	41
9.10 Beneficio pubblico .....	41
9.11 Emissioni in atmosfera.....	42
9.12 Carico antropico .....	42
9.13 Alterazione dei valori paesaggistici.....	42
9.14 Coerenza esterna .....	42
9.15 Sintesi degli indicatori .....	42
<b>10. CONCLUSIONI .....</b>	<b>43</b>

## 1. PREMESSA

La presente relazione costituisce il “Rapporto preliminare ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS” del progetto “BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° Stralcio)”, in variante al PRG 2000, sito in Comune di Cesena in corrispondenza del tratto compreso fra il sovrappasso dell’E45 (zona rotonda Paul Harris) e la rotonda Diegaro per un’estensione lineare pari a 1200 metri. L’area di intervento è evidenziata nell’allegata documentazione progettuale “Progetto Definitivo \_ BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° Stralcio)” con le rispettive tavole:

- TAV. 1 Planimetria Generale \_ Estratto PRG – Estratto PUG e Planimetria Catastale
- TAV. 2 Rilievo Stato Attuale
- TAV. 3A Stato di Progetto (Tratto A)
  - 3B Stato di Progetto (Tratto B)
  - 3C Stato di Progetto (Tratto C)
  - 3D Stato di Progetto (Tratto D)
- TAV. 4A Tombinamento (Tratto A) Emilia dell’Arla Vecchia
  - 4B Tombinamento (Tratto B) Emilia del Macero
- TAV. 5 Sezioni Stato Attuale e Stato Futuro (comparativo) – Sezione Tipo

In particolare, la presente Variante al vigente strumento urbanistico, volta a definire la nuova previsione infrastrutturale, e di cui il presente elaborato ne costituisce specificazione per gli aspetti di sostenibilità ambientale e territoriale, rappresenta corredo documentale alla procedura precisa dall’art. 53 “Procedimento unico” di cui alla L.R. 210 Dicembre 2017, n. 24 “Disciplina Regionale Sulla Tutela e l’Uso Del Territorio” attivata dal competente Settore Lavori Pubblici, Ufficio Progettazione-Esecuzione Lavori in qualità di amministrazione procedente. Il citato art. 53 prevede, infatti, che gli enti e i soggetti interessati possono promuovere lo svolgimento di un procedimento unico disciplinato per l’approvazione del progetto definitivo, o esecutivo, di opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d’area vasta o comunale. Mediante l’approvazione del progetto della predetta opera pubblica, il procedimento unico consente di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell’opera secondo la legislazione vigente e contestualmente costituire variante alla strumentazione urbanistica nonché di conseguire, trattandosi di opera pubblica, l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell’opera medesima.

La normativa nazionale in materia ambientale, con il D.Lgs. 152/2006 “Norme in materia ambientale” e smi, ha recepito la direttiva europea 2001/42/CE “Concernente la Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente”, prevedendo due forme di valutazione dei Piani: la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la Verifica di assoggettabilità a VAS. I due diversi tipi di valutazione si applicano a seconda del grado di rilevanza di detti piani o programmi, con finalità di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione, assicurando che essi siano coerenti e contribuiscono alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

Il rapporto preliminare, redatto ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), è elaborato in ottemperanza a quanto previsto dall’art. 21 del D.Lgs. 152/2006 e smi.

Esso è finalizzato alla valutazione preventiva degli effetti sull’ambiente della proposta previsione di realizzazione del citato tratto di pista ciclabile.

In particolare, il presente Rapporto ha l’obiettivo di valutare se gli eventuali effetti significativi generati dalla previsione sull’ambiente siano tali da rendere necessaria l’attivazione della più

complessa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui all'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e smi.

Si ritiene che la proposta presentata rientri nella disciplina di cui all'art. 12 in quanto non costituisce riferimento per progetti da sottoporre alla procedura di VIA o screening e non interessa zone SIC o ZPS (vedi art. 6 del D.Lgs. 152/2006).

L'autorità competente all'espressione del provvedimento di verifica di assoggettabilità della proposta in esame alla VAS, è rappresentata dalla Provincia di Forlì - Cesena.

Per l'impostazione del rapporto preliminare si è fatto riferimento ai criteri per la verifica di assoggettabilità di piani/programmi, definiti nell'allegato 1 alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi, completati con la verifica della coerenza/conformità e la nuova previsione con le tutele/prescrizioni dei piani sovraordinati, alla fine di garantire che la stessa risulti coerente e contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile come richiede la normativa stessa.

Il presente rapporto preliminare contiene le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi dell'ambiente e sulla salute, con riferimento ai criteri della direttiva, tra i quali si evidenziano le caratteristiche e le relative verifiche degli effetti più direttamente pertinenti alla tipologia del piano proposto:

- in quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- problemi ambientali pertinenti al piano;
- carattere cumulativo degli effetti;
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  1. delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
  2. del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
  3. dell'utilizzo intensivo del suolo;
- effetti sul paesaggio.

## **2. STRATEGIE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE: IL POSSIBILE CONTRIBUTO DELLA BICICLETTA**

Il 25 Settembre 2015, il vertice della Nazioni Unite ha adottato la nuova Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile ("Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile"), contenente 17 nuovi obiettivi che subentrano ai dieci obiettivi di sviluppo del millennio approvati nel 2000.

La Federazione Ciclistica Europea (ECF) e l'Alleanza mondiale dei Ciclisti (WCA) hanno sottolineato l'importanza della bicicletta per raggiungere i nuovi obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, con particolare attenzione alle azioni per il clima.

Ciò è analizzato nella pubblicazione, dal titolo "A Global High Shift Cycling Scenario" che mette in mostra le ambizioni di aumentare la quota di utilizzo della bicicletta in 70 città di tutto il mondo, oltre a mettere in evidenza il legame tra ciclismo e 11 dei 17 obiettivi globali indicati dall'ONU.

La pubblicazione fa esplicito riferimento al recente studio dell'Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), che mostra come la bicicletta possa avere un impatto sostanzialmente positivo sul futuro del mondo.

Lo scenario evidenzia come l'uso della bicicletta, anche nella versione a pedalata assistita, possa agevolare, risparmiando quasi 6 trilioni di dollari (il trilione è pari a mille miliardi), nel corso dei prossimi 15 anni, il miglioramento della qualità della vita e una diminuzione del 7% delle emissioni di CO2 derivanti dal traffico urbano.

ECF e WCA sottolineano che l'uso della bicicletta sta già producendo effetti sugli obiettivi globali in tutto il mondo, come ad esempio:

**Obiettivo 3:** Assicurare la salute e il benessere per tutti e per le età, attraverso la promozione di attività fisica legata all'uso della bicicletta si riducono le malattie cardiache e altre ripercussioni negative dovute a stili di vita sedentari;

**Obiettivo 8:** Incentivare una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti – il settore della bicicletta crea più posti di lavoro in relazione agli investimenti rispetto a qualsiasi altro mezzo di trasporto;

**Obiettivo 12:** Garantire modelli sostenibili di produzione e di consumo, l'utilizzo della bicicletta si sposa perfettamente con la diversità e la portata delle economie regionali e locali. In molte aree urbane il 50% di tutte le consegne delle merci può essere fatto in bicicletta.

Nel Maggio del 2014 la comunità europea, dopo un o studio di tre anni, emana delle dettagliate linee guida e di metodo per indirizzare all'elaborazione dei "Piani Urbani della Mobilità Sostenibile" dove, tra l'altro si legge:

\_ "... il PUMS è un piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e perturbano per migliorare la qualità della vita".

\_ "Al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto da PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti".

## **2.1 Gli indirizzi della Regione Emilia – Romagna per la mobilità sostenibile**

La giunta regionale dell'E.R. con delibera n. 1082/2015, ha approvato il "Protocollo d'intesa tra regione Emilia – Romagna e i comuni capoluogo e la città metropolitana di Bologna per elaborare le linee d'indirizzo per lo sviluppo dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)".

L'intento della regione è quello di:

- uniformare il quadro dei piani di settore dei maggiori comuni della regione che si sono dotati di un Piano Urbano del Traffico (PUT) o di un Piano Urbano della Mobilità (PUM), o anche di entrambi in tempi diversi;
- PUMS devono recepire gli obiettivi e gli indirizzi fissati dal "Piano Aria Integrato Regionale per il settore trasporti e mobilità sostenibile ai fini del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria, in particolare con l'indirizzo di riduzione del 20% al 2020 del traffico veicolare privato";
- Approvare i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), per avere un quadro strategico anche a lungo termine delle politiche/azioni di settore dei maggiori comuni della regione e della città metropolitana di Bologna.
- Elaborare i PUMS sulla base delle linee guida della comunità europea e del documento, in fase di ultimazione, del gruppo di lavoro ministeriale;
- Perseguire e attuare nei propri piani azioni e misure quali:
  1. ampliamento delle zone a traffico limitato, delle zone pedonali e delle zone 30, delle corsie preferenziali, anche ai fini del miglioramento dell'accessibilità e dell'interscambio modale;
  2. miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico anche attraverso la riqualificazione, la messa in sicurezza e l'informazione all'utenza del trasporto pubblico;
  3. aumento velocità del trasporto pubblico locale e riduzione dell'incidentalità con particolare riferimento alle utenze deboli;

4. potenziamento della mobilità ciclopedonale, sia come offerta che come domanda, anche con ricucitura di piste ciclabili esistenti e incentivazione ai depositi custoditi con noleggio e riparazione delle bici.

### **3. IL SISTEMA CICLABILE DI AREA VASTA**

#### **3.1 Il sistema europeo Eurovelo**

Eurovelo, la rete ciclabile europea, è un progetto del ECF (European Cyclists's Federation) teso a sviluppare una rete di 12 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo. Il progetto individua oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già in essere. La rete europea ha visto la luce alla fine degli anni '90, ma solo nel 2007 si sono resi disponibili sia un gruppo di lavoro ad hoc, sia primi finanziamenti che hanno consentito al progetto di partire in concerto. Obiettivi della rete Eurovelo sono il tipo:

1. Economico: crescita sostenibile, posti di lavoro;
2. Ambientale: ridurre l'impatto di turismo e trasporti; utilizzare il più possibile strutture esistenti; promuovere una pianificazione territoriale più efficace con maggior spazio allocato alla bicicletta;
3. Sviluppo rurale e locale: connettere destinazioni note con quelle poco note, accrescere il benessere delle comunità locali;
4. Coesione della popolazione europea;
5. Miglioramento della salute pubblica.

La rete Eurovelo è presente in Italia con tre reti, le quali interessano anche il territorio dell'Emilia – Romagna:

- Ev5 Via Romea Francigena – Ciclovía dei Pellegrini, che parte da Londra e in Emilia – Romagna interessa l'area di Piacenza e Fidenza per giungere fino a Roma;
- EV7 SUn Route ciclopista del Sole, che da Capo Nord in Norvegia, arriva all'isola di Malta, coinvolgendo l'Emilia – Romagna nel bolognese e modenese;
- EV8 Mediterranean Route Ciclovía del Po, da Cadice ad Atene e Cipro, che in Italia fa riferimento al Po come corridoio da percorrere sulle due sponde.



Fig. 1 – carta degli itinerari Eurovelo

### 3.2 Il sistema nazionale Bicitalia

Bicitalia rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovra regionale o di collegamento con i paesi confinanti, sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diversi paesi dell'Europa. Il progetto Bicitalia è proposto da FIAB (Federazione italiana Amici della Bicicletta) che individua 18 grandi itinerari per un totale di 18.000 km.

# Bicitalia / 2019

RETE CICLABILE NAZIONALE

Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia - Approvata dal comitato tecnico-scientifico Bicitalia - 13 giugno 2018



### Legenda

EuroVelo 7	1	Bicitalia 1 - Ciclovía del Sole	km (1.600)
EuroVelo 8	2	Bicitalia 2 - Ciclovía del Po	(1.300)
EuroVelo 5	3	Bicitalia 3 - Ciclovía Frangigena	(2.000)
	4	Bicitalia 4 - Ciclovía Dolomiti - Venezia	(350)
	5	Bicitalia 5 - Ciclovía Romea Tiberina	(800)
EuroVelo 8	6	Bicitalia 6 - Ciclovía Adriatica	(1.300)
	7	Bicitalia 7 - Ciclovía Tibur Valeria	(300)
	8	Bicitalia 8 - Ciclovía degli Appennini	(1.500)
	9	Bicitalia 9 - Ciclovía Salaria	(300)
	10	Bicitalia 10 - Ciclovía dei Borbone	(400)
	11	Bicitalia 11 - Ciclovía dell'Acquedotto Pugliese	(500)
	12	Bicitalia 12 - Ciclovía Pedemontana Alpina	(1.100)
	13	Bicitalia 13 - Ciclovía Claudia Augusta	(350)
	14	Bicitalia 14 - Ciclovía Magna Grecia	(600)
	15	Bicitalia 15 - Ciclovía Svizzera - Mare	(500)
	16	Bicitalia 16 - Ciclovía della Sardegna	(1.250)
	17	Bicitalia 17 - Ciclovía Alpe Adria Radweg	(180)
	18	Bicitalia 18 - Ciclovía Fano Grosseto	(400)
	19	Bicitalia 19 - Ciclovía Tirrenica	(1.000)
	20	Bicitalia 20 - Ciclovía AIDA	(950)

— Varianti e altri itinerari

..... Collegamenti

— Confini regionali

\* Itinerario ufficiale EuroVelo in corso di studio per il tratto a nord di Bologna e indefinito da Napoli a Villa S. Giovanni

Routing e tracce gps  
WWW.BICITALIA.ORG

  
EuroVelo  
the European cycle route network  
Centro di Coordinamento per l'Italia

  
FIAB  
Federazione Italiana  
Ambiente e Bicicletta

Fig. 2 – mappa itinerari Bicitalia



Pur constatando i progressi recenti, sul versante dei percorsi ciclabili di media e lunga percorrenza i ritardi dell'Italia sono notevoli, soprattutto in rapporto all'Europa. Per fare un confronto possiamo citare alcuni numeri: in Germania esistono 40.000 Km di percorsi ciclabili, in Inghilterra 17.000, in Olanda 6.000, in Austria 4.000, in Svizzera 3.300. Il rapporto con la rete stradale (escluse le autostrade) è attorno al 4-5%, tranne in Germania dove il rapporto è pari al 16%.

In Italia la rete ciclabile a vario titolo classificata, ammonta a poche migliaia di km con un rapporto con la lunghezza delle strade pari a qualche unità. Se vogliamo confrontarci con l'Europa arrivando allo stesso rapporto è necessario raggiungere uno sviluppo di piste ciclabili pari a circa 15.000 km, ovvero 5/10 volte l'esistente.

Lo sviluppo di percorsi ciclabili non riguarda solo l'aspetto della mobilità e della sicurezza, ma riveste un'importanza notevole nelle aree turistiche per le potenzialità che può esprimere nei riguardi di una clientela appartenente a un diverso e interessante target. Non è un caso che nei paesi europei dell'area germanica il turismo in bicicletta abbia un ruolo primario. In Germania sono presenti 190 itinerari ciclabili di lunga percorrenza, per uno sviluppo complessivo di 40.000 Km, con alcuni milioni di turisti che fanno vacanze in bicicletta. Il volume d'affari complessivo del turismo ciclabile è ben oltre 10 Miliardi di Euro. In Svizzera i turisti che fanno vacanze in bicicletta sono oltre 3 milioni e i pernottamenti hanno superato il numero di 330.000. Indagini di mercato nell'area tedesca hanno messo in evidenza che il turista in bicicletta ha una disponibilità di spesa superiore alla media e desidera, come meta principale, l'Italia. Secondo i dati della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo il turismo in bicicletta fattura circa 44 MLD di Euro.

Quindi il turismo legato alla bicicletta rappresenta un potenziale economico di notevole interesse, verso il quale è auspicabile una maggiore attenzione da parte delle associazioni di categoria, oltre che delle Amministrazioni Locali. Ma per poter soddisfare tale domanda è necessario predisporre percorsi di media lunghezza (30 - 50 km) e lunga percorrenza (200 - 500 Km) adeguatamente segnalati e tracciati, dalle caratteristiche paesaggistiche interessanti, con presenza di elementi di interesse storico, architettonico, culturale, su strade a basso traffico o in sede protetta, attraverso territori in cui vi sia la possibilità di gustare anche i prodotti della enogastronomia.

La rete Bicitalia è presente in Emilia Romagna con 7 itinerari:

- BI3 Ciclovía Francigena – Ciclovía dei Pellegrini, già Eurovelo 5;
- BI16 Ciclovía Tirrenica e Variante dir. Canossa;
- BI1 Ciclopista del Sole e Variante, già Eurovelo 7;
- BI7 Ciclovía Romagna – Versilia;
- BI2 Ciclovía del Po, già Eurovelo 8;
- BI5 Ciclovía Romea;
- BI6 Ciclovía Adriatica.

Nello specifico il territorio del Comune di Cesena, è attraversato dall'itinerario BI5 Ciclovía Romea.

#### **4. LA RETE PREVISIONALE DELLE CICLOVIE REGIONALI**

##### **4.1 Aspetti generali**

La mobilità ciclistica rappresenta una forma di mobilità "completa", ossia in grado di soddisfare tutte o quasi le esigenze di spostamento, da quelle sistematiche a quelle occasionali, da quelle per ragioni di lavoro o studio a quelle ludiche o ricreative. E' inoltre

una mobilità di tipo altamente sostenibile, che non crea inquinamento, non impatta sul territorio e non genera sprawl urbano.

Se in ambito urbano è assolutamente competitiva (e spesso superiore) in termini di efficienza ed efficacia, su distanze più lunghe necessita di tempi e servizi diversi e tende a caratterizzarsi come mobilità di tipo turistica o sportiva.

Da diversi anni questa particolare forma di turismo in bicicletta, o cicloturismo, ha assunto dimensioni significative. Si caratterizza quindi con viaggi in bicicletta verso luoghi "interessanti", su itineranti di uno o più giorni, senza motivazioni agonistiche, lungo percorsi relativamente facili, riservati alle biciclette o su strade a scarso traffico.

Per le dimensioni territoriali che copre, una rete di ciclovie regionali è quindi naturalmente rivolta a questo tipo di mobilità turistica, costituendo comunque anche da quadro di riferimento per le reti ciclabili locali e di fatto integrandosi poi nella rete urbana nel momento in cui entra nelle città. Da questo punto di vista il cicloturismo può aiutare anche alla crescita dello share modale della bici per tutte le motivazioni di mobilità.

A livello europeo, ormai da tempo il cicloturismo rientra nelle politiche di promozione della mobilità ciclistica, ed ha guadagnato molti spazi e consensi. Ad esempio, in Germania è l'attività estiva più praticata dalla popolazione, superando anche il calcio, ed è stata inserita come importante parte del "National Cycling Plan". Analogamente il piano nazionale francese sulla ciclabilità punta a rendere la Francia "la prima destinazione per il cicloturismo in Europa".

Un recente studio eseguito su richiesta del Parlamento Europeo ha stimato per l'Italia circa 100 milioni/anno di viaggi in bicicletta (contro i 600 milioni della Germania). Non ci sono però analisi sistematiche sul tema e anche Eurostat non ha dati specifici. Anche dal punto di vista del valore complessivo del mercato del cicloturismo le stime sono molto variabili e poco omogenee. Si ritiene comunque credibile per l'Italia un valore complessivo di circa 2 miliardi di euro, contro i 12 miliardi stimati per la Germania o i 7 miliardi per la Francia. In ogni caso è ormai chiaro che il cicloturismo è una risorsa anche economica da promuovere e valorizzare. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, in genere lontano da luoghi di richiamo di massa, preferendo ambiti rurali o ad alto valore paesistico, trattandosi usualmente di "turismo tematico", legato alla caratterizzazione del territorio, ambientale e culturale.

In genere il cicloturista spende in media più del 20% del turista "normale", spesso in periodi non di "alta stagione" e meglio integrandosi con le comunità locali, portando quindi benefici economici e attenzione alla cultura e alle peculiarità locali. Si relaziona quindi con un'offerta turistica che non si pone in competizione con quella tradizionale ma, al contrario, la completa, rinnovando e qualificando l'intero prodotto turistico. E' dunque un turismo altamente sostenibile e di "valore".

### ***Tipologie di utente***

Quando si parla di cicloturismo è opportuna una distinzione tra i diversi target a cui ci si riferisce, poiché a secondo del grado di specializzazione nell'attività e del tipo di viaggio si modificano le preferenze e le esigenze del ciclista, in particolare dei servizi richiesti. Seguendo ricerche e studi di tipo qualitativo il cicloturismo può essere diviso in quello praticato da "cicloamatori" o da "ciclisti dedicati", ossia da persone che amano soprattutto pedalare (in luoghi piacevoli), con tappe medio-lunghe, e in quello di tipo "famigliare" o "ciclisti lenti" ossia da persone che vivono la bicicletta come modo per apprezzare il territorio, spesso in congiunzione con altre attività e soste per l'approfondimento della conoscenza dei luoghi.

Il cicloturismo è quindi praticato da una ampia varietà di persone. Sulla base di alcune

analisi è stato individuato il seguente profilo di (largo) riferimento:

Età media: 45-55 anni;

Genere: 60% maschile, 40% femminile (maggiore parità in caso di viaggi giornalieri);

Istruzione: secondaria, con una significativa minoranza universitaria;

Gruppi: 20% solo, 50% in coppia, 20% in gruppi di 3-5 persone;

Reddito: diversi livelli, con forse una prevalenza del range 24-36.000 euro/annui.

Tale profilo può comunque cambiare molto in funzione del tipo di percorso (facile, sicuro, adatto a gruppi con bambini, ben integrato con altri servizi, ecc...) e del periodo dell'anno.

### **La promozione del cicloturismo**

Sulla base di molte esperienze fatte e su tale vasta tipologia di utente, è ormai riconosciuto che per promuovere il cicloturismo, c'è necessità di una serie di fattori:

1) la presenza sul territorio di una rete di percorsi cicloturistici adeguati, riconoscibili e valutabili.

2) un significativo ambiente naturale e una cultura locale fatta di manufatti, attività, prodotti, manifestazioni, eventi, ecc.

3) una rete di imprese, pubbliche e private, per l'offerta di servizi ad hoc e l'organizzazione di attività di accompagnamento, di gioco, sportive, enogastronomiche, culturali, ecc.

Secondo quanto indicato in Delibera di Giunta regionale n. 83/2013 ne è seguito, da parte della Direzione generale reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità l'individuazione della parte "trasportistica" della rete dell'offerta, ossia "*...l'individuazione e promozione di una rete di itinerari ciclabili regionali, estesi e continui, di ampia scala e connessi ai sistemi locali, con le relative infrastrutture e servizi, che attraverso la propria articolazione risponda sia alle esigenze di collegamento tra i singoli centri urbani (favorendo la mobilità ciclabile locale) che tra le destinazioni del sistema turistico regionale, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio*".

Il progetto è stato inserito nell'ambito delle politiche regionali volte a favorire la mobilità ciclabile.

La Rete Previsionale delle Ciclovie Regionali ha la finalità di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi, che attraverso la propria articolazione risponda:

- alle esigenze di fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio.

- alle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale;

Tale Rete:

- integra il sistema regionale della mobilità e si inserisce all'interno delle principali reti o percorsi ciclabili Europei e Nazionali;

- costituisce un quadro di riferimento regionale per orientare la pianificazione e la progettualità degli Enti territoriali, oltre che le risorse che sono o si renderanno disponibili.

Da un punto di vista "trasportistico" l'obiettivo strategico è la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile, favorendo l'avvicinamento anche dei "non ciclisti". Tale Rete fa parte del sistema della mobilità "lenta" e deve essere tenuta adeguatamente in conto nell'ambito della pianificazione locale, che deve meglio definirne le interazioni con la mobilità urbana e la rete ciclabile locale, di cui potrà farne parte anche al fine di rafforzarla.

Da un punto di vista più "territoriale" risulta importante il ruolo turistico e/o di conoscenza e

fruizione del territorio, e l'obiettivo strategico è la promozione del cicloturismo come migliore pratica di turismo sostenibile. Può quindi contribuire anche allo sviluppo di economie locali, consentendo e anzi spesso necessitando di servizi quali sistemi di ospitalità e assistenza tecnica.

Un ruolo importante può essere svolto anche per la conservazione del territorio. Infatti la realizzazione della Rete può prevedere, oltre all'utilizzo di viabilità minore, anche il recupero di percorsi o sedimi dismessi (ex-ferrovie) o riservati (argini di canali e fiumi, strade e sentieri forestali, rurali o storici) con la necessità di riaffermare e/o ripristinare connessioni e usi pubblici.

La Rete delle Ciclovie Regionali costituisce un quadro previsionale di riferimento regionale per orientare la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti territoriali. Esso si pone con una validità previsionale di 10-15 anni, con un obiettivo intermedio al 2020 per una verifica di quanto effettivamente realizzato.

La Rete è costituita da una serie di corridoi, cioè di fasce territoriali di larghezza approssimativa di 3 km, all'interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili. Tali corridoi sono stati individuati sulla base di un complesso di elementi territoriali, ambientali e trasportistici, che consentono una adeguata fruizione dei valori ad essi associati e la connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee, il territorio locale ed il sistema dell'intermodalità.

L'allegata cartografia riportante i corridoi "regionali" evidenzia i tratti in cui questi sono coincidenti con la rete EuroVelo e Bicalia. Allo scopo di meglio definire l'integrazione di tale Rete con i sistemi locali, in cartografia sono evidenziati alcuni itinerari definiti come "provinciali principali", il sistema delle "Ciclovie dei Parchi" e alcune ciclovie "di eccellenza", ossia ciclovie esistenti, di carattere locale ma di particolare interesse o richiamo.

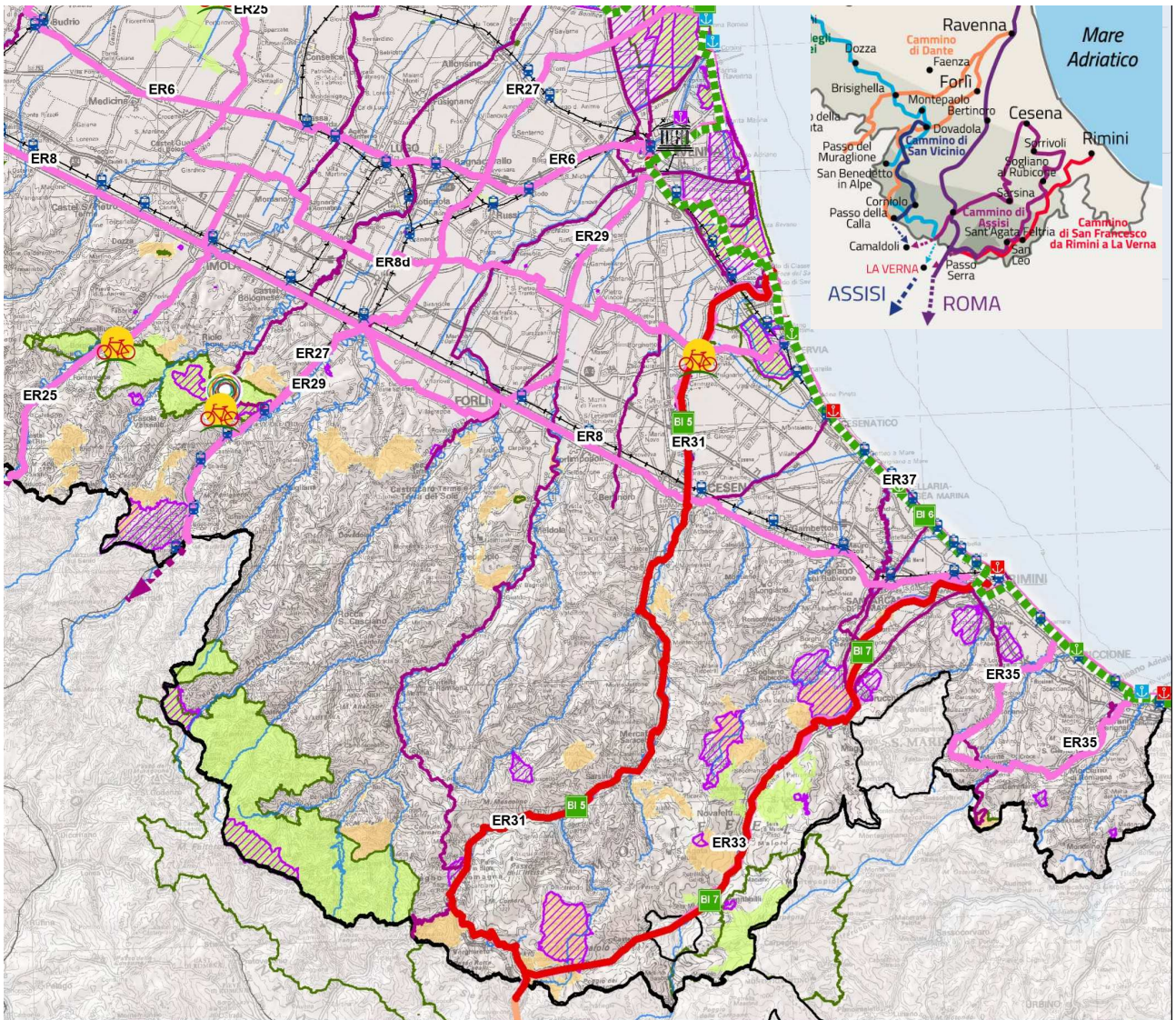
Ruolo della pianificazione locale è quello di meglio individuare e definire i percorsi e gli itinerari all'interno dei corridoi indicati, al fine di una migliore integrazione con le reti, i servizi e il territorio locale. Particolare attenzione dovrà essere fornita al collegamento con le aree urbane, soprattutto dei capoluoghi, le stazioni, i grandi attrattori di flussi (elementi di interesse storico, culturale e turistico) e con il sistema della mobilità lenta.

### ***La gerarchia***

Tale Rete costituisce un riferimento gerarchico di scala superiore rispetto alle locali reti ciclabili, o della mobilità lenta. Il termine "gerarchicamente superiore" non è relativo alle migliori caratteristiche infrastrutturali o fisiche, o alla maggiore importanza funzionale dei collegamenti o dei flussi che la percorrono. Va invece inteso dal punto di vista della continuità ed estensione di tale Rete, elementi che le consentono di svolgere un ruolo di riferimento al fine di creare un sistema ciclabile il più possibile interconnesso e capillare. Su tale struttura gerarchica poggiano quindi i sistemi più locali, alcuni dei quali anche con caratteristiche di "flessibilità", cioè legati ad iniziative di promozione turistica che possono variare nel tempo o in relazione a ricorrenze particolari.

La Rete quindi non ha carattere esaustivo e il rango "superiore" può essere utile ad attirare ulteriori risorse per la realizzazione di ciclo-itinerari locali, diventando così elemento trainante per fare crescere le reti locali. Da questo punto di vista primaria importanza avrà il coinvolgimento, oltre che delle Province e Enti Locali, anche ad esempio di: Gestori dei Parchi e Aree Naturali, Gestori di infrastrutture e servizi per la mobilità, Associazioni che promuovono gli spostamenti in bicicletta, Associazioni territoriali, turistiche e ambientali.





### LEGENDA

- |  |  |  |                                 |
|--|--|--|---------------------------------|
|  | Eurovelo (da Eurovelo map 2013)            |  | Stazioni <3km da ciclovia RER   |
|  | Eurovelo proposta                          |  | Ferrovie regionali              |
|  | Bicitalia (da Bicitalia ed. 2012)          |  | Ferrovie nazionale              |
|  | Bicitalia varianti (da Bicitalia ed. 2012) |  | SIC                             |
|  | Bicitalia proposta variante 2014           |  | SIC-ZPS                         |
|  | Ciclovia regionale                         |  | ZPS                             |
|  | Ciclovia regionale Alta Appenninica        |  | Parchi e riserve                |
|  | Rete ciclabile provinciale principale      |  | Beni paesaggistici              |
|  | Ciclovie dei Parchi                        |  | Siti UNESCO                     |
|  | Circuiti locali di eccellenza              |  | Reticolo idrografico principale |
|  | Schema rete regioni extra RER              |  | Vie Fluviali V° C               |
|  | Ciclovie Regione Toscana - PRIIM           |  | Canale Po Brondolo              |
|  | Rete percorsi ciclistici Regione Liguria   |  | Idrovie IV° C                   |
|  |  |  | Attracco turistico              |
|  |  |  | Ponti stradali sul Po           |
|  |  |  | Confini regionali               |

Rete ciclabile regionale		Km	Sigla	Rete Bicalitalia		Sigla	Eurovelo		Sigla
Ciclovia del Trebbia		89	ER1						
Ciclovia della Val di Nure		70	ER3						
Ciclovia Francigena		102	ER5	Ciclovia dei Pellegrini		B13	Via Romea Francigena		EV5
Ciclovia del Taro		109	ER7						
Ciclovia del Taro dir. Noceto-Fontanellato		20	ER7d						
Ciclovia Tirrenica		63	ER9	Ciclovia Tirrenica		B16			
Ciclovia Tirrenica dir. Canossa		85	ER9d1	Ciclovia Tirrenica: variante		B16			
Ciclovia Tirrenica dir. Torrente Crostolo		30	ER9d2						
Ciclovia dell'Enza		89	ER11						
Ciclovia del Secchia		132	ER13						
Ciclovia del Panaro		132	ER15						
Ciclopista del Sole		167	ER17	Ciclopista del Sole		B11	Sun Route		EV7
Ciclovia del Sole dir. Bologna-Verona		58	ER17d1				Eurovelo: proposta		EV
Ciclovia del Sole dir. Modena		90	ER17d2	Ciclopista del Sole: variante		B11			
Ciclovia del Reno		115	ER19						
Ciclovia del Reno dir. Sant'Agostino-Bondeno		11	ER19d						
Ciclovia Bo-Fe		55	ER21	Bicalitalia: variante					
Ciclovia Bo-Fe dir. Malalbergo-Ferrara		29	ER21d						
Ciclovia della Val di Zena		39	ER23						
Ciclovia dal Po al Santerno		133	ER25						
Ciclovia del Lamone		74	ER27						
Ciclovia Ravenna-Firenze		71	ER29						
Ciclovia Romea		236	ER31	Ciclovia Romea		B15			
Ciclovia Romagna-Versilia		65	ER33	Ciclovia Romagna-Versiglia		B17			
Ciclovia del Conca e del Marano		41	ER35						
Ciclovia Adriatica		180	ER37	Ciclovia Adriatica		B16	Eurovelo: proposta		EV
Ciclovia destra Po		382	ER2	Ciclovia del Po (con proposta di variante Bicalitalia)		B12	Mediterranean route		EV8
Ciclovia destra Po dir. Bondeno Comacchio		77	ER2d						
Ciclovia della Mesola		53	ER4						
Ciclovia di Mezzo		242	ER6						
Ciclovia Emilia		265	ER8						
Ciclovia Emilia dir. Stradelli gueffi		64	ER8d						
Ciclovia Pedemontana		242	ER10						
Ciclovia Alta Appenninica		192	ER12						

Fig. 4 – dettaglio mappa degli itinerari della Regione Emilia – Romagna \_ ER31

## 5. LA MOBILTA' SOSTENIBILE A CESENA - LA RETE CICLABILE

A seguito di quello che è emerso dagli incontri avuti con i consigli dei 12 quartieri urbani, Il Comune di Cesena avrà la sua Bicipolitana, una vera e propria metropolitana su due ruote in superficie dove la bicicletta ne farà da padrona.

Lo schema progettuale di massima sarà fornito attraverso un collegamento fra le diverse aree della città, comprendenti i quartieri e le frazioni, che consentiranno spostamenti sempre più sostenibili, ad inquinamento zero, sicuri e rapidi.

Il progetto della Bicipolitana si estende per un totale di circa 135 km (121 km + la ciclovia sul fiume Savio) attraverso 14 linee principali:

- 1. Emilia Est – da Piazza della Libertà al confine comunale (Gambettola)
- 2. Mare – da Capannaguzzo a Piazza della Libertà
- 3. San Giorgio – dalla Stazione ferroviaria a Bagnile
- 4. Cervese – da Piazza della Libertà a Via del Sale
- 5. Ravennate – Da Piazza della Libertà al confine comunale
- 6. Dismano – da San Pietro in Guardiano a Piazza della Libertà
- 7. Emilia Ovest – da Piazza della Libertà a Capocolle
- 8. Romea – da Borello a Piazza della Libertà
- 9. Cesuola – da Ponte Abbadesse (Via Sorrivoli) a Piazza della Libertà
- 10. Sant'Egidio – da Savio a Martiri Ponte di Ruffio
- 11. Calcinaro – da Pievesestina a Via Medri
- 12. Montaletto – da Ronta a Via del confine
- C. Circolare
- S. Ciclovia fiume Savio

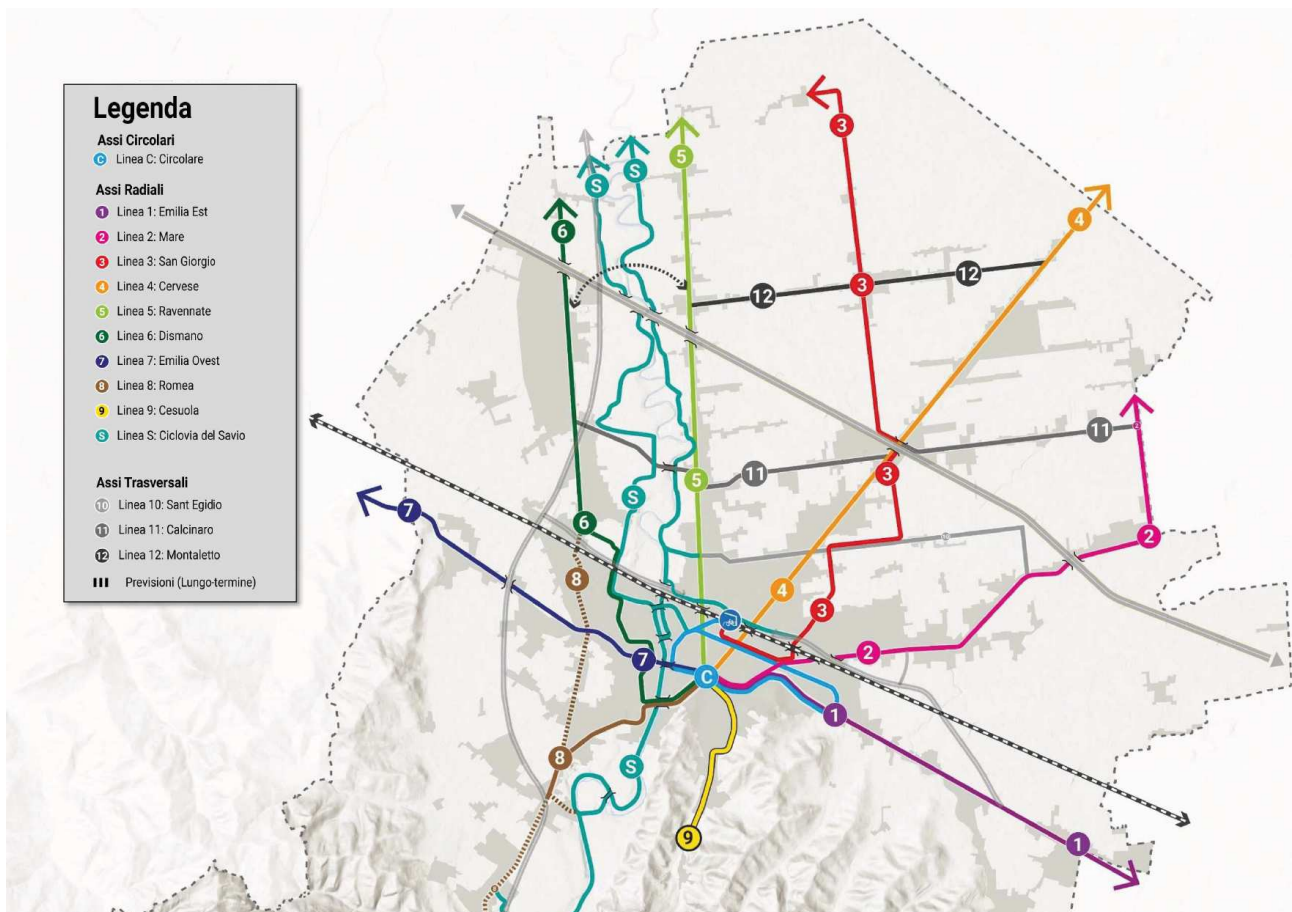


Fig. 5 – mappa Bicipolitana, Cesena

Il progetto della Bicipolitana è una delle tappe del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) [delibera di giunta comunale 220 del 20/07/2021], strumento di pianificazione strategica che mira a soddisfare le esigenze di accessibilità di tutti i cittadini favorendo uno sviluppo bilanciato dell'accessibilità secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la formulazione di obiettivi, strategie, azioni e target da attuarsi in un orizzonte temporale di medio - lungo periodo (10 anni) tramite strategie e azioni sviluppate dai piani di settore (Piano del Traffico, Biciplan, etc.).

Il PUMS rappresenta pertanto la cornice generale che governa tutti gli interventi sul sistema di mobilità. Il piano è il risultato di un processo strutturato e partecipato che comprende l'analisi dello stato di fatto, la definizione di obiettivi condivisi e target, l'individuazione e valutazione di uno scenario d'intervento complessivo, e la definizione di indicatori di monitoraggio. Il PUMS supera la visione prettamente «viabilistica» orientata ad assecondare prevalentemente le esigenze del traffico, ponendo invece l'accento sulle esigenze di accessibilità delle persone favorendo scelte sostenibili.



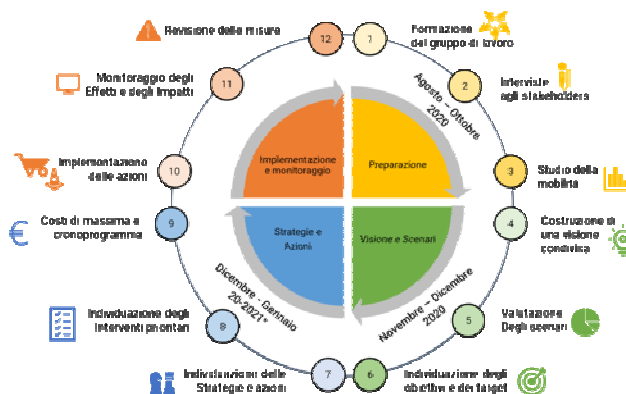


Fig. 6 – fasi principali del processo di pianificazione del PUMS

Altro strumento di attuazione comunale è il Piano Urbanistico Generale (PUG), [delibera n. 23 del 07/04/20022], strumento di pianificazione e governo del territorio comunale. Gli obiettivi del piano sono i seguenti:

- **contenere il consumo del suolo, inteso quale bene comune e risorsa non rinnovabile;** il suolo, con le infrastrutture verdi, svolge funzioni importanti per l’ambiente urbano e produce i servizi eco-sistemici indispensabili per la prevenzione del dissesto idrogeologico e la mitigazione e l’adattamento ai cambiamenti climatici;
- **favorire la rigenerazione urbana dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia,** con particolare riguardo alle condizioni di vivibilità delle aree urbane anche in termini di qualità ambientale ed ecologica. Con la rigenerazione urbana la legge indica chiaramente l’obiettivo di riqualificare la città esistente, di sviluppare i servizi per la vita delle popolazioni e di coinvolgere le comunità locali nelle scelte di trasformazione;
- **tutelare e valorizzare il territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche** favorevoli al benessere umano e alla conservazione della biodiversità e di habitat naturali.

**Il processo di pianificazione del PUG** si sviluppa attraverso differenti strumenti e attività:

- una **analisi del territorio, dei suoi caratteri e dei processi evolutivi** che lo interessano dal punto di vista ambientale, sociale ed economico;
- l’elaborazione di una **Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale** con particolare attenzione ai temi dello sviluppo e delle misure di mitigazione e adattamento;
- l’elaborazione della **Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT)** e Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con cui si valuta la coerenza delle politiche di Piano e le trasformazioni urbanistiche rispetto agli obiettivi di sostenibilità;
- un **processo di informazione e partecipazione rivolto alle istituzioni organizzate del territorio, alle categorie sociali ed economiche e alle comunità locali** con le quali condividere i contenuti e gli obiettivi di Piano

### 5.1 BICIPOLITANA: Pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest

Il progetto della “Bicipolitana: pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest “ è parte dell’interno quadro di politiche ed interventi più ampi volti a potenziare la rete ciclopedonale urbana e aumentare l’utenza di persone che usano quotidianamente la bicicletta soprattutto negli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Il tratto di pista ciclo-pedonale, in sede propria, di questo progetto è previsto sulla carreggiata della storica via Emilia (di Ponente) lungo la quale si è addensata l’edificazione della periferie con una distanza ciclabile molto favorevole (da uno a quattro chilometri) tra le aree urbane, dove sarà

costruito il nuovo tratto di pista ciclabile, e le aree coi servizi del Quartiere Oltresavio (scuole, parco urbano, piscina comunale, centro commerciale, attività commerciali e servizi, parcheggio di scambio) fino al contiguo centro storico.

Inoltre, la pista ciclo-pedonale lungo la via Emilia di Ponente è l'itinerario ciclabile che collegherà la città di Cesena con la città di Forlimpopoli e di Forlì.

La Via Emilia Ponente (Ex Strada Statale SS9 Emilia) oggetto di intervento parte dalla Rotonda Torre del Moro fino alla Rotonda Diegaro per uno sviluppo di ml 2600 circa verso Forlì

Percorrendo la strada verso Forlì si incontrano due importanti agglomerati urbani: Diegaro e Diegaro I oltre a diverse attività commerciali ed artigianali.

La strada si presenta con carreggiata a due corsie e presenza ai margini di tratti di marciapiede intervallati con banchine inghiaiate e fossi di scolo delle acque.

Nel tratto compreso fra il sovrappasso dell'E45 (zona Rotonda Paul Harris) e la Rotonda Diegaro a margine della carreggiata sono presenti gli scoli consorziali Emilia dell'Arla Vecchia e Emilia del Macero in parte a cielo aperto e in parte chiusi con manufatti in opere o prefabbricati

Tutta la strada vede la presenza di un impianto di pubblica illuminazione. A circa ml. 1300 dalla rotonda Torre del Moro si trova un'altra importante rotatoria di recente realizzazione (Rotonda Paul Harris) che collega la via Emilia con l'ingresso della E45.

La **PISTA CICLABILE in sede propria a doppio senso di marcia** della via Emilia Ponente ha molteplici funzioni di utilizzo da parte dei cittadini in relazione al suo intero percorso e ai singoli tratti che collegano le diverse frazioni del comune di Cesena collegate proprio da questo itinerario.

Le funzioni/utenti della pista possono essere:

- spostamenti **CASA-LAVORO** per i collegamenti tra le abitazioni e le attività produttive nella zona artigianale di Torre del Moro - Diegaro a circa 1-2 chilometri;
- spostamenti **CASA-LAVORO** per i collegamenti tra le abitazioni e il **PARCHEGGIO DI SCAMBIO** (a circa 2-3 chilometri), dell'ippodromo con servizio gratuito di bus per il centro storico;
- spostamenti **CASA SCUOLA** per i collegamenti tra le abitazioni con le diverse scuole primarie e secondarie presenti nelle vicinanze della cosiddetta prima periferica;
- spostamenti **QUOTIDIANI DIFFUSI** per tutte le relazioni tra i quartieri residenziale e l'ampia tipologia di servizi presenti lungo la via EMILIA, fino al CENTRO STORICO a circa 4-5 chilometri dalla nuovo progetto di pista ciclabile;

Per risolvere le problematiche e raggiungere gli obiettivi sopra descritti, il progetto propone i seguenti interventi strutturali per la **completa riorganizzazione della CARREGGIATA e parte della sede stradale** della via Emilia Ponente dalla rotonda Torre del Moro alla rotonda Diegaro.

Innanzitutto, è bene anticipare che la PISTA CICLABILE è su strada di grande traffico veicolare, con la necessità di realizzare la PISTA in SEDE PROPRIA fisicamente separata dalla carreggiata dei veicoli a motore.

La **PISTA CICLABILE, in sede propria a doppio senso di marcia**, sarà realizzata utilizzando anche parte dell'attuale carreggiata, fisicamente ristretta come intervento di moderazione del traffico.



Fig. 6 – tratto Bicipolitana Via Emilia Ovest

## 5.2 PROGETTO \_ BICIPOLITANA: Pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest (2° Stralcio)

In questo secondo tratto di lunghezza pari a circa **ml. 1200**, la **pista CICLABILE** proseguirà con l'andamento eseguito nel 1° stralcio ovvero sul lato sinistro sulla Via Emilia Ponente.

Sul lato sinistro sono presenti i canali consorziali, campi agricoli, agglomerati urbani e commerciali.

- Nei primi **310 ml** fino all'incrocio con Via Sarzana, la pista ciclabile sarà realizzata a fianco della siepe esistente. Dopo l'incrocio con Via Sarzana, la pista ciclabile sarà realizzata sopra il canale consorziale preventivamente tominato.
- Dai **310 ml ai 435 ml** la pista ciclabile sarà realizzata a ridosso delle proprietà private.
- Dai **435 ml ai 525 ml** la pista sarà realizzata a ridosso della rete di recinzione della cantina sociale con l'abbattimento di un albero.
- Dai **525 ml ai 625 ml** la pista ciclabile sarà realizzata a ridosso delle proprietà private.
- Dai **625 ai 850 ml** la pista ciclabile sarà realizzata a ridosso della recinzione di delimitazione dell'area agricola con un flesso in corrispondenza di un passo carrabile disposto in mezzeria di questo tratto e, negli ultimi metri, la pista oltrepasserà un fosso di larghezza considerevole grazie a una nuova passerella ciclabile.
- Dai **850 ml ai 1200 ml circa** la pista ciclabile, fino all'incrocio con Via Primo Brighi, sarà realizzata a ridosso delle aree commerciali con passaggio all'interno del parcheggio a causa della presenza del canale consorziale. Dopo l'incrocio con Via Primo Brighi, la pista sarà realizzata sopra i canali consorziali preventivamente tominati e causerà l'abbattimento di tre alberi.

Su questo 2° Stralcio la PISTA CICLABILE in sede propria, verrà pertanto realizzata a fianco della carreggiata con espropriazione di terreno sia agricolo che commerciale dove non sarà possibile tominare i canali di scolo.

Il progetto prevede la realizzazione della **PISTA CICLABILE in sede propria a doppio senso di marcia** mediante nuovo fondo stradale sulle aree di passaggio. Quindi, dove necessario scavo con una profondità di cm. 50, costruzione di idonea fondazione in sabbia da riempimento per cm. 20 e misto granulometrico stabilizzato per cm. 20, costruzione di soletta in cls Rbk 15 N/mm<sup>2</sup> con armatura in rete elettrosaldata in corrispondenza dei passi carrai e per uno spessore finito di cm. 10, tappeto d'usura in conglomerato bituminoso 0/9 su tutta la pista ciclabile che dovrà avere una larghezza utile min. di ml. 2,50.

La pista ciclabile sarà separata dalla carreggiata veicolare mediante costruzione di uno spartitraffico formato da cordolo prefabbricato in cemento tipo lavato bianco per una larghezza min. di cm. 50. L'ingombro complessivo della nuova pista da realizzare sarà pertanto di ml. 3,00 min.



*Fig. 7 – vista satellitare Bicipolitana Via Emilia Ovest (2° Stralcio)*



*Fig. 8 – scolo consorziale Emilia Arla Vecchia*

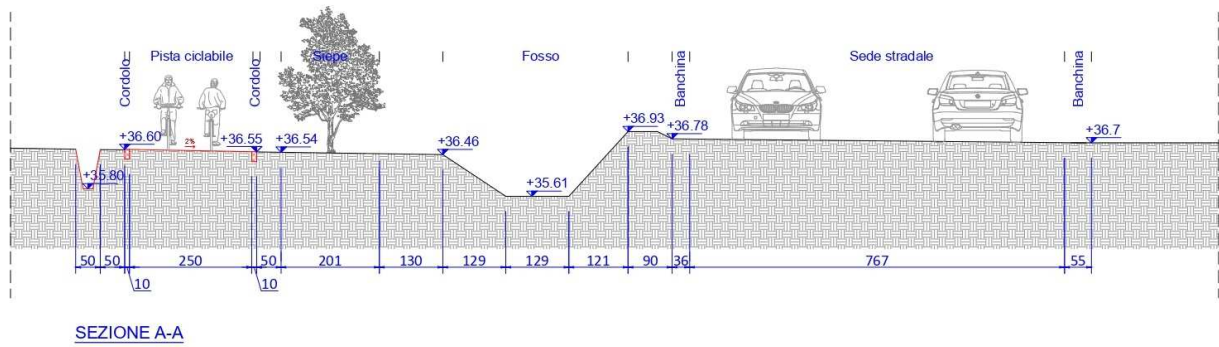


Fig. 9 – sezione progetto scolo consorziale Emilia Arla Vecchia



Fig. 10 – tratto stradale di fronte civico 2507



Fig. 11 – tratto stradale di fronte a civico 2741

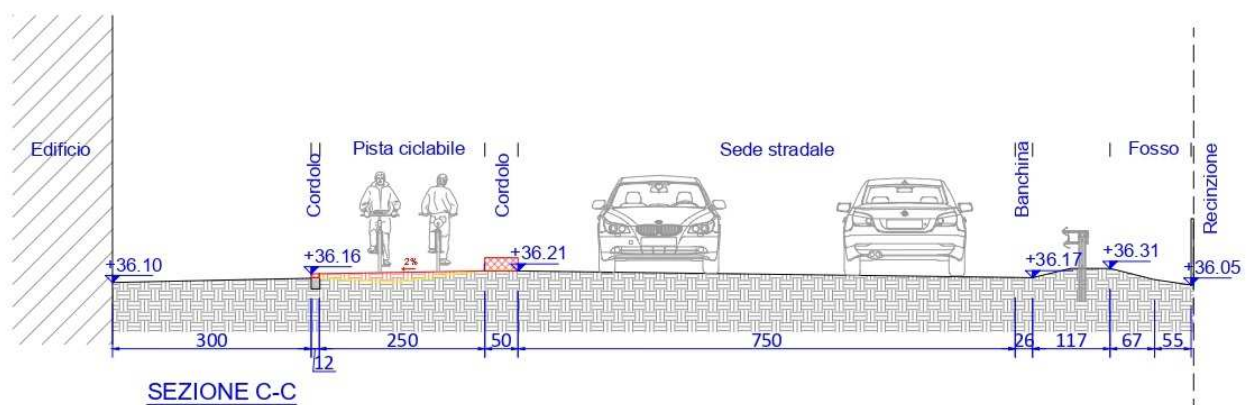


Fig. 12 – sezione stradale di fronte a civico 2741



*Fig. 13 – tratto stradale di fronte a Peugeot*



*Fig. 14 – tratto stradale di fronte a Sistem Pneus*

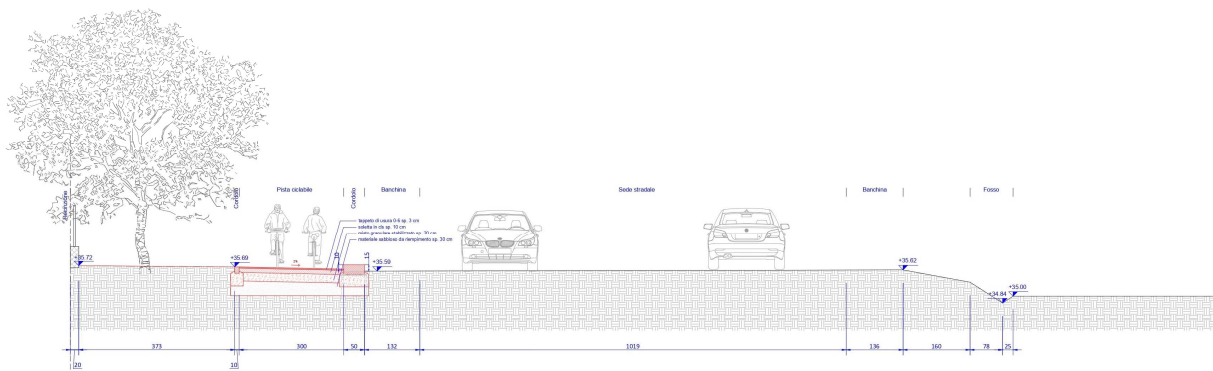


Fig. 15 –sezione stradale tipo di fronte a Peugeot

## 6. LA VARIANTE AL PRG

Secondo la tavola dei sistemi del PRG (Tav. PS\_2\_1\_8\_var\_art3\_L46\_88\_PUA\_\_12\_18\_\_ap), il 2° Stralcio della Bicipolitana: Pista ciclo-pedonale in Via Emilia Ovest, oggetto di variante allo strumento urbanistico generale, interessa nel suo sviluppo i seguenti sistemi e zone definite dalle Norme Tecniche di Attuazione del piano medesimo:

- **Art. 19 Compatibilità ambientale, reti scolanti, energetiche, tecnologiche e della mobilità**  
In particolare comprende al comma 02.bis la “Rete di deflusso delle acque superficiali”  
La realizzazione di interventi di modifica del territorio deve essere subordinata alla esecuzione di opere di regimazione delle acque superficiali da collegarsi alla rete di deflusso esistente per la quale andrà verificata l’effettiva efficienza idraulica anche in relazione ai nuovi apporti idrici.
- **Art. 55 Servizi di interesse sovra comunale**  
Comprendono tutte le aree destinate a spazi, attrezzature e servizi di interesse pubblico a livello sovracomunale di cui all’art. 41 della LR 47/78 e successive modifiche e integrazioni. Sono classificate come zone F ai sensi dell’art. 13 della LR 47/78 e successive modifiche e integrazioni. Tali aree sono preordinate all’esproprio.
- **Art. 56 Servizi di quartiere**  
Le aree destinate alle attrezzature di seguito specificate e individuate nelle tavole dei Sistemi con apposita simbologia, sono di proprietà pubblica o preordinate alla acquisizione mediante compensazione o esproprio da parte del Comune o degli Enti istituzionalmente competenti; è consentita anche l’attuazione da parte dei proprietari delle aree, con le modalità di cui al comma successivo. Tali aree sono classificate come zone G ai sensi dell’art. 13 della LR 47/78 e successive modifiche e integrazioni. Nelle Aree di Trasformazione residenziali la quantificazione degli standard urbanistici di verde o di attrezzature collettive va verificata al di fuori delle fasce di rispetto delle infrastrutture stradali, ferroviarie e degli elettrodotti.
- **Art. 58 Infrastrutture per la viabilità**  
Comprendono le sedi stradali, i parcheggi pubblici e/o di uso pubblico, i parcheggi specialistici al servizio di aziende e le fasce di rispetto di cui al nuovo Codice della strada, all’interno delle quali potrà essere realizzata l’ambientazione delle infrastrutture nei confronti dei tessuti urbanizzati e del territorio circostante. In sede di progettazione esecutiva delle singole opere è ammesso lo spostamento dei relativi tracciati senza alcuna procedura di variante urbanistica, a condizione che siano



contenuti all'interno delle zone di cui si tratta. In queste zone, oltre alla realizzazione di nuove strade, è previsto l'ampliamento delle strade esistenti, la realizzazione o l'ampliamento di parcheggi a esclusivo servizio dell'infrastruttura viaria, la realizzazione di percorsi pedonali e di piste ciclabili, la sistemazione a verde, di ambientazione, parcheggi, la rimodellazione del suolo in funzione paesaggistica ed ecologica e la realizzazione di barriere anti-rumore.

In sede di progettazione esecutiva vanno ricercate soluzioni che rendano il più possibile permeabili le infrastrutture viarie nei confronti della fauna.

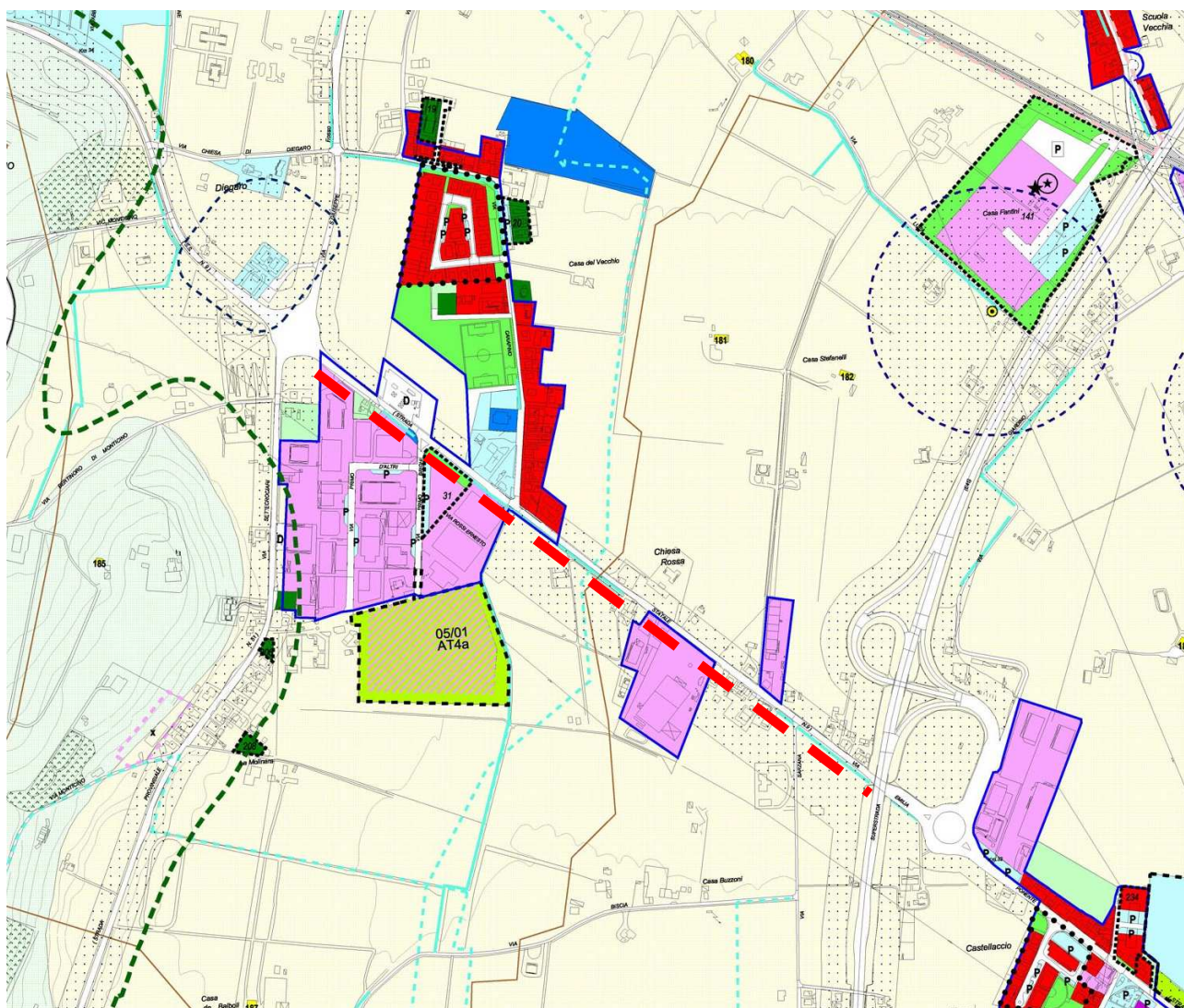


Fig. 16 – estratto PRG tavola PS\_2\_1\_8\_su via Emilia ovest 2° stralcio



Fig. 16 – legenda tavola PS\_2\_1\_8\_ su via Emilia ovest 2° stralcio

## 7. IL PROGETTO NELLA STRUMENTAZIONE SOVRAORDINATA

L'Amministrazione Provinciale di Forlì-Cesena dal 2001 è dotata di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale "Approfondimenti paesistici in attuazione dell'art. 7 del P.T.P.R.", approvato dalla Regione Emilia-Romagna con Del. G.R. n. 1595 del 31/07/2001. In seguito all'entrata in vigore della Legge urbanistica regionale dell'Emilia-Romagna 20/2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", la Provincia di Forlì-Cesena ha riorientato il proprio lavoro per il completamento del P.T.C.P. secondo gli indirizzi della nuova legge urbanistica regionale, andando ad integrare la componente paesistico-ambientale del P.T.C.P. vigente.

Per assicurare lo sviluppo sostenibile dell'ambiente e del territorio, il P.T.C.P. individua "le caratteristiche di vulnerabilità, criticità e potenzialità delle singole parti e dei sistemi naturali ed antropici del territorio e le conseguenti tutele paesaggistico ambientali" e "definisce i bilanci delle risorse territoriali e ambientali, i criteri e le soglie del loro uso, stabilendo le condizioni e i limiti di sostenibilità territoriale e ambientale delle previsioni urbanistiche comunali che comportano rilevanti effetti che esulano dai confini amministrativi di ciascun ente" (punti 2d e 2f, art. 26, L.R. 20/2000).

### 7.1 Le Unità di Paesaggio

L'Unità di Paesaggio indica l'ambito territoriale in cui è possibile riconoscere e distinguere una genesi ed una evoluzione relativamente diversa rispetto agli ambiti circostanti, ai cui caratteri distintivi fondamentali si associano forme di utilizzo territoriale (assonanti e/o dissonanti) tendenzialmente omogenee.

Il PTCP in attuazione delle disposizioni del PTPR individua le Unità di paesaggio nel senso di "ambiti territoriali omogenei sotto l'aspetto paesaggistico – ambientale, con riferimento alle principali caratteristiche pedogenetiche dei suoli, ai caratteri bio - vegetazionali dominanti, alle forme dell'insediamento storico e recente, ...".

Le unità di paesaggio sono definite dall'insieme degli aspetti morfologici, insediativi e di vulnerabilità che caratterizzano e determinano la tipicità di un ambito territoriale e si pongono come entità verso le quali è necessario produrre politiche adeguate di programmazione e di pianificazione; politiche in grado di favorire processi evolutivi e integrativi, in continuità con il consolidato della strutturazione antropica, individuando gli aspetti di rischio e le forme adeguate di intervento volte alla riqualificazione ambientale, attraverso un sistematico e diffuso processo di riuso dei sistemi intesi come potenziali elementi di una rinnovata e diversificata tipicità territoriale.

L'intelaiatura sulla quale sono identificate le diverse unità di paesaggio caratterizzanti l'ambito provinciale poggia sostanzialmente su due fattori "strutturali" di lungo periodo: da una parte le strutture geo-morfologiche che costituiscono e caratterizzano le diverse sezioni territoriali e dall'altra la trama e il sedimentato delle diverse logiche insediative storiche che hanno prodotto l'assetto insediativo attuale. A tali due fattori strutturali essenziali si sovrappongono due fattori di più breve periodo e/o se si vuole evolutivi. Il primo di questi è definito dalla componente geomorfologica, ovvero dalle dinamiche soggiacenti e recenti dei fenomeni di dissesto e di modificazione del reticolo idrografico. Il secondo fattore è altresì costituito dalle dinamiche di evoluzione degli usi dei suoli, ovverosia dalle modificazioni degli usi agricoli produttivi, il "recente" e importante recupero quantitativo delle coperture forestali e boschive e infine, ma non ultimo per importanza, il più recente processo di urbanizzazione e infrastrutturazione del territorio.

Da tale approccio viene in primo piano una lettura delle unità di paesaggio non tanto ed esclusivamente orientata all'individuazione e diversificazione dei caratteri meramente paesaggistici e tendenzialmente estetizzanti del territorio provinciale, quanto piuttosto il tentativo di ancorare a tali tratti peculiari e caratteristici i problemi e le opportunità nell'utilizzo delle risorse territoriali che ne condizionano e/o ne possono condizionare i fattori evolutivi.

Le Unità di Paesaggio di significatività provinciale sono così individuate:

- 1) paesaggio della montagna e della dorsale appenninica;
- 2) paesaggio dell'emergenza del Comero - Fumaiolo;
- 3) paesaggio della media collina;
- 3a) paesaggio della media collina;
- 3b) paesaggio della media collina;
- 4) paesaggio della bassa collina calanchiva;
- 5) paesaggio della prima quinta collinare;
- 6) paesaggio della pianura agricola insediativa;
- 6a) paesaggio della pianura agricola pianificata;
- 6b) paesaggio agricolo del retroterra costiero;
- 7) paesaggio della costa;
- 8) paesaggio dei fondovalle insediativi.

Secondo la Tavola 1 del PTCP l'ambito territoriale interessato dalla realizzazione del secondo stralcio della "BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest" è ricompresa parte nell'unità di Paesaggio della pianura agricola insediativa (UDP6).

#### *CARATTERI GEOMORFOLOGICI*

L'unità di pianura, su cui si insedierà la pista ciclabile, presenta un territorio agricolo ed urbanizzato e la presenza di canali consorziali, Emilia dell'Arla Vecchia e Emilia del Macero, per lo smaltimento delle acque a ridosso dell'asse stradale.

#### *CARATTERI AMBIENTALI*

Dal punto di vista ambientale, l'unità non presenta problematiche dovute dall'attività agricola e dall'attività industriale presente.

L'utilizzo delle risorse, oltre l'aspetto dell'inquinamento delle falde, da parte delle attività citate sopra, non comporta nessun fenomeno di degrado ambientale.

#### *CARATTERI INSEDIATIVI*

L'ambito territoriale è definito da limiti infrastrutturali ovvero ad Est dalla dal sovrappasso dell'E45, ad Ovest dal confine comunale in corrispondenza della rotonda Diegaro. La strutturazione dell'intera unità è caratterizzata da un insieme di elementi pianificati di antico o recente impianto, sia nelle strutture insediative aggregate, che in quelle sparse. Il diverso livello di conservatività conseguito dalle matrici originarie, attraverso il riuso delle stesse nel corso delle fasi successive dell'antropizzazione, costituiscono elemento di diversificazione e tipicità per la strutturazione dell'unità stessa.

L'organismo territoriale dell'unità risulta diversificato in tre sistemiche strutturazioni che sintetizzano il livello di consolidamento e di trasformazione delle matrici di impiantocostituite dalle diverse organizzazioni centuriali.

Il Paesaggio della pianura agricola pianificata è strutturato in gran parte dagli elementi della

matrice di impianto della quale permangono sia i limiti perimetrali, costituiti dalle strade e dai connettori del sistema scolante, e sia quelli interni, individuati dalla viabilità secondaria (quintane), e dall'insieme delle strutture rappresentate dalla griglia formata dai fossi di scolo e dalla scansione, determinata dagli stessi, che ne definisce i campi.

#### *CARATTERI INFRASTRUTTURALI*

E' naturalmente l'unità nel cui territorio si sviluppano maggiormente le reti infrastrutturali dei servizi, siano esse di sotto o sopra suolo, lineare o puntuale, e della viabilità.

Geograficamente è definita da quella fascia continua di territorio provinciale delimitata a sud dalla via Emilia, ad est dal confine con la provincia di Rimini, ad ovest e nord da quello con la provincia di Ravenna. Relativamente alle unità di paesaggio limitrofe, si rileva che a sud confina alternativamente con le UDP5 e 8, mentre a nord si unisce all'UDP7- "Paesaggio della Costa".

Il suo territorio è composto da gran parte dei territori comunali delle città di Forlì, Cesena, Forlimpopoli, Gambettola, S. Mauro Pascoli, Savignano s. R., Gatteo (che presentano altresì i centri di capoluogo al suo interno), oltre che da una parte significativa di quelli dei comuni di Bertinoro e Cesenatico (centri urbanizzati del capoluogo esterni all'unità).

L'elevata infrastrutturazione del suo territorio discende da alcuni semplici, evidenti fattori:

- presenza delle due principali città di Forlì e Cesena, costituenti capoluogo di provincia (insieme contano circa il 55% della popolazione provinciale totale) e della città di Forlimpopoli;
- presenza dell'agglomerato dei quattro comuni formanti la cosiddetta "Città del Rubicone" (Savignano sul Rubicone, Gatteo, Gambettola, San Mauro Pascoli);
- presenza di un forte sistema insediativo sparso interessante più o meno diffusamente il territorio di tutti questi comuni;
- presenza del grande asse infrastrutturale di pianura (corridoio "Emilia"), costituito originariamente dalla via Emilia, successivamente dalla linea ferroviaria e da ultimo dall'autostrada, lungo il quale si sono sviluppate tutte le principali città sopra ricordate.

Queste grandi realtà urbanizzate, sviluppatesi sull'importante infrastruttura viaria e da questa poste in diretto collegamento fra loro e con realtà immediatamente extraprovinciali, hanno da sempre espresso le polarità più significative del sistema socio-economico provinciale.

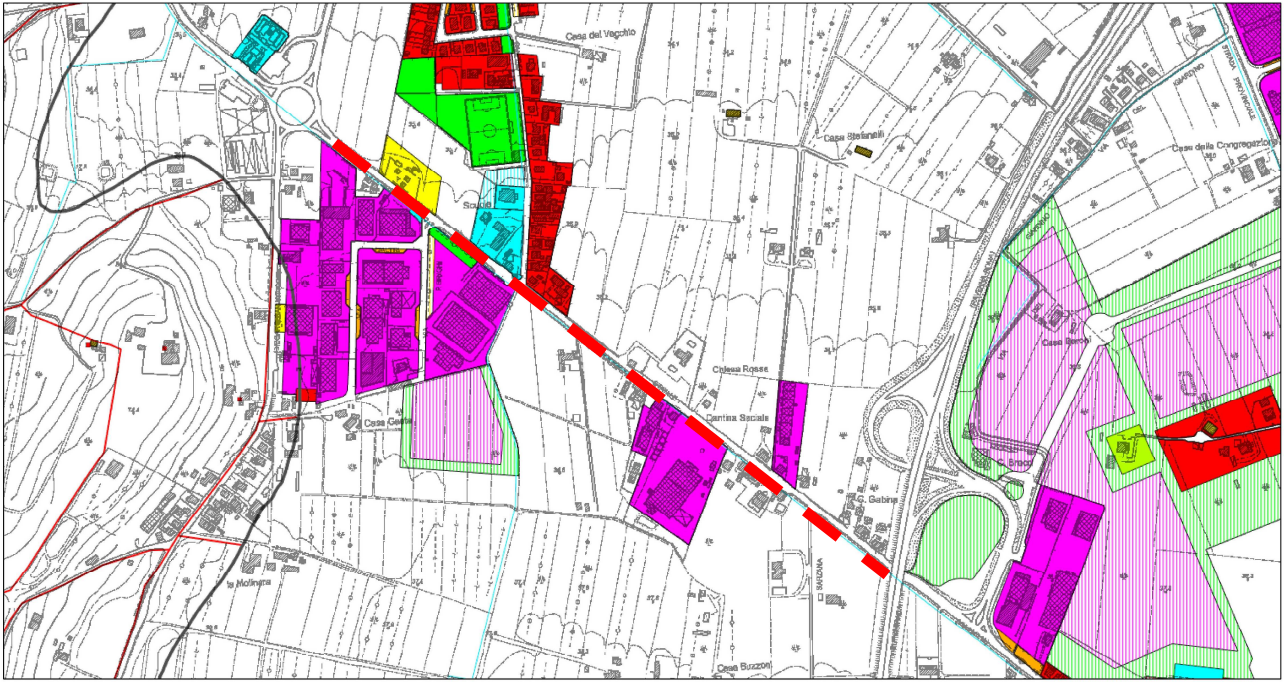


Fig. 17 – tavola 1 unità di paesaggio (PTCP)

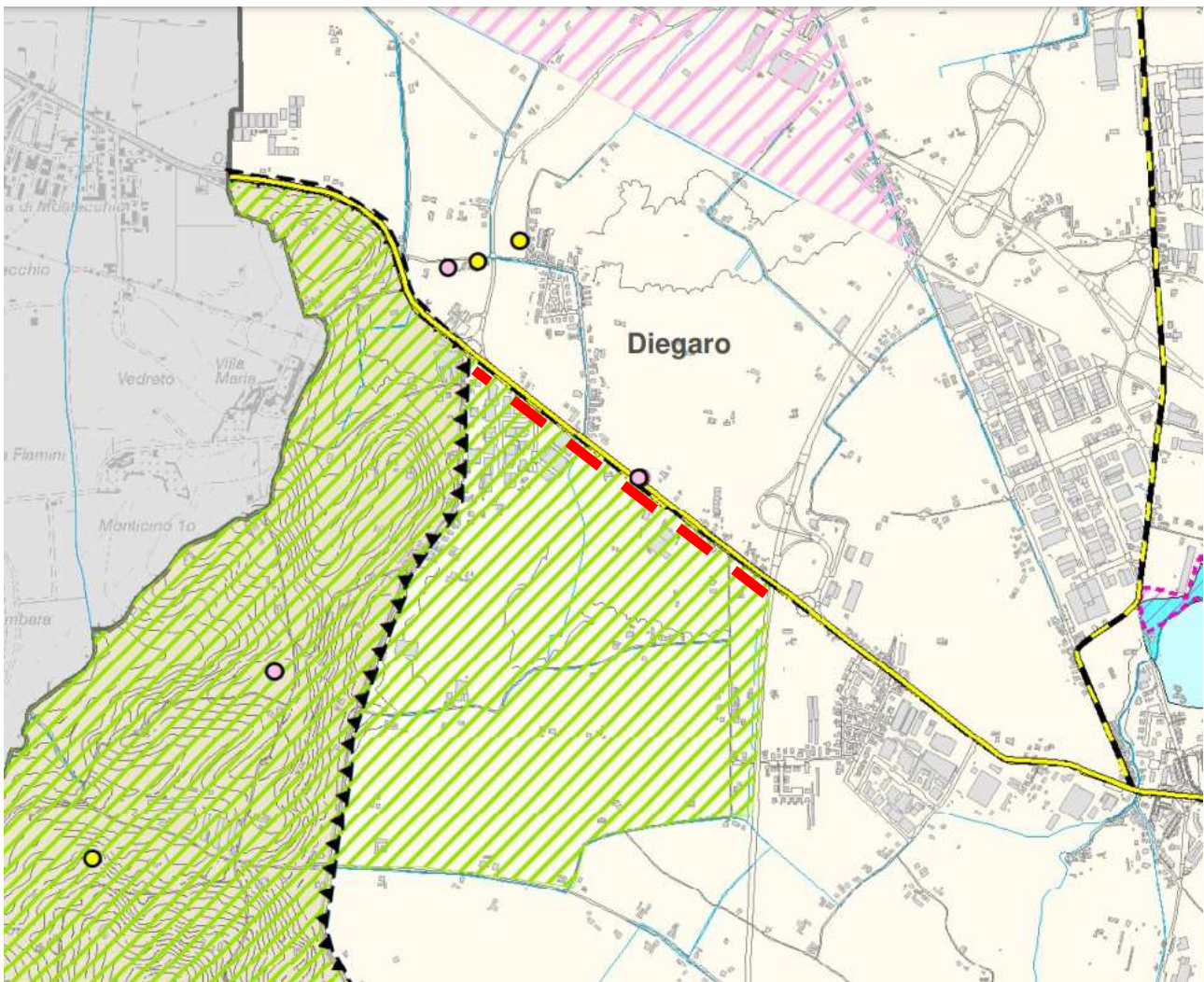


Fig. 18 – tavola V1 tutela valorizzazione paesistica (PUG)

## 7.2 Zonizzazione Paesistica

Per quanto riguarda i vincoli e le tutele fissate dal Piano Provinciale, attraverso l'individuazione di sistemi, zone ed elementi precisati alla Tavola 2 "Zonizzazione paesistica", si accerta la presenza in corrispondenza dell'area indagata dalla seguente zona:

### - Art. 28 - Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei

Le disposizioni dettate dall'Art. 28 comma 1 - Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei del PTCP si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare a ricomprendere parte dell'alta pianura caratterizzata dalla presenza di conoidi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici che presentano in profondità le falde idriche da cui attingono i principali acquedotti per usi idropotabili. Tale territorio è diviso in due zone (art.28 comma 2):

- **Zona A** (area di alimentazione degli acquiferi sotterranei):  
area caratterizzata da elevata permeabilità dei terreni alla quale può essere ascritta il ruolo di area di alimentazione degli acquiferi per infiltrazione diretta dalla superficie ovvero dal materiale di subalveo dei corsi d'acqua.
- **Zona B** (area caratterizzata da ricchezza di falde idriche)  
area appartenente ai corpi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici caratterizzata da ricchezza di falde idriche nel sottosuolo e riconoscibile in superficie per le pendenze ancora sensibili rispetto a quelle della piana alluvionale.

Nello specifico il progetto, che ricade a margine della zona B, non limita le disposizioni dell'art 28 comma 6 lett. f): *"la realizzazione di opere o interventi che possano essere causa di turbamento del regime delle acque sotterranee ovvero della rottura dell'equilibrio tra prelievo e capacità di ricarica naturale degli acquiferi, dell'intrusione di acque salate o inquinate"* e in egual modo quelle espresse nell'art 49 comma 5 lett. a): *"prevedere usi del suolo che non ne pregiudichino la permeabilità e, in caso di riqualificazione urbana o sostituzione degli insediamenti esistenti, prevedere una tendenziale riduzione delle superfici impermeabili"*

Alla Tavola 5b "Vincoli" vengono evidenziate le fasce di rispetto indagate dal seguente articolo:

### - Art. 28 (Art.18, Codice della Strada) - Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati [Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada]

Comma 1 *"Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:*

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo D."

Comma 2 *"Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione".*

Comma 3 *"In assenza di strumento urbanistico vigente, le distanze dal confine stradale da rispettare nei centri abitati non possono essere inferiori a:*

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo D ed E;
- c) 10 m per le strade di tipo F."

Nello specifico il progetto della pista ciclabile è riconducibile ad una rete infrastrutturale per la mobilità assimilabile alla rete viaria, in questo caso su due ruote. Fermo restando ciò, il tratto di progetto rispetta le disposizioni del sopracitato articolo.

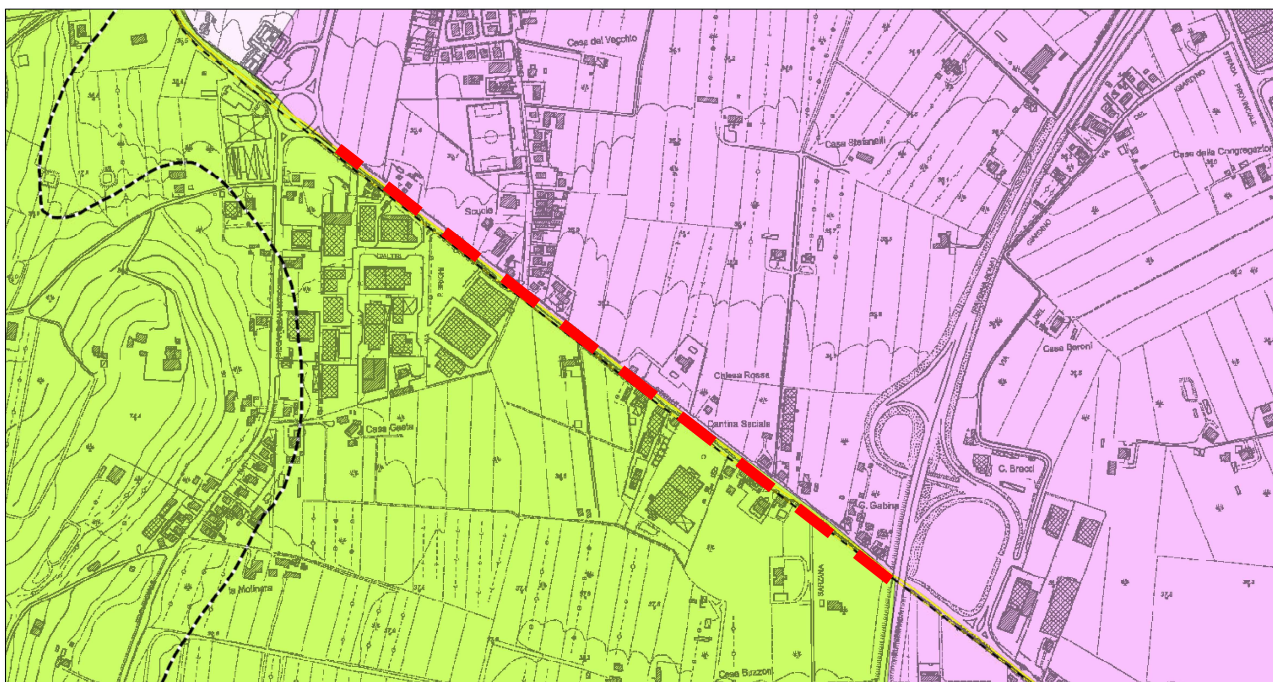


Fig. 19 – tavola 2 zonizzazione paesistica (PTCP)



Fig. 20 – tavola 5 vincoli (PTCP)

### 7.3 Carta Forestale e dell'Uso del Suolo

La Tavola 3 “*Carta forestale e dell’uso dei suoli*” del PTCP, oltre a caratterizzare l’uso dei suoli sotto il profilo dell’utilizzo agronomico, precisa le parti del territorio connotate dalla presenza di soprassuoli forestali e boschivi, come tali sottoposti a specifica tutela per effetto dell’art. 10 delle Norme del citato piano.

Il PTCP conferisce al sistema forestale e boschivo finalità prioritarie di tutela naturalistica, paesaggistica e di protezione idrogeologica, oltre che di ricerca scientifica, di riequilibrio climatico, di funzione turistico - ricreativa e produttiva.



Oltre ai terreni coperti da vegetazione forestale o boschiva, arborea di origine naturale e/o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, nonché i terreni temporaneamente privi della preesistente vegetazione arborea in quanto percorsi o danneggiati dal fuoco, ovvero colpiti da altri eventi naturali od interventi antropici totalmente o parzialmente distruttivi, sono sottoposti a tutela anche gli esemplari arborei singoli, od in gruppi isolati, od in filari meritevoli di tutela.

Per quanto riguarda il progetto della "BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° stralcio)", il tratto di essa non andrà ad attaccare/eliminare nessun filare di albero rappresentato nella tavola di dettaglio. Il progetto rispetta l'Art. 10 - **Sistema forestale e boschivo** ove sono sottoposti alle disposizioni i terreni coperti da vegetazione forestale o boschiva, arborea di origine naturale e/o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, nonché i terreni temporaneamente privi della preesistente vegetazione arborea in quanto percorsi o danneggiati dal fuoco, ovvero colpiti da altri eventi naturali od interventi antropici totalmente o parzialmente distruttivi, gli esemplari arborei singoli, od in gruppi isolati, od in filari meritevoli di tutela. Nello specifico al comma 9 *"Tutti gli esemplari arborei, gruppi o filari individuati nelle tavole n. 3 del presente Piano ai sensi del presente articolo dovranno essere assoggettati a specifica tutela, non potranno pertanto essere danneggiati e/o abbattuti e potranno essere sottoposti esclusivamente ad interventi mirati al mantenimento del buono stato vegetativo."*

Altresì rispetta l'Art. 24A - **Elementi di interesse storico-testimoniale: Viabilità storica** ove le disposizioni del presente articolo sono finalizzate a fornire indirizzi per la tutela della viabilità storica, sia per quanto concerne gli aspetti strutturali sia per quanto attiene l'arredo e le pertinenze di pregio.

Nello specifico al comma 3 *"I Comuni in sede di formazione e adozione degli strumenti urbanistici generali o di varianti di adeguamento alle disposizioni del presente articolo, orientano le loro previsioni con riferimento ai seguenti indirizzi:*

- a) *provvedono alla individuazione delle strutture ed infrastrutture storicamente correlate alla viabilità storica urbana ed extraurbana e provvedono alla formulazione della disciplina d'intervento anche con riferimento agli elementi di arredo e ai manufatti edilizi connessi alla viabilità quali pavimentazioni e fondi stradali, ponti e ponti-diga, trafori, gallerie, pilastri ed edicole devozionali, oratori, fontane, miliari, parapetti, muri di contenimento, case cantoniere, edifici storici di servizio (quali ospitali, poste, alberghi, dogane, postazioni di guardia, edifici religiosi e militari (rocche, torri di guardia, forti, ecc.);*
- b) *consentono interventi di manutenzione e ampliamento della sede evitando la soppressione o il pregiudizio degli eventuali elementi di arredo e pertinenze di pregio presenti, quali filari alberati, maestà e tabernacoli, ponti realizzati in muratura ed altri elementi similari;*
- c) *le previsioni urbanistiche comunali afferenti i tratti di viabilità storica coincidenti con le linee di crinale di cui al precedente art. 20B e con la viabilità panoramica di cui al successivo art. 24B vanno adeguatamente conformate al rispetto delle disposizioni di tutela indicate dal presente Piano per tali specifici elementi;*
- d) *qualora si attuino interventi modificativi del tracciato storico, garantiscono, per i tratti esclusi dal nuovo percorso e nel caso assolvano ad una funzione insostituibile per la riconoscibilità del complessivo itinerario storico, la loro salvaguardia e un adeguato livello di manutenzione."*

Per quanto riguarda il progetto della "BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° Stralcio)", il tratto di essa non andrà ad attaccare/eliminare nessun filare di albero rappresentato nella tavola di dettaglio.



## 7.4 Carta del Dissesto e della Vulnerabilità Territoriale

La Tavola 4 “*Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale*” identifica l’ambito territoriale afferente l’opera infrastrutturale in progetto all’interno di aree di cui all’**Art. 27 - Zone ed elementi caratterizzati da potenziale instabilità** ove le disposizioni del presente articolo si applicano alle aree potenzialmente instabili o instabili e ricomprendenti tutte le aree corrispondenti a:

- estese coltri di depositi di versante quaternari rappresentati da detriti, eluvi, colluvi, depositi glaciali e alluvionali, ecc. non in equilibrio (presenza di ondulazioni, avvallamenti, ristagni d’acqua, edifici lesionati, ecc.);
- conoidi di deiezione.

Inoltre, le stesse aree sono identificate nell’**Art. 28 - Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei** ove le disposizioni dettate dall’Art. 28 comma 1 - Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei del PTCP si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare a ricomprendere parte dell’alta pianura caratterizzata dalla presenza di conoidi alluvionali dei corsi d’acqua appenninici che presentano in profondità le falde idriche da cui attingono i principali acquedotti per usi idropotabili. Tale territorio è diviso in due zone (art.28 comma 2):

- **Zona A** (area di alimentazione degli acquiferi sotterranei):  
area caratterizzata da elevata permeabilità dei terreni alla quale può essere ascritta il ruolo di area di alimentazione degli acquiferi per infiltrazione diretta dalla superficie ovvero dal materiale di subalveo dei corsi d’acqua.
- **Zona B** (area caratterizzata da ricchezza di falde idriche)  
area appartenente ai corpi alluvionali dei corsi d’acqua appenninici caratterizzata da ricchezza di falde idriche nel sottosuolo e riconoscibile in superficie per le pendenze ancora sensibili rispetto a quelle della piana alluvionale.

Nello specifico il progetto, che ricade a margine della zona A, non limita le disposizione dell’art 28 comma 5 “*Nella zona A valgono inoltre le seguenti direttive:*

- *la distribuzione agronomica del letame e delle sostanze ad uso agrario deve essere condotta in conformità al quadro normativo e pianificatorio vigente in materia ed in applicazione del codice di buona pratica agricola (Dir.CEE 91/676) al fine di prevenire la dispersione dei nutrienti e dei fitofarmaci nell’acquifero sottostante;*
- *devono essere promosse iniziative di lotta guidata/integrata/biologica, ed iniziative di razionalizzazione della fertilizzazione, anche orientando le scelte di indirizzi colturali tali da controllare la diffusione nel suolo e sottosuolo di azoto ed altri nutrienti;*
- *le derivazioni di acque superficiali devono essere regolate in modo da garantire il livello di deflusso (deflusso minimo vitale) necessario alla vita negli alvei sottesi etale da non danneggiare gli equilibri degli ecosistemi interessati (L. 36/95);*
- *le fognature devono essere a tenuta e dotate dei dispositivi necessari per la loro periodica verifica.”*

La tipologia e natura dell’opera infrastrutturale in progetto, destinata in via esclusiva alla mobilità dolce (ciclo-pedonale), non costituisce attività od intervento al quale sono associate condizioni di rischio per la salvaguardia qualitativa della falda. La realizzazione della pista ciclabile prevede la scarifica dei terreni superficiali e la loro sostituzione con sabbietta, misto stabilizzato, soletta in c.a. e tappeto di usura, a formare un idoneo piano viabile della infrastruttura. L’impiego di tali materiali naturali, privi di additivi o sostanze chimiche di sintesi, esclude a priori un potenziale rischio di contaminazione della falda, ovvero delle acque superficiali, in conseguenza di processi di

dilavamento e lisciviazione dovute all'azione delle acque meteoriche, o delle masse idriche in corrispondenza dei tratti della pista ciclabile.



Fig. 23 – tavola 4 carta dissesto (PUG)

## 7.5 Schema di Assetto Territoriale

La Tavola 5 “Schema di assetto territoriale” del PTCP fornisce una rappresentazione del territorio in rapporto agli usi ed alle funzioni insediate e/o insediabili, alla gerarchia dei centri, alla dislocazione dei poli funzionali nonché del sistema relazionale della mobilità. A questi temi sono altresì aggregati gli areali caratterizzati da fragilità fisica e/o elementi di vulnerabilità, le aree preordinate alla riconnessione della rete ecologica provinciale, e per gli interventi compensativi derivanti dai nuovi processi insediativi, e la classificazione, operata dal PTCP, degli ambiti agricoli secondo gli indirizzi dettati dalla ex L.R. 20/2000.

La pista ciclabile si pone in ambito agricolo e in ambito urbanizzato.

Gli obiettivi della pianificazione nel territorio rurale, codificati dalla disciplina regionale sono di seguito richiamati:

- a. promozione di uno sviluppo di agricoltura sostenibile, multifunzionale;
- b. preservare i suoli ad alta vocazione agricola, consentendo il loro consumo soltanto in assenza di alternative localizzative tecnicamente ed economicamente valide;
- c. promuovere la continuazione delle attività agricole ed il mantenimento di una comunità rurale vitale, quale presidio del territorio, incentivando lo sviluppo nelle aziende agricole di attività complementari;
- d. mantenere e sviluppare le funzioni economiche, ecologiche e sociali della silvicoltura;
- e. promuovere la difesa del suolo e degli assetti idrogeologici, geologici ed idraulici e salvaguardare la sicurezza del territorio e le risorse naturali ed ambientali;
- f. promuovere la valorizzazione e la salvaguardia del paesaggio rurale nella sua connotazione economica e strutturale tradizionale;
- g. valorizzare la funzione dello spazio rurale di riequilibrio ambientale e di mitigazione degli impatti negativi dei centri urbani.

A tal fine la disciplina del territorio provvede ad articolare il territorio non urbano con una suddivisione volta a coniugare, in modo omogeneo e sintetico, gli aspetti sopra evidenziati, distinguendo:

- Aree di valore naturale ed ambientale (art. A-17);
- Ambiti agricoli di rilievo paesaggistico (art. A-18);
- Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola (art. A-19);
- Ambiti agricoli periurbani (art. A-20).

Tale articolazione e tali definizioni riassumono in modo integrato le diverse funzioni svolte dal territorio extraurbano, la cui regolamentazione e disciplina è stata sinora ascritta a strumenti di pianificazione diversi (piani territoriali paesistici, disciplina urbanistica, piani di settore, etc.), allo scopo di trovare, ai diversi livelli di pianificazione, la massima integrazione e armonizzazione tra sviluppo territoriale e economico ed i sistemi ambientali e sociali.

In altro modo, la pista ciclabile ricade nella zona al quale l'**Art. 74 - Ambito ad alta vocazione produttiva agricola** definisce gli *"ambiti ad alta vocazione produttiva agricola quelle parti del territorio provinciale che, per caratteristiche fisiche, morfologiche, pedologiche, infrastrutturali e socio-economiche determinano un'elevata idoneità, capacità e vocazione all'utilizzo agricolo ed intensivo dei suoli, nonché alla trasformazione agro-industriale dei prodotti. Essi coincidono con le parti di pianura del territorio provinciale fino a ricomprendere i primi rilievi collinari ed i primi tratti dei fondovalle principali"*.

Dall'esame della Tavola 5 del PTCP non sussistono elementi ostativi alla realizzazione dell'opera in progetto od altresì previsioni, in essa contenute, la cui effettiva attuabilità possa essere limitata o condizionata in conseguenza dalla costruzione e messa in esercizio dell'infrastruttura per la mobilità dolce.

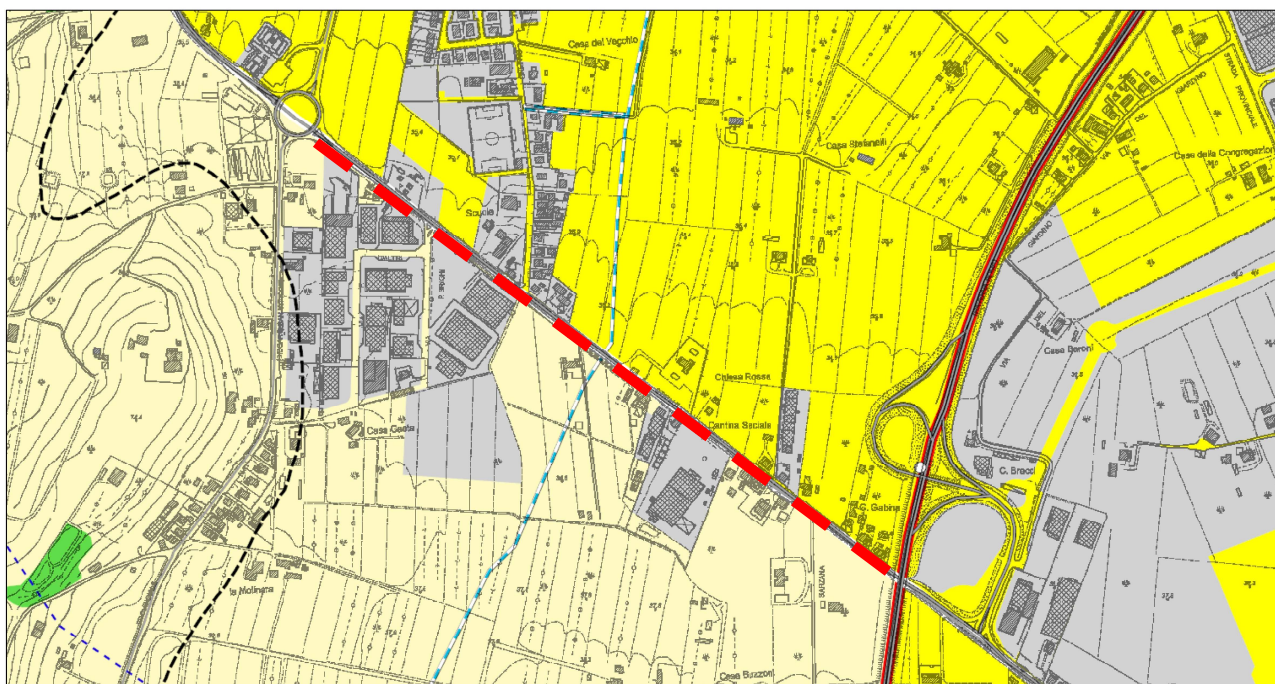


Fig. 24 – tavola 5 schema assetto territoriale (PTCP)

## 8. IL PROGETTO NELLA PIANIFICAZIONE DEL RISCHIO

Il rischio idrogeologico è definito come *“una grandezza che mette in relazione la pericolosità intesa come caratteristica intrinseca di un territorio che lo rende vulnerabile a fenomeni di dissesto (alluvioni, frane) e la presenza sul territorio di insediamenti urbani, industriali, infrastrutture, beni storici, artistici, ambientali, etc.”*.

Il Piano Stralcio di Bacino per il rischio Idrogeologico, redatto ai sensi della Legge 183/89 dall’Autorità dei Bacini Romagnoli ed adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione 2/2 del 27/04/2001, è stato approvato con delibera di G.R. n. 350 del 17 aprile 2003. Sulla base di studi idrologici e idraulici e di valutazioni geomorfologiche, in relazione al rischio idraulico e all’assetto della rete idrografica, il Piano Stralcio individua quattro tipologie principali di zonizzazione, alle quali corrisponde nelle Norme una diversa disciplina dell’uso del suolo e dello svolgimento di attività antropiche:

- Alveo: spazio di terreno nel quale defluisce la piena ordinaria; è costituito da una porzione incisa, interessata dalle portate più modeste, da aree di espansione, esterne all'alveo inciso, inondabili con piene ordinarie e da porzioni di territorio, morfologicamente all'alveo appartenenti al corso d'acqua, potenzialmente riattivabili o interessabili dalle sue naturali divagazioni; per i corpi idrici arginati costituiscono parte integrante dell'alveo anche le arginature fino al loro piede esterno;
- Aree a moderata probabilità di esondazione: spazio di terreno interessabile esclusivamente dalla piena di progetto con tempo di ritorno (TR) superiore a 30 anni;
- Aree ad elevata probabilità di esondazione: spazio di terreno interessabile dalla piena di progetto con tempo di ritorno (TR) non superiore a 30 anni;
- Aree di potenziale allagamento: aree interessabili da allagamenti per insufficienza del reticolo dei corsi d'acqua minori e di bonifica; nelle aree di potenziale allagamento sono comprese anche le aree nelle quali si possono verificare allagamenti per fuoriuscita delle piene dei corsi d'acqua principali di pianura a seguito del sormonto degli argini, al di fuori della fascia interessata da effetti dinamici connessi al collasso di arginature per eventi di piena con tempo di ritorno non superiore ai 200 anni.

Secondo la Tavola 225NE – 255 SE *“Perimetrazione aree a rischio idrogeologico”* del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell’Autorità di Bacino Fiumi Romagnoli, il tracciato della pista ciclabile *“BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° stralcio)”* presenta lo sviluppo di aree di potenziale allagamento definito all’**Art.6** delle norme del piano.

L’intervento in progetto per sua natura non può propriamente definirsi di trasformazione urbanistica-edilizia, o meglio non è riconducibile ad interventi a cui è associato un incremento del livello di rischio dovuto al maggior carico insediativo, e per tale ragione non trovano per esso immediata applicazione le disposizioni e limitazioni dettate dalle norme del piano stralcio all’art 6 comma 2 *“Al fine di ridurre il rischio nelle aree di potenziale allagamento la realizzazione di nuovi manufatti edilizi, opere infrastrutturali, reti tecnologiche, impiantistiche e di trasporto di energia sono subordinate all’adozione di misure in termini di protezione dall’evento e/o di riduzione della vulnerabilità”*.

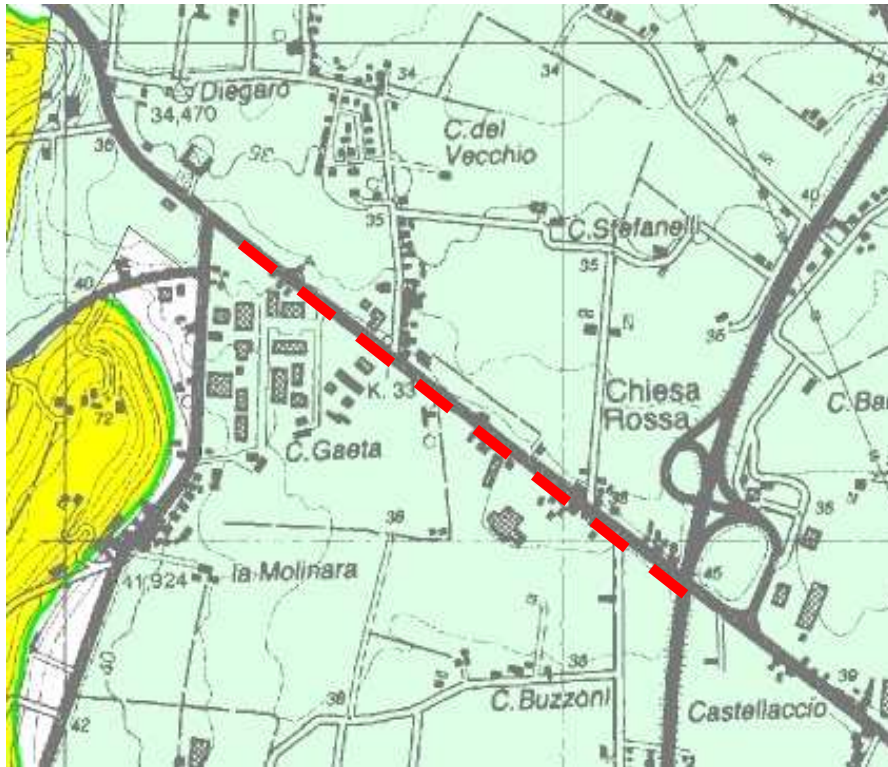


Fig. 25 – tavola 255 NE – SE perimetrazione aree a rischio idrogeologico (PAI)

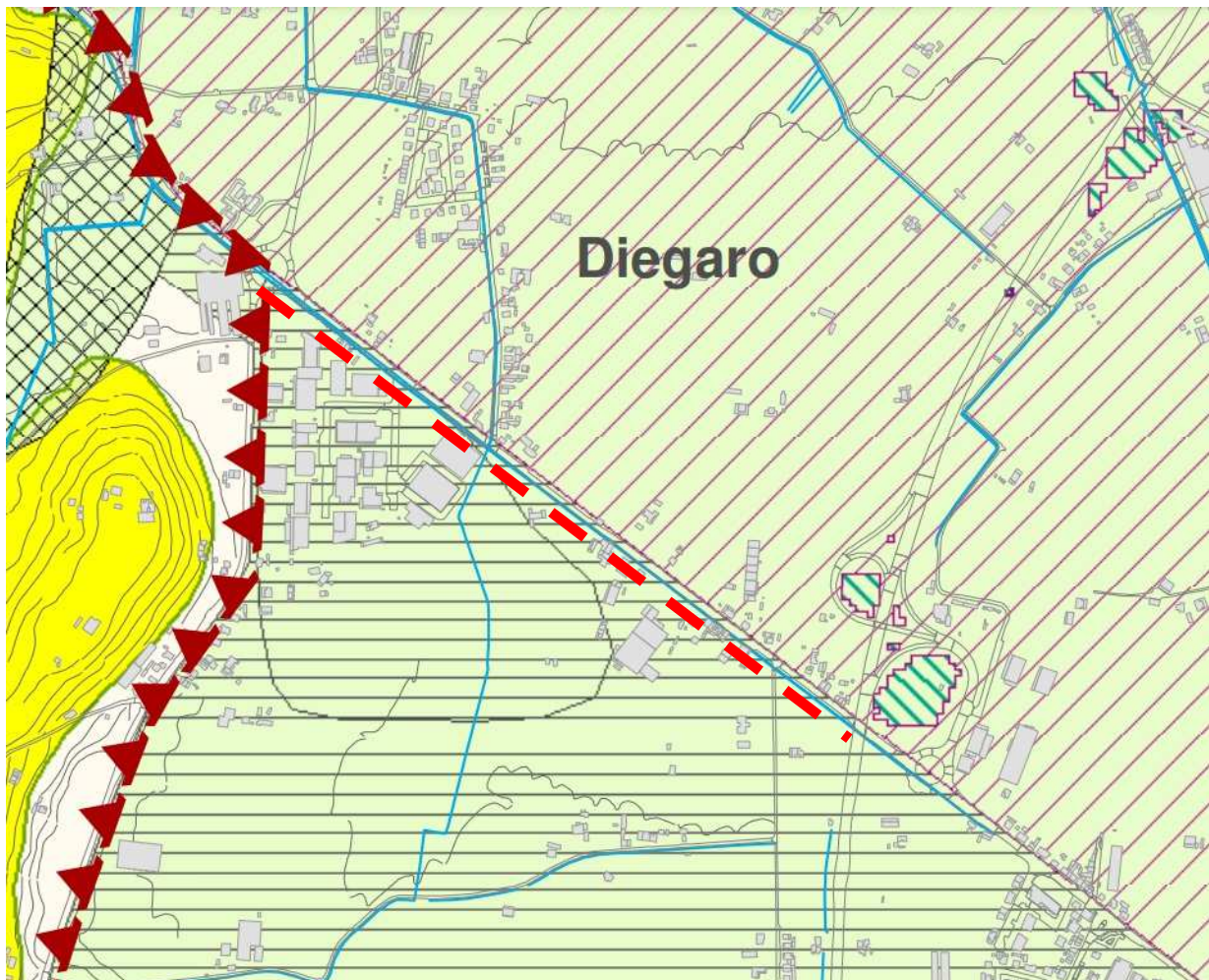


Fig. 26 – tavola V4 rischio idrogeologico (PUG)

## **9. GLI INDICATORI AMBIENTALI**

Una corretta definizione di “indicatore ambientale” può essere la seguente: “è un parametro, o un valore derivato da parametri, che fornisce informazioni o descrive lo stato di un fenomeno/ambiente/area”.

Grazie alla sua capacità di sintetizzare un fenomeno, un indicatore è in grado di ridurre il numero di misure e parametri necessari per fornire l'esatto stato di fatto e semplificare il processo di comunicazione. Un indicatore deve perciò rispondere alla domanda di informazione, ed essere semplice, misurabile e ripetibile permettendo di indicare eventuali tendenze nel tempo.

Nel caso in esame, data la finalità del presente documento, gli indicatori ambientali sono utilizzati con lo scopo di misurare e confrontare gli esiti della variante al PRG 2000 rispetto alla situazione in atto (vigente).

Segue verifica di coerenza con gli indicatori ritenuti meritevoli di analisi.

### **9.1 Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti sull'area**

Trattandosi di ambiti su cui insiste la previsione di un tracciato di pista ciclabile si ipotizza la non reversibilità degli effetti attesi. Le operazioni di cantiere dovranno minimizzare gli impatti in termini di emissioni acustiche e sonore.

### **9.2 Natura transfrontaliera degli effetti**

Si ritiene che gli effetti dovuti alla realizzazione del tracciato non abbiano effetti transfrontalieri in ragione del fatto che trattasi di tracciato comunale. L'impatto dell'infrastruttura a livello locale, trattandosi di strada ciclo-pedonale, si ritiene abbia effetti nel complesso trascurabili.

### **9.3 Rischi per la salute umana e per l'ambiente**

Verificata la modesta entità delle aree oggetto di variante e la natura dell'opera, verificato che la trasformazione attesa (in riferimento al PRG vigente) si integra con lo stato di fatto dei luoghi (la pista ciclabile garantisce l'ottimale fruibilità eco-sostenibile delle aree naturali, e consente gli spostamenti tra parti del territorio comunale secondo la mobilità dolce, garantendo di fatto una concreta alternativa alla mobilità veicolare motorizzata esistente), si ritiene di non ravvisare elementi di rischio per la salute umana e per l'ambiente, ma al contrario si ritiene che l'incentivo alla mobilità dolce quale alternativa locale alla mobilità veicolare porti senza dubbio a diminuire i rischi per la salute umana e per l'ambiente.

### **9.4 Entità ed estensione nello spazio degli effetti**

Data la limitata dimensione delle superfici interessate dal tracciato ciclopedonale si presume che l'estensione ed entità nello spazio degli effetti attesi sia esclusivamente a livello locale, con positive ricadute legate alla possibilità di un'alternativa all'uso dell'automobile da parte dei fruitori della pista, e relativo possibile decremento del traffico veicolare.

### **9.5 Effetti su aree / paesaggi protetti**

Non risultano interferenze.



## **9.6 Incidenza sulla Rete Ecologica sovraordinata e locale**

Non risultano interferenze.

## **9.7 Incidenza sulle aree boschive**

Non risultano interferenze.

## **9.8 Incidenza sulle aree agricole**

Si constata come la ciclovia in progetto in alcuni ridotti tratti, dove questa si “distacca” dall’asse stradale, coinvolge, attraversandole, superfici definite nella Tavola di assetto territoriale del PTCP quali ambiti agricoli periurbani. Stante il carattere dell’opera (pista ciclabile), coerente con l’ottimale fruibilità del patrimonio delle aree agro-boschive comunali ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, si dovrà complessivamente verificare in sede progettuale accorgimenti in ordine alla mitigazione percettiva dell’opera (materiali e colori) al fine di un’ottimale integrazione con il contermino brano agro-naturale individuato, oltre che a garantire il minore impatto possibile in termini di interferenza con i varchi ecologici.

## **9.9 Incidenza sul consumo di suolo**

La Legge Regionale 21 dicembre 2017, n. 27 “DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L’USO DEL TERRITORIO” assume quale norma di principio l’obiettivo del consumo di suolo a saldo zero entro il 2050. A tale scopo, gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica perseguono la limitazione del consumo di suolo, attraverso il riuso e la rigenerazione del territorio urbanizzato. Nel rispetto dei limiti quantitativi stabiliti dalla predetta legge (art. 6) il consumo di suolo è consentito esclusivamente per opere pubbliche e opere qualificate dalla normativa vigente di interesse pubblico nei soli casi in cui non esistano ragionevoli alternative consistenti nel riuso di aree già urbanizzate e nella rigenerazione delle stesse. Nell’ambito della valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale dei piani la legge prevede che siano necessariamente considerate le alternative localizzative che non comportino consumo del suolo (comma 2 art. 5). Sulla base delle disposizioni dettate dalla norma regionale, tenuto conto della valenza pubblica dell’opera infrastrutturale di tipo lineare in progetto, si ritiene che essa non concorra a formare la quota di consumo di suolo ammessa entro il limite massimo del 3 per cento della superficie del territorio urbanizzato per l'intero periodo (2050).

Relativamente alla valutazione di alternative localizzative che consentano di generare un minore consumo di suolo, quale ad esempio quella di destinare a tracciato ciclopedonale porzioni di piattaforme stradali esistenti, o superfici a queste contermini, si rimarca la valenza prettamente fruitiva - ricreativa attribuita alla pista ciclabile di progetto orientata, specificamente, al godimento di valori paesaggistico - ambientali derivanti dal suo sviluppo su ambienti semi-naturali, caratteristici dell’area lungo la Via Emilia, che impone, necessariamente, un inevitabile condizionamento localizzativo dell’opera.

## **9.10 Beneficio pubblico**

La realizzazione del tracciato della pista ciclabile si ritiene possa essere di rilevante beneficio pubblico, in ordine a:

- Una conclamata garanzia di miglioramento negli spostamenti locali anche in relazione alla mobilità dolce, garantendo di fatto una concreta alternativa alla mobilità veicolare motorizzata esistente.

### 9.11 Emissioni in atmosfera

In relazione alla sopracitata garanzia di miglioramento negli spostamenti locali, grazie anche all'effettiva possibilità di orientare le esigenze di mobilità verso una diversa modalità che garantisce concreta alternativa alla mobilità veicolare motorizzata esistente, si ritiene che tale infrastruttura possa essere migliorativa in termini di mitigazione nelle emissioni in atmosfera (inquinamento acustico ed atmosferico) coerentemente con la possibile diminuzione del traffico veicolare locale.

### 9.12 Carico antropico

L'utilizzo della pista ciclabile avverrà da parte dei residenti e, limitatamente, a lavoratori dell'aziende del posto senza apportare alcuno carico antropico di elevato valore.

### 9.13 Alterazione dei valori paesaggistici

Gli stessi si ritengono limitati, in quanto si constata che la pista ciclabile interferisce in modo minimale le aree agricole in quanto si colloca a ridosso del limite di quest'ultime.

### 9.14 Coerenza esterna

Si accerta la piena coerenza del progetto rispetto gli strumenti di programmazione/pianificazione definenti la rete ciclo – pedonale provinciale "BICIPOLITANA".

In rapporto alle tutele ed ai limiti alla trasformazione dei suoli disposti dallo strumento di pianificazione sovraordinato (PTCP) il progetto risulta compatibile.

### 9.15 Sintesi degli indicatori

Nella matrice successiva sono sintetizzate le analisi sugli indicatori ambientali. Si specifica che la variazione è considerata rispetto lo scenario in atto. Nella matrice ai singoli indicatori ambientali viene associata una scala di valori così suddivisa.

0	Nessuna interazione o irrilevante
1	Effetti parzialmente positivi
2	Effetti positivi
-1	Effetti scarsamente o potenzialmente negativi
-2	Effetti negativi

Fig. 27 – legenda sintesi indicatori

	SCENARIO DI PROGETTO
Probabilità , durata, frequenza e reversibilità degli effetti sull'area	-1
Natura transfrontaliera degli effetti	0
Rischi per la salute umana e per l'ambiente	2
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	2
Effetti su aree / paesaggi protetti	0
Incidenza sulla Rete Ecologica	0
Incidenza sulle aree boschive	0
Incidenza sulle aree agricole	-1
Incidenza sul consumo di suolo	0
Beneficio pubblico	2
Emissioni in atmosfera	2
Carico antropico	0
Alterazione dei valori paesaggistici	0
Coerenza esterna	0

Fig. 28 – tabella sintesi indicatori

## 10. CONCLUSIONI

L'opera di per sé non costituisce un'infrastruttura con caratteristiche impattanti trattandosi di una pista ciclabile in sede propria assimilandosi, nella maggior parte, alla rete stradale.

Effetti positivi conseguenti all'attuazione della previsione sono certamente attesi per la componente qualità dell'aria e sul traffico veicolare in quanto l'opera consente, in termini puramente potenziali, di orientare la domanda di mobilità in direzione di scelte alternative e virtuose: ciò vale in particolare per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola da e per le frazioni urbane connesse dall'infrastruttura, intesa nella sua completa articolazione progettuale (Diegaro – Cesena).

Riferendosi agli elementi riportati nella check-list di verifica dell'Allegato 1 "Criteri per la verifica di assoggettabilità di Piani e Programmi di cui all'art. 12" del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 si osserva, relativamente ai contenuti disposti dalla presente Variante, quanto di seguito esposto.

### 1. Caratteristiche del piano o del programma:

- La variante al piano urbanistico comunale (PRG 2000) conforma la previsione infrastrutturale (BICIPOLITANA) stabilendo l'insieme delle condizioni per la successiva fase attuativa;
- La variante al piano urbanistico generale conformante la previsione della nuova dotazione (BICIPOLITANA) non influenza altri piani o programmi;
- Per sua natura la variante al PRG non ha pertinenza in campo ambientale se non in via indiretta concorrendo attraverso l'inserimento della specifica previsione a definire scenari e condizioni orientati ad accrescere i livelli di sostenibilità ambientale (riduzione del traffico veicolare, miglioramento della qualità dell'aria, riduzioni emissioni sonore, stimolo a stili di vita più sani ecc.);
- le analisi condotte nel presente documento non hanno evidenziato specifiche o particolari problematiche che incidono, per pressione, vulnerabilità o capacità di rigenerazione, sulle risorse ambientali quale effetto dell'attuazione della previsione del nuovo tratto di pista ciclabile;

- la variante al PRG per l'inserimento della nuova previsione dell'infrastruttura per la mobilità dolce non ha rilevanza specifica per l'attuazione della disciplina comunitaria nel settore dell'ambiente, tradotta in ambito locale dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020), dal Piano Regionale Gestione Rifiuti (PRGR), dal Piano Regionale di Tutela delle Acque, Piano di Gestione Rischio Alluvioni ecc..

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate:

- le valutazioni condotte sulla previsione introdotta dalla variante evidenziano come gli impatti indotti siano di tipo locale e per entità di significatività pressoché nulla. Lo sfruttamento del suolo e la sua impermeabilizzazione risultano di fatto una invariante in rapporto agli schemi tipologici e progettuali che saranno assunti nella realizzazione dell'opera pubblica;
- lo scenario ambientale all'interno del quale si colloca la previsione analizzata non appare critico in considerazione della sua ubicazione e delle sue caratteristiche;
- la nuova previsione dell'opera pubblica non comporta in assoluto nessun rischio per la salute umana in ragione della precipua tipologia e delle caratteristiche della stessa;
- le modalità e le tipologie d'intervento che seguiranno alla conformazione della previsione non presuppongono livelli di rischio per l'ambiente naturale e non incidono sulla capacità di carico dei sistemi naturali;
- l'entità ed estensione nello spazio dei possibili impatti generati dall'esercizio e fruizione dell'opera possono ritenersi a tutti gli effetti trascurabili ed esclusivamente di carattere locale;
- l'areale all'interno del quale si localizza l'opera pubblica disposta dalla presente Variante non presenta scenari di particolare vulnerabilità naturale, storico culturale ed ambientale e l'attuazione della previsione, stante la molto limitata (o nulla) pressione indotta su tali componenti, non ne determinerà la degradazione.

Alla luce delle considerazioni svolte si ritiene di poter affermare che la nuova previsione del PRG 2000 inerente la *"BICIPOLITANA: Pista ciclabile Via Emilia Ovest (2° Stralcio)"*, la cui conformazione è prevista all'interno del procedimento unico di approvazione del progetto definitivo dell'opera pubblica, come disciplinato dall'art. 53 della L.R. 21 dicembre 2017, n. 24, non presagisce condizioni di impatto o elementi di significativa alterazione delle componenti ambientali e dei valori paesaggistici dei luoghi ove si colloca. Ciò è verosimile sia per la ridottissima invasività della previsione, che per la mancata sovrapposizione, o prossimità, della stessa su ambiti contrassegnati da evidenti e tutelate emergenze ambientali e/o paesaggistiche infine per la sostanziale sussistenza di condizioni attuative e funzioni dell'opera volte al perseguimento di principi pienamente orientati alla sostenibilità ambientale.