

**RAPPORTO PRELIMINARE DI ASSOGGETTABILITA'
 A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

VARIANTE 1/2018

**CICLOVIA DEL SAVIO
 TRATTO CESENA-BORELLO
 1°STRALCIO PONTE VECCHIO VIA ANCONA**

Il Sindaco

Paolo Lucchi

L'Assessore

Orazio Moretti

Il Dirigente

Emanuela Antoniacci

Progettisti

Emanuela Antoniacci
 Otello Brighi
 Pierluigi Rossi
 Vincenzo Stivala

Progettisti VAS

Alessandro Biondi

Collaboratori al progetto

Natascia Cantoni
 Luciana Battistini
 Elena Genghini
 Barbara Maggioli
 Farnedi Cristina

**Coordinatore elaborazioni cartografiche
 e gestione dati**

Barbara Calisesi

**Collaboratori elaborazioni cartografiche
 e gestione dati**

Mattia Brighi
 Leonardo Pirini
 Barbara Santarelli

Estremi approvativi PRG2000:

Adottato con delibera di C.C. n. 266 del 05.10.00
 Approvato con delibera di G.P. n. 348 del 29.07.03 (B.U.R. 20.08.03)

Integrazioni: 1^ PUBBLICAZIONE

Adottato con delibera di C.C. n. 216 del 17.11.03
 Approvato con delibera di G.P. n. 95 del 29.03.05

Integrazioni: 2^ PUBBLICAZIONE

Adottato con delibera di C.C. n. 103 del 26.04.04
 Approvato con delibera di G.P. n. 372 del 18.10.05

Integrazioni: 3^ PUBBLICAZIONE

Adottato con delibera di C.C. n. 165 del 08.05.07
 Approvato con delibera di G.P. n. 372 del 18.10.05

VARIANTE 1/2018

Ratifica Conferenza dei Servizi
 conclusiva delibera di C.C.
 n. del

INDICE

1.	PREMESSA.....	5
2.	STRATEGIE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE: IL POSSIBILE CONTRIBUTO DELLA BICICLETTA	6
2.1	Gli indirizzi della Regione Emilia-Romagna per la mobilità sostenibile	6
3.	IL SISTEMA CICLABILE DI AREA VASTA.....	7
3.1	Il sistema europeo Eurovelo.....	7
3.2	Il sistema nazionale Bicitalia	7
4.	LA RETE PREVISIONALE DELLE CICLOVIE REGIONALI	9
4.1	Aspetti generali	9
4.2	La Rete regionale e provinciale.....	10
5.	LA MOBILTA' SOSTENIBILE A CESENA - LA RETE CICLABILE	12
5.1	La Ciclovia del Savio	15
5.2	La progettualità futura	16
5.3	Il progetto - 1° Stralcio - Ponte Vecchio Via Ancona	17
6.	LA VARIANTE AL PRG	21
7.	IL PROGETTO NELLA STRUMENTAZIONE SOVRAORDINATA.....	23
7.1	Le Unità di Paesaggio.....	23
7.2	Zonizzazione Paesistica	25
7.3	Carta forestale e dell'uso dei suoli.....	27
7.4	Carta del Dissesto e della vulnerabilità territoriale	28
7.5	Schema di assetto territoriale.....	29
8.	Il progetto nella pianificazione del rischio.....	31
9.	GLI INDICATORI AMBIENTALI	33
9.1	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti sull'area	33
9.2	Natura transfrontaliera degli effetti	33
9.3	Rischi per la salute umana e per l'ambiente	33
9.4	Entità ed estensione nello spazio degli effetti	33
9.5	Effetti su aree / paesaggi protetti	33
9.6	Incidenza sulla Rete Ecologica sovraordinata e locale	33
9.7	Incidenza sulle aree boschive.....	33
9.8	Incidenza sulle aree agricole	33

9.9	Incidenza sul consumo di suolo	34
9.10	Beneficio pubblico	34
9.11	Emissioni in atmosfera	34
9.12	Carico antropico	34
9.13	Alterazione dei valori paesaggistici	34
9.14	Coerenza esterna	34
9.15	Sintesi degli indicatori	34
10.	CONCLUSIONI	36

1. PREMESSA

La presente relazione costituisce il "Rapporto preliminare ai fini della verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS" del progetto "Ciclovias del Savio – Tratto Cesena Borello – 1° Stralcio Ponte Vecchio – Via Ancona", in variante al PRG 2000, sito in Comune di Cesena in corrispondenza della regione fluviale in sinistra idraulica del Savio che si sviluppa a decorrere dal Centro Urbano, in prossimità del Ponte Vecchio, o Ponte Clemente, in direzione sud fino in coincidenza dell'area golenale di Loc. Cà Bianchi, per una estensione lineare pari a circa 2.500 metri. L'area d'intervento è evidenziata nell'allegata documentazione progettuale Progetto definitivo "Ciclovias del Savio – Tratto Cesena Borello – 1° Stralcio Ponte Vecchio – Via Ancona", Tavola 1 "Rilievo Stato attuale - Estratto P.R.G.", Tavola 2 "Stato Futuro" e Tavola 3 "Sezioni tipo e dettagli".

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 precisata dall'art. 53 "Procedimento unico" di cui alla L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO" attivata dal competente Settore Infrastrutture e Mobilità del Comune di Cesena 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 la 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 contribuiscano 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. 12 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 sull'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 I alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi, completati con la verifica della coerenza/conformità della nuova previsione con le tutele/prescrizioni dei Piani sovraordinati, al 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 sull'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:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
 - 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 delle 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 tutte 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 uno 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 periurbano per migliorare la qualità della vita".

– "Al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto dai 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 per cento 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 ed attuare nei propri piani azioni e misure quali:
 - o 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;
 - o miglioramento dell'attrattività del trasporto pubblico anche attraverso la riqualificazione, la messa in sicurezza e l'informazione all'utenza del trasporto pubblico;
 - o aumento velocità del trasporto pubblico locale e riduzione dell'incidentalità con particolare riferimento alle utenze deboli;
 - o **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' 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 concreto. Obiettivi della rete Eurovelo sono di 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 e sono:

- EV5 Via Romea Francigena – Ciclovia dei Pellegrini, che parte da Londra e che 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 Ciclovia 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 Bicalitalia

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



Fig. 2 - Mappa degli 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 Bicalta. 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.

4.2 La Rete regionale e provinciale

La Regione Emilia-Romagna, con delibera di Giunta 1157/2014 ad oggetto “Approvazione dello schema di protocollo d’intesa, tra regione e province, e degli elaborati tecnici della rete delle ciclovie regionali”, ha definito la nuova Rete delle ciclovie regionali, finalizzata alla promozione del cicloturismo alla pianificazione e realizzazione di percorsi extraurbani su tutto

il territorio regionale. Si tratta di un obiettivo di lungo periodo, che sarà realizzato attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali, i quali definiranno nel dettaglio gli itinerari da realizzare nei prossimi anni in maniera coordinata e unitaria. La rete è stata individuata in collaborazione con le Province e vuole rendere più facile e piacevole la fruizione delle principali risorse culturali, naturali, ambientali e paesaggistiche.

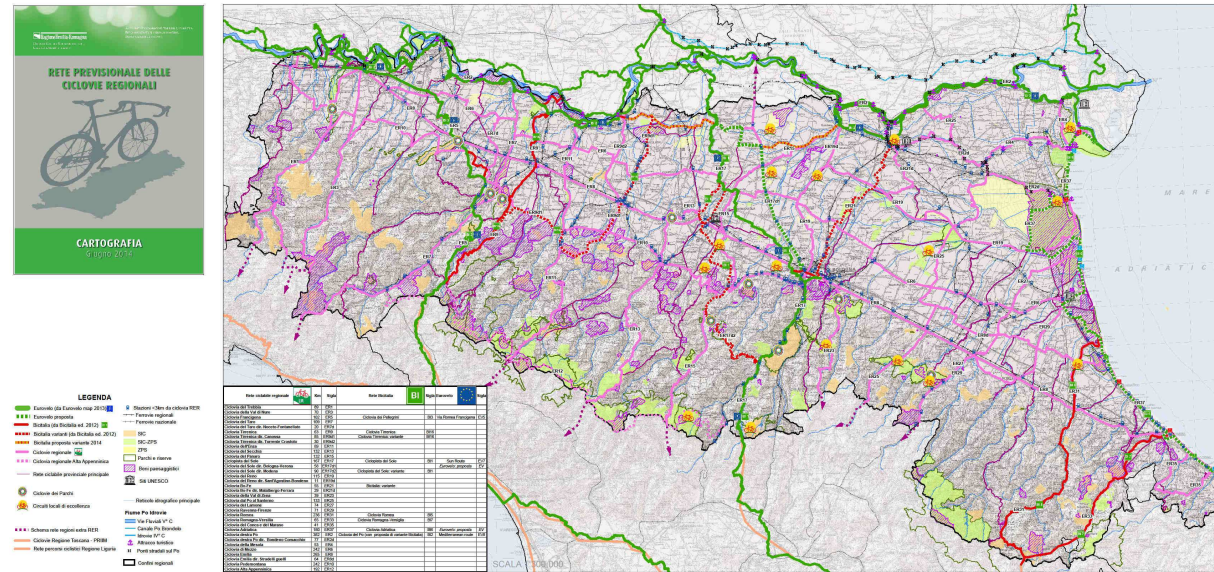
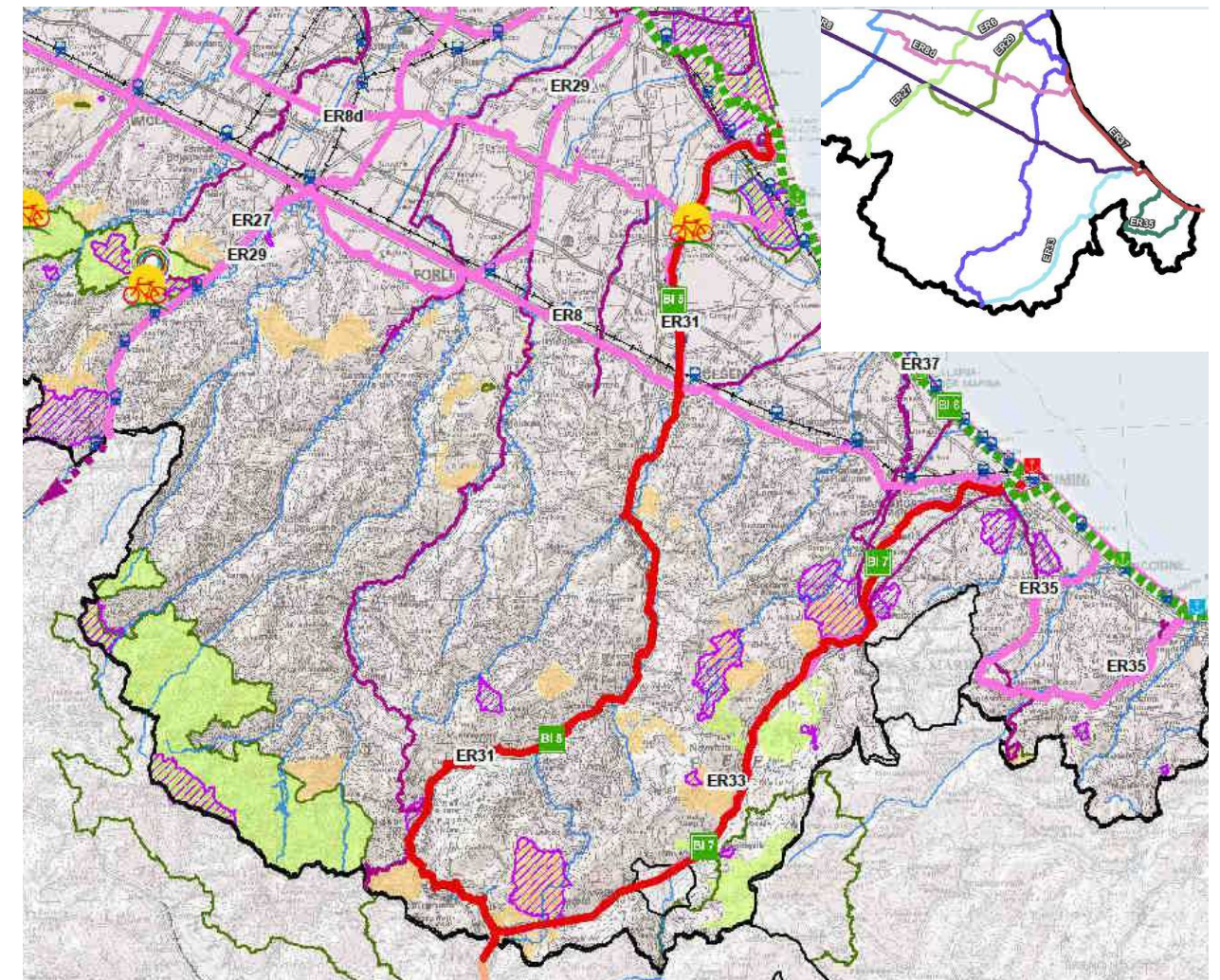


Fig. 3 - Mappa degli itinerari della Regione Emilia Romagna

Durante le fasi di redazione si sono valutate anche le esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, allacciandosi a percorsi già esistenti o previsti, al fine di favorire anche la mobilità ciclistica urbana e di inserire le nuove ciclovie nei percorsi internazionali più riconosciuti e praticati come Eurovelo e Bicalitalia. Per informare i cicloturisti sugli itinerari e le principali attrattive dei territori attraversati, la Regione finanzia la posa di segnaletica e cartellonistica dedicate.

Il Comune di Cesena è interessato dall'attraversamento della Ciclovia Romea (ER31, già BI 5) che percorre il fiume Savio dalla sorgente alla foce.



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

Fig. 4 - Dettaglio mappa degli itinerari della Regione Emilia Romagna – ER 31

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

Il Comune di Cesena ha programmato e attuato una lunga serie d'interventi finalizzati a promuovere e favorire la mobilità sostenibile, il minor inquinamento e la sicurezza stradale, che possono essere riassunti nei seguenti "titoli":

- sviluppo della rete ciclabile per 86,8 km;
- consolidare le linee del tpl e acquisto di 16 nuovi bus a metano;
- tre parcheggi di scambio auto-bus con circa 270.000 utenti/anno;
- 27,7 km di nuovi percorsi pedonali su "vecchie strade";
- servizio del "piedibus": 481 bambini, pari al 15% degli iscritti;
- avvio "bici bus" con 95 studenti iscritti;
- ampliamento del servizio di bike sharing: 64 biciclette con scheda magnetica;
- ampliamento delle rastrelliere per 2.000 biciclette;
- zona 30 per 138 km di strade;
- continuità percorsi pedonali su tutte le strade, da ogni abitazione a qualsiasi destinazione;
- maggiore sicurezza per tutte le tipologie di utenti, in particolare pedoni e ciclisti;
- ampliamento della zona a traffico limitato e controllo elettronico dei varchi.

Attualmente Cesena conta su quasi 230 km di percorsi sicuri per le biciclette. Le piste ciclabili e ciclopedonali urbane propriamente dette si estendono per km 62,29 e sono distribuite su 9 percorsi tra centro e periferia, mentre poco meno di 25 km (esattamente 24,496 km) è la lunghezza degli itinerari ciclabili turistici-ricreativi. A questi percorsi specifici si affiancano 143 km di strade a zona 30, dove è specificamente prevista la convivenza sicura fra biciclette e veicoli a motore. Ma la rete ciclabile cesenate è destinata ad ampliarsi ulteriormente di altri 60 chilometri. Oltre alla realizzazione della Ciclovía Romea, è prevista la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane per una lunghezza di quasi 13 km, quasi 3 km di itinerari turistici ricreativi, mentre le zone 30 saranno ampliate di circa 30 chilometri. In particolare, il secondo lotto prevede la realizzazione di un nuovo tratto di pista ciclabile che collegherà la via Emilia alla rotonda di Torre del Moro oltre alla costruzione di una rotonda tra via Matteotti e via Farini. Il progetto prevede anche la realizzazione di una pista ciclabile in via della Resistenza tramite l'asfaltatura del parcheggio sterrato già esistente mentre un'ulteriore rotonda sarà collocata tra via Gramsci, via della Resistenza e il ponte Europa Unita. I tratti di pista ciclabile già esistenti sulla via Emilia Est saranno completati e unificati per collegare la zona artigianale di Case Castagnoli con Case Missiroli. La pista ciclabile del parco urbano Novello costituirà la vera arteria della città dove ad essere in collegamento saranno le zone est e ovest della città, rappresentate dalla zona Stadio e dall'Ippodromo. Infine il terzo lotto corrisponderà alla costruzione di una pista ciclabile che collega Cesena a Diegaro.

Nella tabella sottostante sono riportati le diverse tipologie di piste ciclabili:

- percorsi ciclabili principali continui dalla periferia al centro cittadino: km. 62,29;
- percorsi di collegamento tra i percorsi principali: km. 24,49;
- totale itinerari ciclabili km. 86,78.



I percorsi suddetti sono stati inoltre suddivisi in diverse tipologie funzionali e strutturali di cui evidenziamo:

per struttura

- percorsi solo per bici: km. 20,41;
- percorsi promiscui bici/pedoni: km. 66,37.

per funzione

- percorsi ciclabili urbani quotidiani: km. 68,88;
- percorsi ciclabili ricreativi - turistici: km. 17,90;
- percorsi su strade miste bici/auto della centuriazione romana km. 20,50.

LUNGHEZZA Percorsi Ciclabili (metri)	IN SEDE PROPRIA		IN SEDE SU MARCIAPIEDE		MISCELI IN CANTIERE		SU ALTRI PERCORSI		IN FASE DI ATTUAZIONE	IN PREVISIONE FUTURA
	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI		
 	7.679	19.871	1.206	4.963	565	1277	0	26.730	972	12.010
TOTALE Percorsi	62.291 metri								12.982 metri	

ALTRE PISTE CICLABILI (metri)	IN SEDE PROPRIA		IN SEDE SU MARCIAPIEDE		MISCELI IN CANTIERE		SU ALTRI PERCORSI		IN FASE DI ATTUAZIONE	IN PREVISIONE FUTURA
	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI	SOLO BICI	PROMISCUA BICI/PEDONI		
	8.105	10.211	1.705	2.825	1150	260	0	2.480	540	1740
TOTALE ALTRE PISTE	24.496 metri								2.280 metri	

TOTALE COMPLESSIVO COMUNE DI CESENA	PERCORSI E PISTE CICLABILI ESISTENTI								IN ATTUAZIONE E IN PREVISIONE FUTURA	
		86.787 metri								15.262 metri

Fig. 5 - Estensione delle piste ciclabili nel territorio comunale

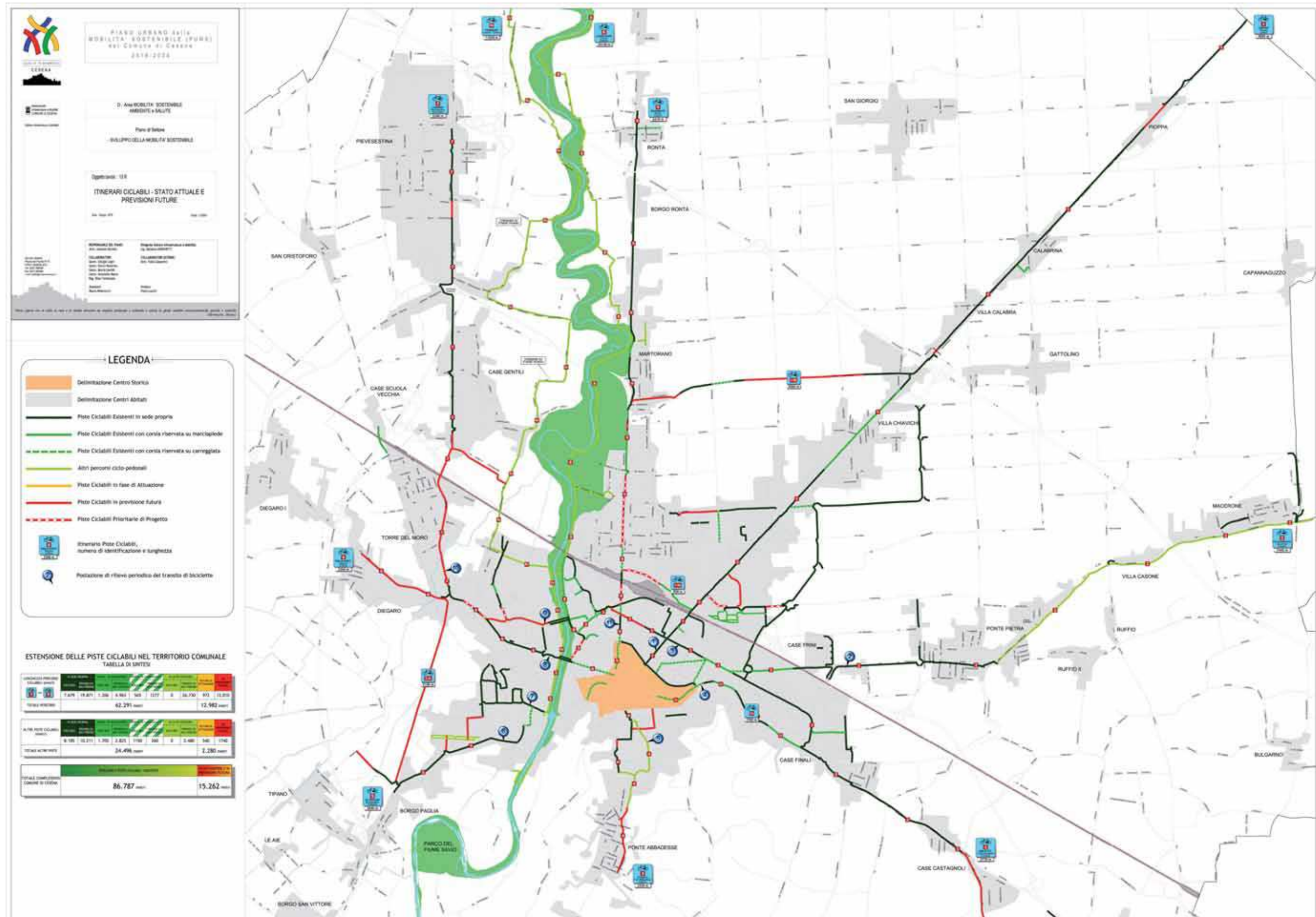


Fig. 6 - Rappresentazione rete ciclabile cittadina

5.1 La Ciclovia del Savio

La Ciclovia del Savio e il suo collegamento al mare rappresenta, nel suo complesso, uno degli itinerari ciclabili più interessanti presenti in Romagna e non solo, per le sue possibilità di connessioni a vasta scala (Venezia e Trieste tramite Interbike, costa adriatica verso sud, Roma attraverso la Valle del Tevere), costituendo, infatti, tratto dell'itinerario nazionale n. 5 Romea della rete Bicitalia che giunge fino a Roma attraverso la valle del Savio e del Tevere ripercorrendo una delle antiche vie di pellegrinaggio, la "Via dei Romei".

Essa assume forte valenza strategica nella riorganizzazione complessiva del territorio, in quanto proposto da FIAB come ciclovia Romea n. 5 (o 'dei Romei') della rete Bicitalia, trovando altresì conferma nel piano delle ciclovie regionali da parte della RER con l'identificativo ER-31.

La Valle del Savio rappresentava, infatti, uno dei tragitti principali per giungere a Roma, passando da Cesena, per poi imboccare la "strada magistra" e passare per Mercato Saraceno e Sarsina congiungendosi poi, a Bagno di Romagna, con la via cosiddetta germanica, "via Romea di Stade", dal nome della città anseatica da cui partivano i pellegrini diretti a Roma.

Le vie di pellegrinaggio hanno assunto una dimensione turistica-economica di grande rilevanza. In Italia è nota la via Francigena che attraversa il territorio italiano provenendo da Canterbury in Inghilterra e poi in Francia, giungendo a Roma lungo la via Cassia in Toscana. La più famosa via di pellegrinaggio è senza dubbio il cammino di Santiago che dai Pirenei giunge a Santiago di Compostela dopo un percorso di oltre 700 chilometri.

La parte verso il mare della Ciclovia del Savio è stata realizzata dal Comune di Cesena nel 2008-2009. Parte dal Ponte Vecchio e arriva a Cannuzzo (nel territorio di Cervia) sviluppandosi per 20 km. sia sull'argine destro del Savio, sia utilizzando strade a basso traffico (zone 30). Nel 2014 questo itinerario è stato prolungato di ulteriori 4 km sull'argine destro, arrivando fino a Castiglione di Cervia, e attualmente è in fase di prolungamento di ulteriori due chilometri verso Savio con connessione alle saline di Cervia. Complessivamente sono operativi, da Cesena fino a Castiglione di Cervia, 27 chilometri di ciclabile. Il completamento in direzione mare della ciclovia prevede la realizzazione di ulteriori 14 Km sull'argine del Savio dei quali 4 ricadenti nel comune di Ravenna, mentre in direzione della Vallata del Savio l'attuazione della ciclovia ER 31, da Mercato Saraceno fino a Verghereto, è parziale e né in fase di assunzione, da parte dei rispettivi comuni, la loro previsione negli strumenti di pianificazione.

La Figura 7 rappresenta una prima bozza progettuale, elaborata da GeaProgetti, del percorso della ciclovia Romea nel tratto a sud del centro urbano fino alla località Borello.

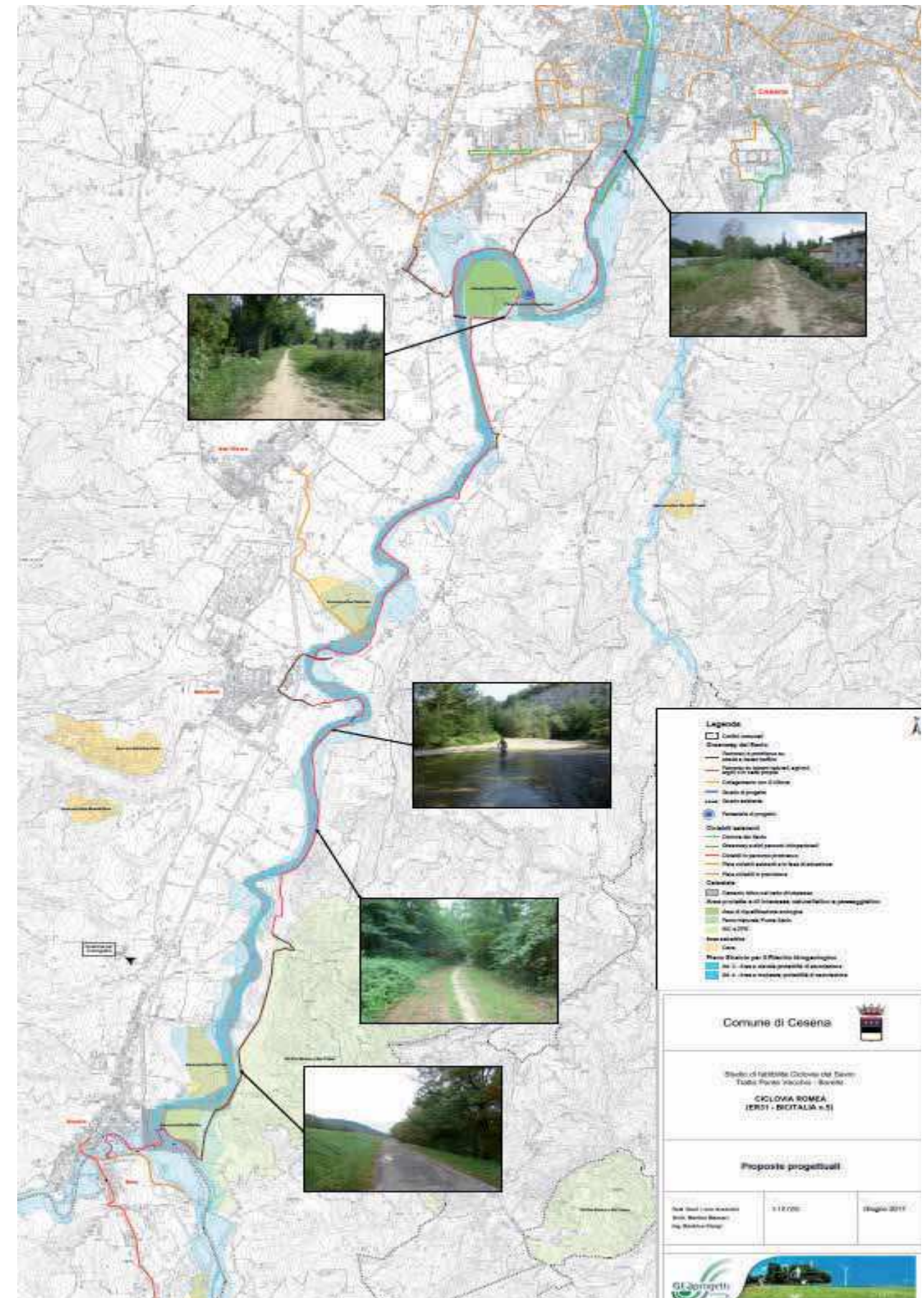


Fig. 7 - Ciclovía Romea - Proposta progettuale

5.2 La progettualità futura

Il competente Settore Infrastrutture e Mobilità del Comune di Cesena ha predisposto un piano di fattibilità volta all'estensione in direzione sud della Ciclovia del Savio che trova sviluppo a partire dal centro cittadino, in prossimità del Ponte Vecchio, fino all'abitato di Borello.

L'ipotesi progettuale ha privilegiato un itinerario che fosse quanto più possibile vicino al fiume, esaltando i caratteri ambientali e paesaggistici del tracciato. I dettami che hanno asservito il progetto di fattibilità sono ispirati alle greenways, ovvero ad una "rete ecologica" la cui ossatura portante è costituita dalla stessa infrastruttura ciclabile. Più estensivamente le cosiddette "strade verdi" sono costituite dall'insieme di beni storico ambientali: aree nucleo (biotopi), aree ad elevata naturalità, corridoi ecologici, aree di connessione, aree di rinaturalizzazione, corridoi biologici, ex cave, verde pubblico, giardini, parchi storici, ma anche ville da recuperare o esistenti, palazzi di interesse storico, strade alberate, archeologia industriale, ecc sulle cui direttrici principali sono organizzati percorsi ciclabili (corridor ways) interrelati a percorsi naturalistici, podistici, ecc. e strutturati anche in modo intermodale con stazioni di treni ed autobus. Con tale definizione le greenways hanno carattere non solo territoriale ma anche urbano come interrelazione di spazi verdi, giardini, parchi, aree di rinaturalizzazione ecc."

Il percorso di futuro sviluppo della Ciclovia del Savio si articolerà pertanto in corrispondenza degli argini o dei sentieri preesistenti o, ancora, su strade a basso impatto da traffico. Nella successiva fase progettuale sarà poi sviluppata un'attenta valutazione in termini idraulici delle aree esondabili e dei relativi tempi di ritorno, in modo da realizzare un'opera che, pur potendo essere sommersa in alcuni tratti, non veda pregiudicata la sua integrità strutturale, richiedendo unicamente interventi di manutenzione ordinaria.

Nella sua interezza, quindi, il progetto di estensione della Ciclovia del Savio partirà, come anzidetto, dal Ponte Vecchio, dove attualmente termina la ciclabile del Savio posta in sinistra idraulica del corso d'acqua. La nuova ciclovia inizierà percorrendo un primo breve tratto su sede stradale lungo Via Savio in San Michele per poi attestarsi sul corpo arginale in sinistra idraulica del Savio fino a raggiungere la passerella di Romagna Acque utilizzando in parte l'argine esistente risagomato dai servizi idraulici regionali (ex STB).

Successivamente il nuovo tracciato proseguirà lungo il margine dei terreni agricoli, fino ad giungere nella zona antistante all'area di Ca' Bianchi, dove è previsto l'attraversamento del fiume tramite una passerella di nuova realizzazione e fruire del futuro Centro Visite (Casa del Parco del Savio). Si potrà comunque proseguire sulla riva sinistra attraversando l'area Calcestruzzi del Savio per giungere al guado in massi ciclopici e ricongiungersi quindi all'area di Ca' Bianchi. Da quest'ultima area si prosegue lungo il Savio costeggiando il canale di Cento fino al Molino omonimo.

L'ipotesi è di utilizzare, per vari tratti, una passerella di legno larga 2 metri, immersa nella vegetazione riparia posta al di sopra della quota di massima piena. Giunti alla chiusa di Cento, passando per il vecchio Opificio di produzione di energia idroelettrica di proprietà Enel, e con l'ipotesi di acquisirlo per destinarlo a museo dell'energia per mezzo dell'acqua, come previsto dal Progetto del Parco Fluviale, il tracciato si sviluppa a margine dei terreni agricoli fino alla località di San Carlo. Giunto alla frazione di San Carlo la ciclovia si attesterà sulla sede stradale di Via Roversano, ed imboccando quindi Via Fiume di San Carlo, si ricongiungerà nuovamente al Fiume Savio, il quale sarà nuovamente attraversato in corrispondenza della Rupe di Roversano. Anche in questo caso l'ipotesi è quella di realizzare una passerella ciclopeditone per consentire l'attraversamento fluviale in qualsiasi condizione idraulica o, diversamente, utilizzare un sistema tramite guado in massi ciclopici condizionando il transito in funzione delle portate idriche del Savio. Tornati in sponda destra del Savio, il percorso proseguirà fino al ponte su Via Scanello, attraversando un'area che ricade nel SIC Rio Mattero – Rio Cuneo, di pregevole valenza dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Il tracciato ciclabile proseguirà lungo la via Scanello, parte asfaltata e parte su fondo di inerti, attraversando la cava Molino, attualmente in fase di coltivazione, e quindi tramite guado sul Savio, ovvero utilizzando la ciclabile esistente al bordo della ex SS 71, terminare nella frazione di Borello.

Complessivamente il percorso sopra definito si sviluppa per una estensione di circa 15 chilometri interamente compresi nel comune di Cesena.

L'obiettivo che si prefigge il progetto, in termini di fruizione locale, è quello di mettere a sistema e connettere un insieme di opere e luoghi che potranno offrire al territorio miglioramenti significativi per quanto concerne gli spostamenti a breve e medio raggio, privilegiando ambiente, ciclabilità, pedonalità e mettendo al primo posto la valorizzazione e il rispetto dei luoghi congiuntamente al tema della sicurezza stradale.

Più strategicamente la Ciclovia del Savio, intesa nei lineamenti di prefattibilità sopra illustrati, assume, anche in relazione alla sua collocazione all'interno di un contesto territoriale più ampio, le seguenti valenze:

- turistiche, per le relazioni territoriali e per le finalità connesse alla Rete regionale, nazionale ed internazionale;
- ricreative, per la qualità ambientale e naturalistiche del percorso;
- sportive, per la dinamica e movimentazioni dell'itinerario e collegamenti con i percorsi normalmente utilizzati dai "cicloamatori";
- spostamenti casa-lavoro e casa-scuola nei collegamenti dei residenti tra le frazioni di San Vittore, San Carlo, Borello e tra queste ed il centro cittadino.

5.3 Il progetto - 1° Stralcio - Ponte Vecchio Via Ancona

Il progetto, di cui il presente elaborato ne costituisce specificazione per gli aspetti inerenti l'accertamento dei profili di compatibilità ambientale-territoriale, connessi alla procedura di variante alla strumentazione urbanistica comunale, afferisce in particolare la realizzazione di un primo stralcio di estensione della Ciclovia del Savio, compreso tra il Ponte Vecchio e Via Ancona ed il cui sviluppo complessivo, pur nei limiti e condizionamenti insiti nella definizione meta progettuale sviluppata, è stato per sommi capi illustrato nel precedente paragrafo.

Il progetto della ciclovia Savio cofinanziato dalla Regione Emilia-Romagna interessa, nel suo primo stralcio in direzione delle frazioni della vallata del Savio (San Vittore, San Carlo e Borello), un percorso di circa 2,5 chilometri che dal Ponte Vecchio prosegue lungo Fiume Savio in direzione sud fino alla via Ancona.

Questo primo tratto della ciclovia che parte dal centro storico di Cesena, presso il Ponte Vecchio prosegue su Via Savio in San Michele dove, attraverso uno stradello esistente, si collega all'argine del Fiume Savio. Si assesta sull'argine per circa 450 metri affiancandosi, nel primo tratto dove entra in sede propria, al muro realizzato dall'ex Servizio Tecnico di Bacino Fiumi Romagnoli.

In questo tratto sarà realizzato un muretto di contenimento, con sovrastante ringhiera in ferro, per consentire il rialzo della pista di circa 50 centimetri rispetto al piano della carreggiata stradale. Successivamente la pista entra di nuovo nell'argine del fiume e, rispetto al tracciato creato con passaggio delle mountain bike, considerato che questo si abbassa ad una quota tale da poter trovarsi spesso allagata dalle piene del fiume, è previsto l'innalzamento del tracciato della pista portandolo al margine della recinzione della proprietà Casali, attraverso la realizzazione, in tale tratto, di una fila di micropali con trave di coronamento a protezione di eventuali cedimenti della scarpata sottostante. Al di sopra della trave di coronamento sarà poi impostata una staccionata in legno.

La pista in questo tratto si collega al ponte di Romagna Acque che consente di attraversare il Fiume Savio e raggiungere la zona Maceri su Via Roversano.

Dopo il ponte di Romagna Acque il tracciato sarà realizzato su aree agricole poste a bordo fiume di proprietà privata, di cui ne è previsto l'esproprio, per poi assestarsi nuovamente sull'argine esistente fino a collegarsi alla Via Ancona. Il collegamento con Via Ancona è funzionale al collegamento della struttura con il quartiere di San Mauro in Valle ampio "bacino" di utenza del nuovo tracciato.

Dal punto di vista dimensionale la pista avrà una larghezza di circa 2,50 metri e sarà realizzata mediante:

- scavo di sbancamento per una profondità media di cm. 40;
- posa in opera di tessuto non tessuto con caratteristiche tali da evitare il proliferare della vegetazione;

- posa in opera di sabbia da riempimento;
- posa in opera di misto granulometrico stabilizzato con aggiunta di polvere di frantoio.



Fig. 8 - Vista satellitare pista ciclabile in progetto



Fig. 9 - Tracciato iniziale ciclovía in affiancamento opera di protezione rischio idraulico su Via Savio in San Michele



Fig. 10 - Tratto ciclovía su porzione sommitale argine (area intersezione Via Arno - Maceri)

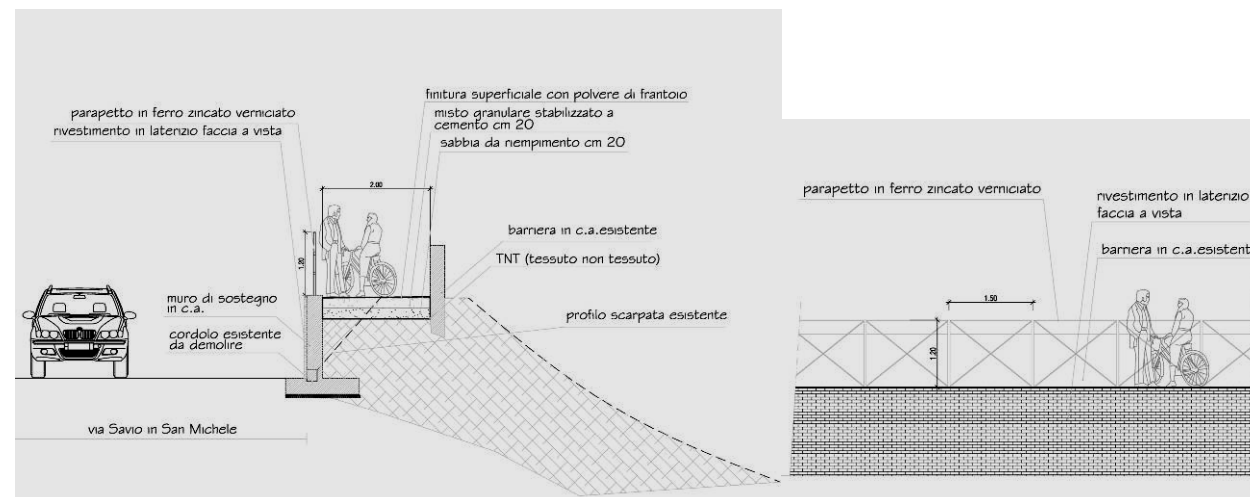


Fig. 11 - Sezione e prospetto tipo ciclovía tratto in affiancamento a Via Savio in San Michele

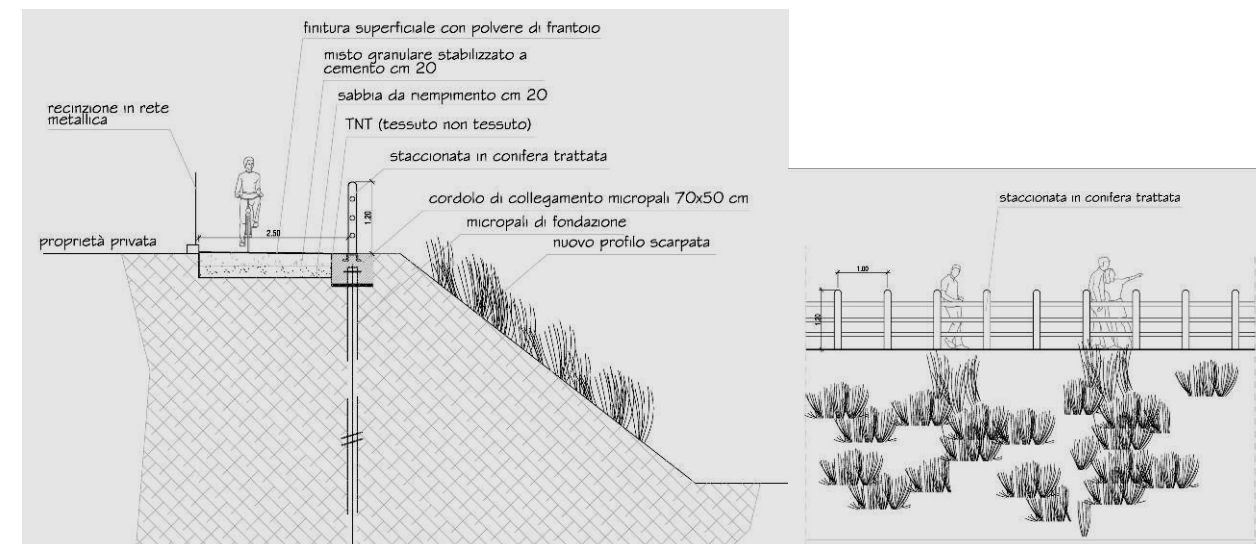


Fig. 12 - Sezione e prospetto tipo ciclovía tratto in corrispondenza proprietà Casali – Realizzazione staccionata su pali micropali



Fig. 13 - Tracciato ciclovia in corrispondenza passerella sul Savio condotta Romagna Acque



Fig. 14 - Tracciato ciclovia in corrispondenza area golenale zona Ca Bianchi



Fig. 15 - Tratto ciclovia a sud intersezione con Via Santerno



Fig. 16 - Tratto ciclovia in corrispondenza Via Ancona 1^

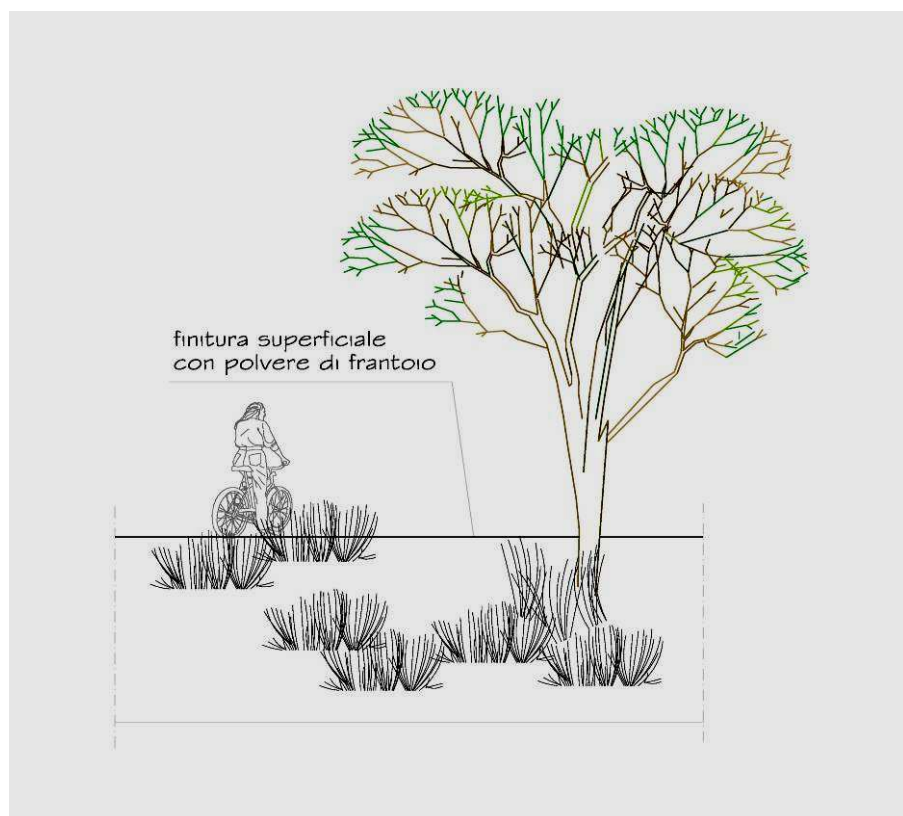


Fig. 17 - Sezione e prospettiva tipo ciclovia su argine tratti contermini ad ambiti agricoli

6. LA VARIANTE AL PRG

Secondo la Tavola dei Sistemi del PRG 2000 (Tavv. 2.1.9 – 2.1.14) il primo stralcio della Ciclovia del Savio – Ponte Vecchio – Via Ancona, 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. 55 Servizi di interesse sovracomunale** - Parchi territoriali: Le aree così classificate sono destinate a parchi di interesse sovracomunale sia in ambito urbano che rurale. I Parchi territoriali assolvono una funzione di tutela storico culturale e ambientale di aree naturalistiche di valenza territoriale e di particolari aree di valenza storico-sociale e testimoniale.
- **Art. 67 Ambito rurale della Pianura Bonificata:** Comprende due porzioni distinte della pianura a ridosso della zona collinare e del Fiume Savio. Si tratta di aree coltivate in maniera intensiva e caratterizzate da fragilità idrologiche (difficoltà di scolo delle acque presso i rii Pisciatello e Donegallia, aree di ricarica degli acquiferi e corpi idrici superficiali, fenomeni di subsidenza nelle zone industriali di Torre del Moro e Pievesestina e nella frazione di Macerone).
- **Art. 70 Ambito di Tutela Fluviale:** Comprende le aree di tutela fluviale del fiume Savio, dei torrenti Borello, Cesuola, Pisciatello e delle aree a rischio di esondazione. Coincide in massima parte con le Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua di cui all'art. 2.5 dell'Allegato normativo A1 (art. 17 del PTCP).
- **71.01 Aree di riequilibrio ecologico:** Le Aree di riequilibrio ecologico (LR 6/2005) sono le aree naturali o in corso di naturalizzazione, inserite in sistemi territoriali che, per la funzione di rifugio per specie vegetali ed animali sono organizzate in modo da garantirne la conservazione, il ripristino, la ricostituzione. Nel territorio cesenate sono state individuate le seguenti zone: il parco naturale del fiume Savio (dal Ponte Risorgimento alla confluenza del Rio Mattero compresa l'area Cà Bianchi, parco Belvedere, ex bacino dello Zuccherificio), l'area di rio Mulinelli, i boschi di Carpineta, l'ex cava di argilla di Torre del Moro e la miniera di zolfo di Formignano.
- **Art. 72 Sistema forestale e boschivo, art. 2.3, Allegato normativo A1 (art. 10 PTCP).** Riguarda la tutela di quelle parti di territorio interessate da copertura di vegetazione forestale o boschiva collocate prevalentemente in collina e lungo il corso del fiume Savio e individuate nelle tavole dei Sistemi. Rientrano in questa categoria anche gli esemplari arborei singoli, in gruppi isolati o in filari, meritevoli di tutela e presenti prevalentemente nella pianura centuriata (Tavola PS 5.4). Gli elementi individuati hanno funzione prioritaria di tutela naturalistica, di protezione idrogeologica, fruizione climatica e turistico ricettiva, produttiva e di valenza testimoniale storico-naturalistica.

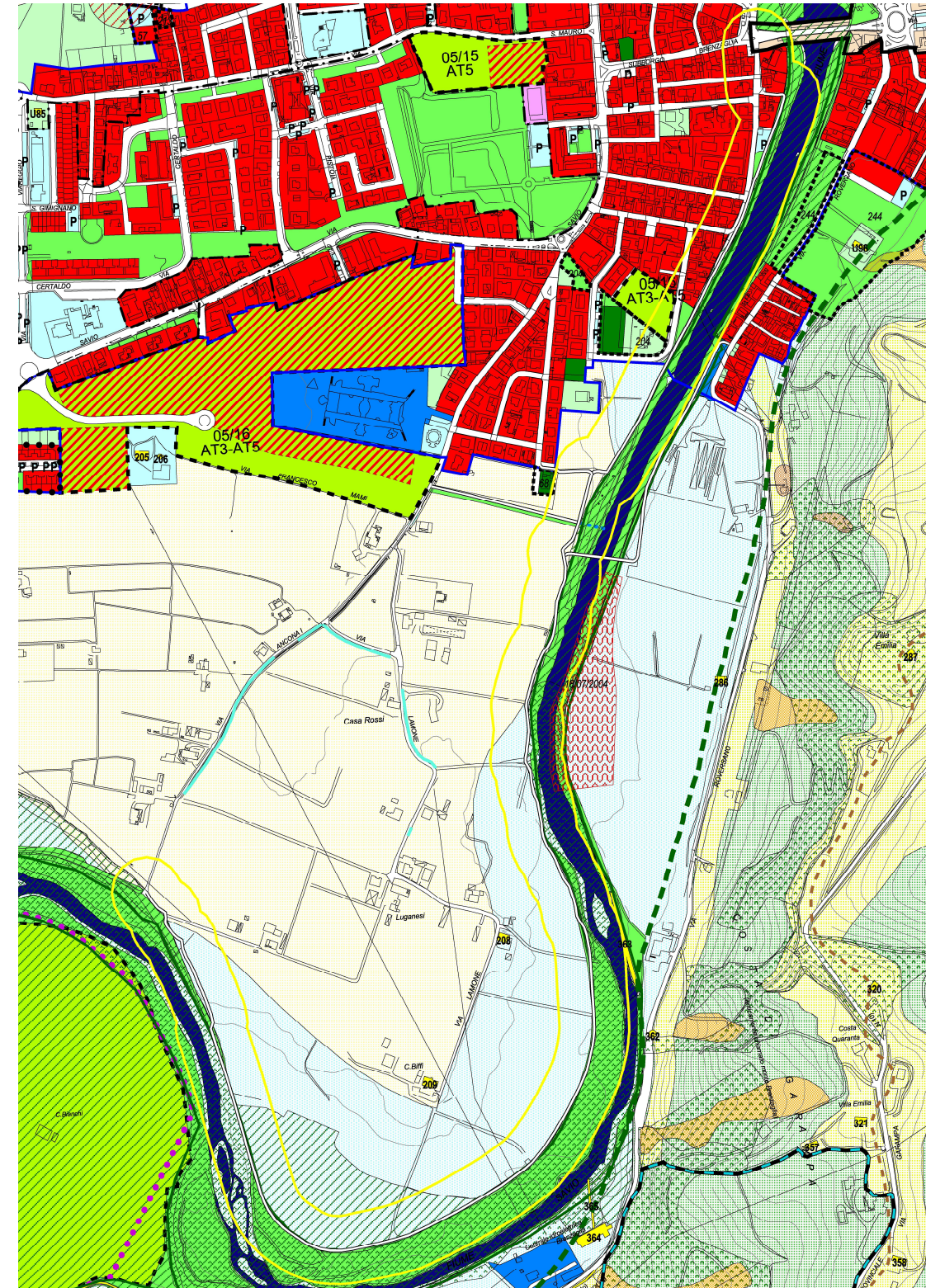























Fig.18 - Stralcio di PRG - Stato modificato

SISTEMA DEI SERVIZI E DELLA QUALITA' AMBIENTALE

-  Servizi di interesse sovracomunale (art. 55)
-  Servizi di quartiere (art. 56)
-  Verde pubblico, territoriale e di quartiere (artt. 55 e 56)
-  Parcheggi pubblici e/o ad uso pubblico (art. 56)
-  Parcheggi privati specialistici (art. 56)
-  Infrastrutture ferroviarie (art. 57)
-  Infrastrutture per la viabilità (art. 58)
-  Impianti per la distribuzione del carburante (art. 58)
-  Servizi per la mobilità (art. 59)
-  Attrezzature sportive e ricreative private (art. 60)
-  Servizi privati (art. 61)

 Mobilità ciclo-pedonale in corso di realizzazione

TERRITORIO RURALE

-  Ambito della pianura centuriata (art. 66)
-  Ambito della pianura bonificata (art. 67)
-  Ambito della collina di valore ambientale (art. 68)
-  Ambito della collina (art. 69)
-  Ambito di tutela fluviale (art. 70)
-  Zona agricola con funzione di parco didattico (art. 71.03)
-  Attività pirotecnica (art. 76)
-  Piano Attività Estrattive (art.82ter)
-  Attività polifunzionale in zona rurale (art. 82bis)
-  Aree percorse dal fuoco (art.64.05)

TUTELA DELL'IDENTITA' CULTURALE E FISICA DEL TERRITORIO

Vincoli territoriali sovraordinati e comunali
































-  Sistema forestale e boschivo (art.10 PTCP - art. 72 NdA)
-  Zone ed elementi di interesse storico-archeologico del territorio (art. 73)
-  Zone ed elementi caratterizzati da fenomeni di dissesto e instabilità (art.26 PTCP-art. 74NdA)
-  Aree di frana su zone a verde
-  Frana di Borello (art. 84)
-  Sito di Interesse Comunitario SIC (art. 71.00)
-  Aree di riequilibrio ecologico (art. 71.01)
-  Aree di tutela panoramica e paesaggistica (art. 71.02)
-  Zone di crinale e di fondovalle (art. 20 b PTCP - art. 75 NdA)
-  Edifici di interesse storico-tipologico (allegato A6 - A7)
-  Fasce di rispetto per: strade, ferrovia, depuratori, elettrodotti, acquedotti, cimiteri, pozzi di captazione, CER (artt. 19, 55, 57, 58)
-  Fasce di rispetto per elettrodotti da interrare
-  Fasce di rispetto per elettrodotti DPCM 08/07/2003 (art. 19.01 NdA)
-  Limite collinare (art. 9 PTCP)
-  calanchi frane attive
-  frane quiescenti
-  Idrografia principale di superficie
-  Idrografia di progetto
-  Fossi e scoli della centuriazione soggetti a tutela (art. 66)
-  Fossi e scoli della centuriazione da traslare (art. 66)
-  Rete secondaria del CER (art. 19.02)
-  Aree per interventi di sicurezza idraulica (art. 19.02)
-  Nuovi collettori fognari (art. 19.09)
-  Percorsi collinari (PG12)
-  Elettrodotti
-  Rete Gas Italia
-  Siti da bonificare (art.19.11)
-  Aziende RIR e aree di danno (art. 19 bis)
-  Pozzi di captazione
-  Limite rispetto pozzi e cimiteri
-  Zone di tutela della struttura centuriata (art.21b PTCP)

Fig. 19 - Stralcio legenda Tavola dei Sistemi PRG 2000

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 geo-morfologica, 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 primo stralcio della Ciclovia del Savio – Via Savio – Via Ancona - è ricompresa parte nell'unità di Paesaggio della pianura agricola insediativa (UDP6).

CARATTERI GEOMORFOLOGICI

L'unità di pianura è costituita da depositi alluvionali (ghiaie, sabbie, limi e argille) pleistocenici e olocenici. Gli aspetti geologici di maggior interesse relativamente a questa unità risiedono nella distribuzione e nelle caratteristiche di questi terreni nel sottosuolo. Sono infatti legati a questi caratteri aspetti quali l'utilizzo e la tutela delle risorse idriche sotterranee da un lato e il fenomeno della subsidenza dall'altro. Nella porzione a ridosso

della fascia collinare (UDP5) si sviluppa infatti la estesa area di ricarica degli acquiferi di pianura in sovrapposizione, per ampie porzioni, con le fasce alluvionali dei corpi idrici superficiali mentre, proseguendo verso NE, gli acquiferi sotterranei si approfondiscono man mano andando a costituire il serbatoio di quelle risorse idriche ancor oggi ampiamente sfruttate. Ed è proprio in gran parte legato a tale sfruttamento che appare legato il fenomeno della subsidenza che si manifesta appunto, con vario grado di intensità, al di sotto della pianura e a cui sono a loro volta correlabili in larga misura i fenomeni di ristagno delle acque e di esondazione che caratterizzano periodicamente ampie porzioni di questa unità.

CARATTERI AMBIENTALI

Dal punto di vista ambientale l'unità presenta diverse problematiche, gran parte delle quali riconducibili essenzialmente alla forte concentrazione insediativa in essa presente e alle forme di utilizzo e trasformazione del territorio connesse.

L'intenso utilizzo delle risorse idriche sotterranee rappresenta il problema che maggiormente caratterizza quest'unità.

Ad esso infatti, oltre all'aspetto dell'inquinamento delle falde, appare in gran parte legato il fenomeno della subsidenza, particolarmente intenso in corrispondenza delle maggiori concentrazioni degli emungimenti.

Il fenomeno interessa larghe porzioni dell'unità, con intensità massime di abbassamento annuo che vanno da due centimetri tra gli abitati di Forlì e Forlimpopoli, a tre centimetri nella fascia immediatamente a ridosso della linea costiera (UDP7).

Al fenomeno della subsidenza va poi affiancato un altro importante aspetto ambientale che con esso concorre a costituire la grande criticità dell'unità dal punto di vista idraulico. Questo aspetto è quello legato alla perdita di naturalità delle aste fluviali principali e alle conseguenti difficoltà di scolo del reticolo secondario.

Tutte le aste fluviali nel loro tratto di pianura risultano infatti essere fortemente arginate e rigidamente incluse entro alvei "artificiali" per lo più rettilinei mancando pressoché per intero gli elementi di naturalità che, oltreché costituire preziosi ambiti ecologici ed elementi di autodepurazione dei corsi d'acqua, svolgono importanti funzioni idrauliche. A tale situazione fa in parte eccezione il fiume Savio a valle di Cesena, che conserva ancora un andamento meandriforme tipico, pur se però anch'esso delimitato entro argini artificiali per ampi tratti del suo corso.

E' ai due aspetti sopra descritti che si legano i fenomeni di esondazione e ristagno che colpiscono ripetutamente notevoli porzioni dell'unità ed è pertanto ad essi che, affrontati a scala adeguata, si dovranno rivolgere in primo luogo le politiche di settore.

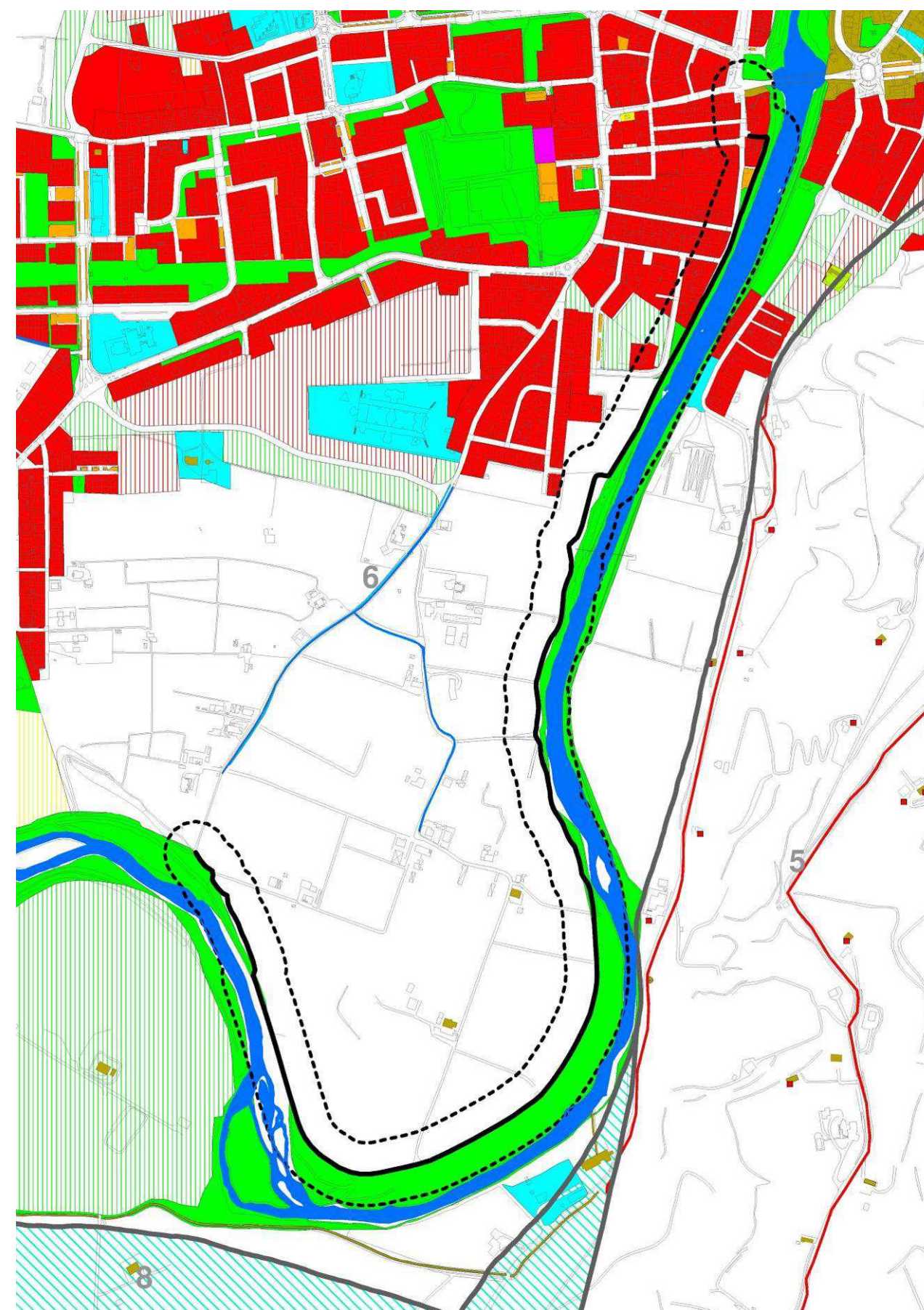


Fig. 20 - Sovrapposizione progetto ciclovias su Tavola 1 "Unità di Paesaggio" PTCP

CARATTERI INSEDIATIVI

L'ambito territoriale è definito dai seguenti limiti: nella zona sud dalle celle idrauliche di collina, in quella di N-E dalla fascia insediativa costiera, mentre negli altri riferimenti cardinali nei confini amministrativi con le Province di Ravenna e Rimini.

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 impianto costituite 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.

Inoltre i sistemi risultano pressoché confermati, nell'impianto intenzionale, anche per le parti che manifestano evidenti processi di modificazione determinati sia da aspetti naturali e sia da aspetti colturali - agronomici.

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, sviluppatasi 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.

Tali polarità hanno dunque addensato il sistema infrastrutturale, ovvero le loro principali componenti, fungendo da un lato, prioritariamente, come "punti origine" dei sistemi stessi con diffusione poi verso il sistema insediativo della collina ovvero quello sparso di pianura, e dall'altro come "punti terminali" ossia di recapito di sistemi a rete fisica originati a monte, quali tipicamente quelli relativi ai sistemi acquedottistico e fognario-depurativo.

Il sistema energetico della rete elettrica si struttura fortemente, e presenta in questa unità otto cabine di trasformazione primaria AT-MT - delle dodici complessivamente presenti nell'ambito provinciale -, nonché tutte le sette linee di altissima tensione (AAT - 380 kv e 220 kv) interessanti la provincia e che attraversano tutti i territori dei comuni componenti l'unità, ad esclusione di quello di Forlimpopoli; a Forlì si localizza poi un importante nodo del sistema elettrico nazionale rappresentato dalla centrale di trasformazione "AAT-AT di via Oraziana".

Il sistema energetico gas presenta linee a valenza nazionale, con i relativi punti di consegna al sistema provinciale in prossimità dei centri principali, anche in "fornitura dedicata" a importanti polarità produttive.

I sistemi a rete fisica di acquedotto e fognatura si sviluppano diffusamente su tutta la matrice insediativa.

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 dei seguenti sistemi e zone:

- Art. 11 - Sistema delle aree agricole;
- Art. 17 - Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.

Le disposizioni dettate dall'art. 11 "Sistema delle aree agricole" del P.T.C.P., per le aree aventi destinazione agricola, anche se ricomprese in altri ambiti di tutela, prevedono un

insieme di indirizzi di principio atti ad assicurare la coerenza delle previsioni degli strumenti di programmazione e pianificazione sub-regionale, agli atti di pianificazione agricola, agli obiettivi fissati dai regolamenti agricoli, al fine di salvaguardare l'integrità del sistema agricolo e promuoverne, al contempo, lo sviluppo, anche attraverso la diversificazione delle produzioni.

In merito all'individuazione di nuovi poli funzionali all'interno di tale sistema, il Piano provinciale non individua condizioni o specifiche limitazioni, né subordina la realizzazione delle opere alla loro previsione in strumenti di pianificazione nazionali, regionali od infraregionali.

Le zone di cui all'art. 17 del PTCP corrispondono, nel tratto esaminato, alle aree contermini all'alveo del fiume Savio. Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua costituiscono ambiti appartenenti alla regione fluviale, intesa quale porzione del territorio contermina agli alvei (Art. 18 PTCP) è caratterizzata da fenomeni morfologici, idraulici, naturalistico-ambientali e paesaggistici connessi all'evoluzione attiva del corso d'acqua o come testimonianza di una sua passata connessione.

Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua si articolano, secondo il comma 2 dell'art. 17, nelle seguenti sottozone:

- a) le "Fasce di espansione inondabili", ossia le fasce di espansione adiacenti all'alveo di piena, costituite da golene e/o aree normalmente asciutte, ma suscettibili di inondazione in caso di eventi eccezionali con tempo di ritorno plurisecolare, ovvero interessate da progetti di nuova risagomatura e riprofilatura;
- b) le "Zone ricomprese entro il limite morfologico", con riferimento alle aree di terrazzo fluviale per gli alvei non arginati; per gli alvei arginati la fascia, in assenza di limiti morfologici certi, corrisponde alla zona di antica evoluzione ancora riconoscibile o a "barriere" di origine antropica delimitanti il territorio agricolo circostante qualora questo presenti ancora elementi marcatamente connessi al corso d'acqua;
- c) le "Zone di tutela del paesaggio fluviale", con riferimento alle aree di paleo terrazzo fluviale, in genere insediativo, per gli alvei non arginati; per gli alvei arginati la fascia, in genere assente, corrisponde alle zone caratterizzate da difficoltà di scolo e/o di ristagno delle acque del reticolo idrografico ad esse afferente.

Nello specifico in progetto in esame si sviluppa in coincidenza delle sottozone b) "Zone ricomprese entro il limite morfologico" e c) "Zone di tutela del paesaggio fluviale".

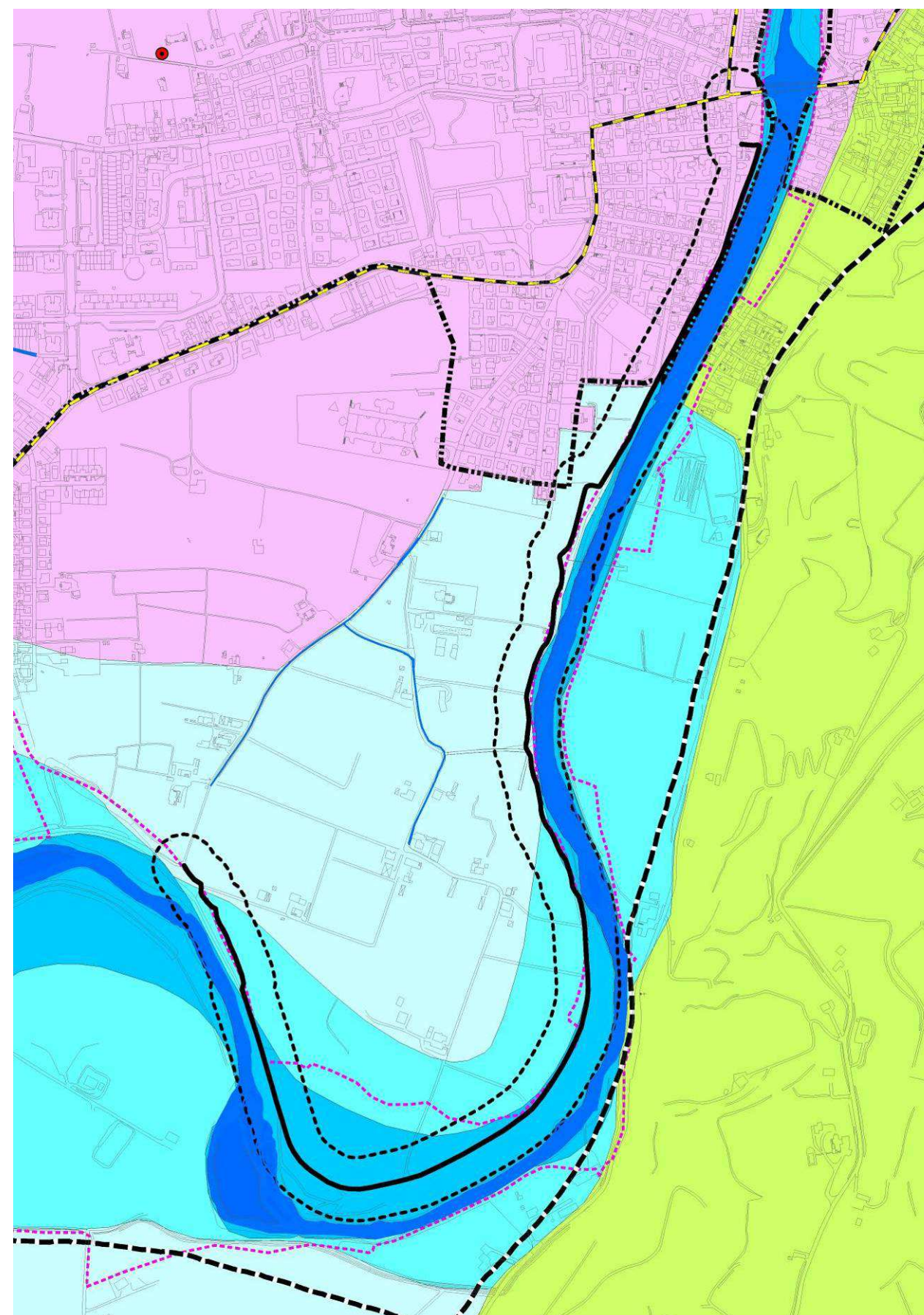


Fig. 21 - Sovrapposizione progetto ciclovía su Tavola 2 "Zonizzazione Paesistica" PTCP

Oltre a porre severe limitazioni alla trasformazione dei suoli per le zone a) e b), ammettendo sostanzialmente in tali ambiti la possibilità di realizzare infrastrutture ed attrezzature di carattere pubblico o di pubblica utilità, il PTCP (commi 12 e 20 art. 17) preclude ai Comuni, sulle zone di tutela del paesaggio fluviale (lett. c comma 2 art. 17) ricadenti in ambiti esterni al sistema collinare/montano, la possibilità di prevedere nuovi insediamenti, lasciando quale facoltà residua ai comuni, attraverso i propri strumenti di pianificazione, prevedere, limitatamente al solo ambito collinare e montano, modesti ampliamenti degli insediamenti esistenti, ove comunque sia dimostrata l'esistenza di un fabbisogno locale non altrimenti soddisfacibile ed a condizione che tali trasformazioni non compromettano elementi naturali di rilevante valore e sia assente un rischio idrogeologico.

La compatibilità dell'intervento, per la specifica tipologia d'opera, rispetto le tutele disposte dall'art. 17 "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" delle Norme del PTCP è definita al comma 13 del medesimo articolo 17 il quale dispone che la pianificazione comunale (od intercomunale), può localizzare nelle suddette percorsi e spazi di sosta pedonali per mezzi di trasporto non motorizzati (lett. b).

7.3 Carta forestale e dell'uso dei suoli

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.

Il previsto sviluppo lineare del tratto di ciclovia in progetto (primo stralcio Via Savio – Via Ancona) si attesta al margine della compagine vegetazionale costituita da formazioni boschive igrofile di latifoglie governate a ceduo "invecchiato" qualificato in via prevalente da essenze di salice bianco (*Salix alba*) e pioppo nero (*Populus nigra*).

Il progetto non prevede, in via generale, la vulnerazione di elementi attribuibili al patrimonio forestale-boschivo essendo sostanzialmente impostata su tratti arginali dove già sono esistenti percorrenze pedonali/ciclabili, ancorché non strutturate, e limitatamente su suoli agricoli gestiti a colture specializzate (frutteti).

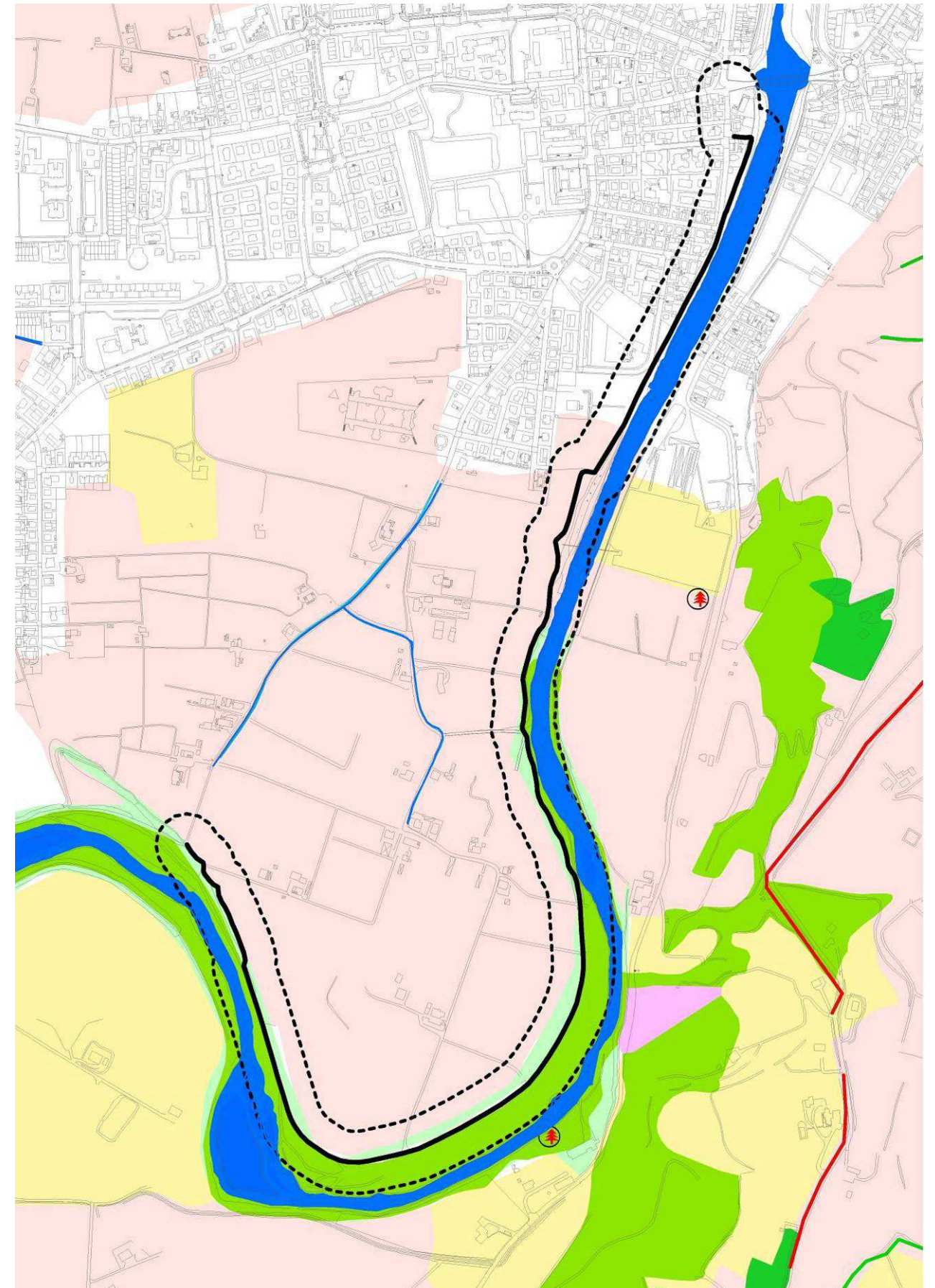


Fig. 22 - Sovrapposizione progetto ciclovia su Tavola 3 "Carta forestale e dell'uso dei suoli" PTCP

La compatibilità dell'opera in progetto, nel caso di eventuale e limitata alterazione dei valori forestali-boschivi, è comunque precisata dal comma 7 dell'articolo 10 "Sistema forestale boschivo" del piano sovraordinato il quale ammette nelle formazioni forestali e boschive la realizzazione in via esclusiva di opere pubbliche o di interesse pubblico, di natura tecnologica e infrastrutturale, a condizione che le stesse siano esplicitamente previste dagli strumenti di pianificazione nazionali, regionali, provinciali o comunali, che ne verifichino la compatibilità con le disposizioni del presente Piano, ferma restando la sottoposizione a valutazione di impatto ambientale nei casi in cui essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali.

La compatibilità dell'intervento in progetto è in primo luogo accertata, rispetto gli strumenti di programmazione/pianificazione gerarchicamente superiori, in quanto esso costituisce attuazione, seppure parziale, della più ampia ed estesa rete delle ciclovie regionali definita con delibera di Giunta Regionale 1157/2014. Diversamente la coerenza della previsione rispetto la strumentazione urbanistica comunale (PRG 2000) risulterà compiuta in esito alla favorevole conclusione del procedimento di cui all'art. 53 "Procedimento unico" della L.R. 24/2017 a cui è assoggettato il progetto di realizzazione del primo stralcio della ciclovia in oggetto (Via Savio - Via Ancona), rispetto al quale la procedura di variante urbanistica vi accede.

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. 28 "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei". In particolare la superficie compresa tra il limite settentrionale del centro urbano ed il settore intravallivo del Savio è classificata quale Zona A "Area di alimentazione degli acquiferi sotterranei".

Le zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare fino 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. Queste si differenziano in aree di alimentazione degli acquiferi caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni, sia aree proprie dei corpi centrali delle conoidi, caratterizzate da ricchezza di falde idriche. Le caratteristiche morfologiche, le peculiarità idrogeologiche e di assetto storico-insediativo definiscono questa fascia di transizione come uno dei sistemi fisico-ambientali strutturanti il territorio provinciale.

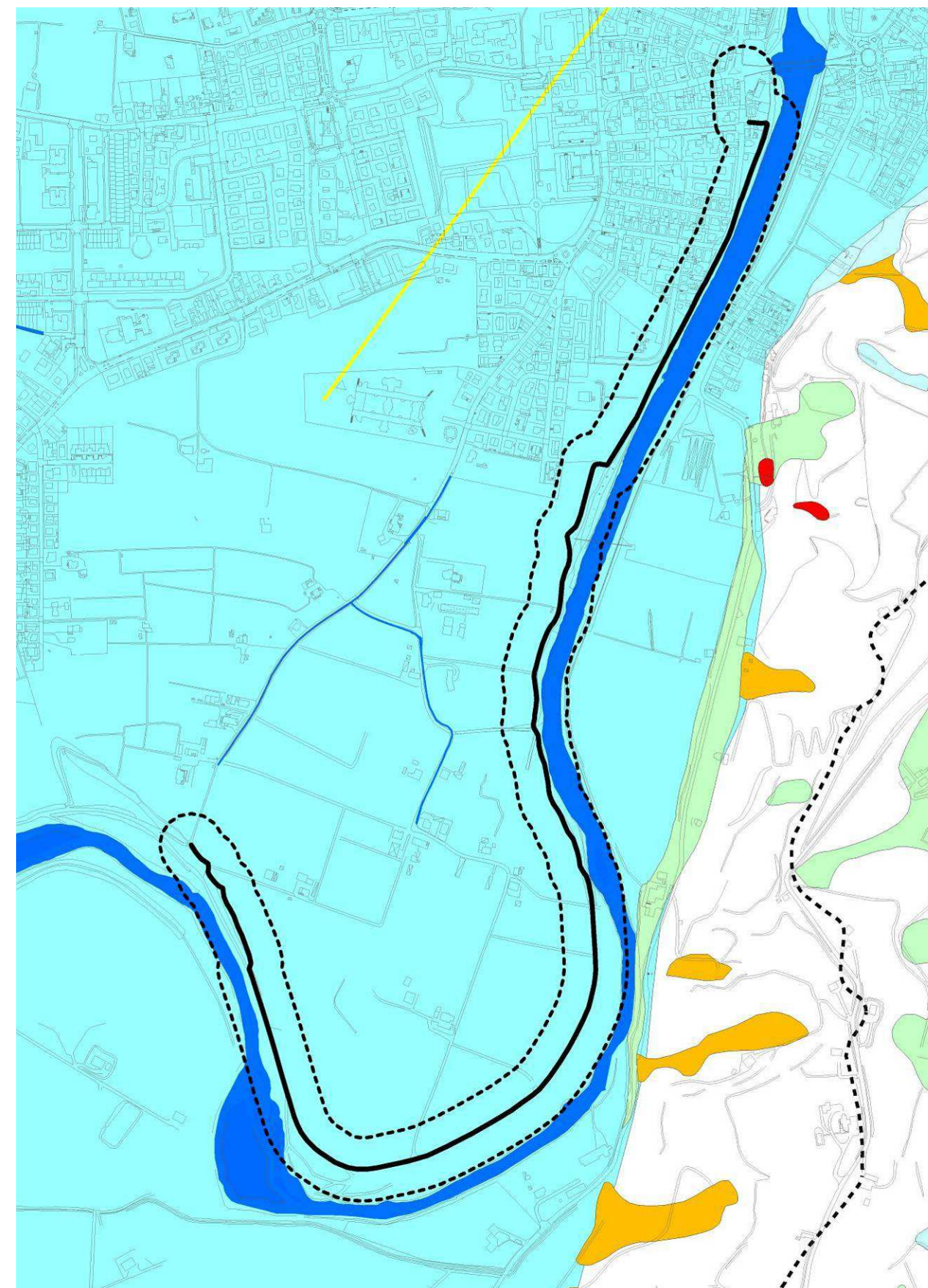


Fig. 23 - Sovrapposizione progetto ciclovia su Tavola 4 "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale" PTCP

La Zona A - area di alimentazione degli acquiferi sotterranei - corrisponde all'area caratterizzata da elevata permeabilità dei terreni in cui si verifica una connessione diretta tra il primo corpo tabulare ghiaioso superficiale e i corpi ghiaiosi più profondi; ad essa può essere ascritto il ruolo di area di alimentazione degli acquiferi per infiltrazione diretta dalla superficie ovvero dal materiale di subalveo dei corsi d'acqua.

In via generale la norma del PTCP disciplina tali zone (art. 28) prevedendo una serie di misura di salvaguardia della risorsa, sfruttata anche ai fini idropotabili, attraverso il divieto alla localizzazione sulle stesse di determinate attività e/o interventi che per tipologia o tipo di processo costituiscono un potenziale rischio di contaminazione della falda. Inoltre in entrambe le Zone A e B è vietata 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.

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 e polvere di frantoio, 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 ciclovia di cui è prevista la sommersione in concomitanza dalle piene del Fiume Savio.

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.

Fatto salvo un breve tratto iniziale, dove la pista ciclabile si pone all'interno di ambiti definiti dalla pianificazione previgente, l'opera infrastrutturale per la sua quasi interezza ricade in ambito agricolo.

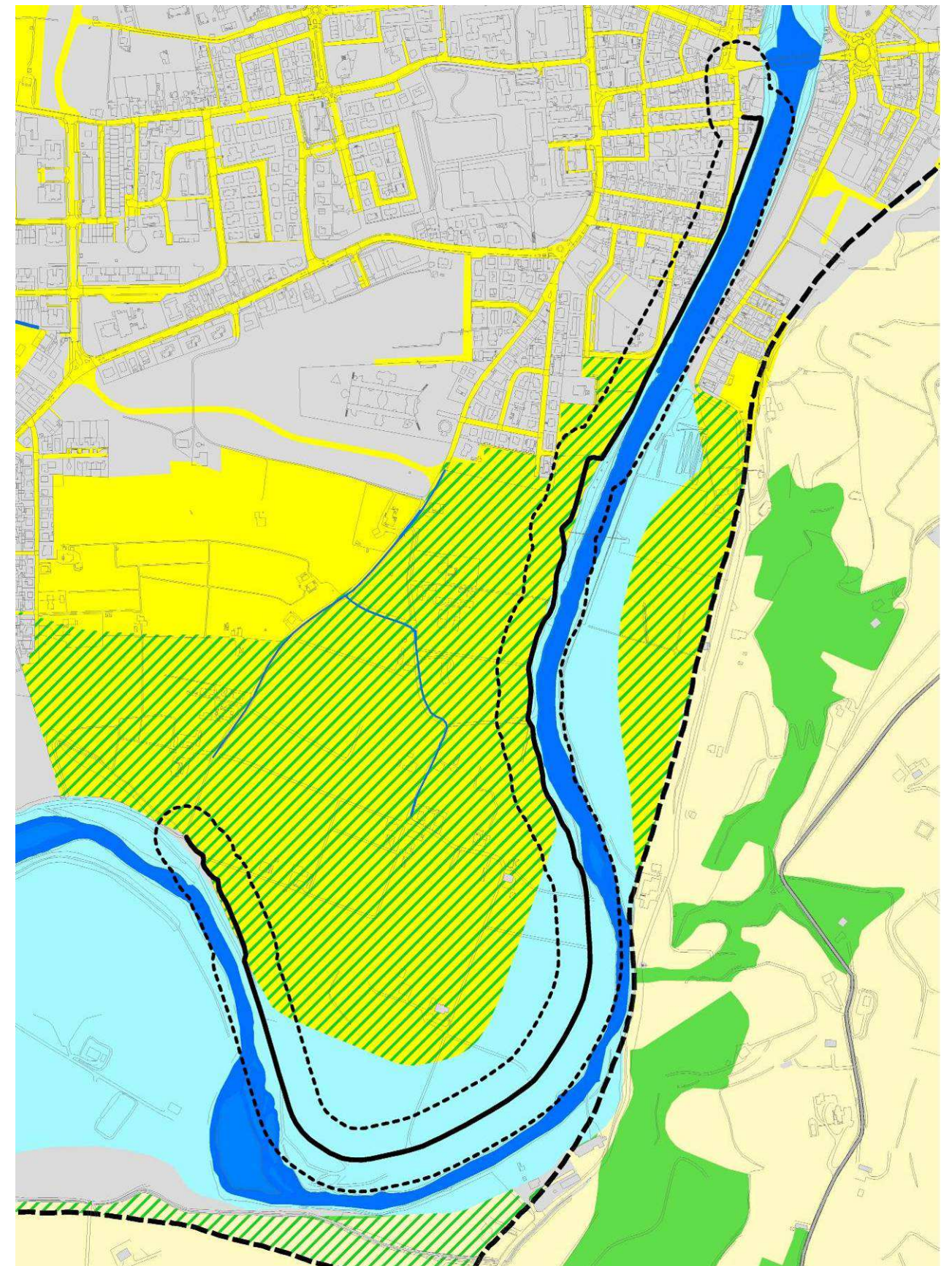


Fig. 24 - Sovrapposizione progetto ciclovia su Tavola 5 "Schema di assetto territoriale" PTCP

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.

L'allegato stralcio della Tavola 5 del PTCP qualifica l'area oggetto di verifica quale ambito agricolo periurbano a cui si sovrappongono, parzialmente, ambiti per la riconnessione delle reti ecologiche e per gli interventi compensativi derivanti dai nuovi processi insediativi.

La parte più meridionale del tracciato della ciclovia di progetto, corrispondente al tratto che si sviluppa a ricalcare quasi perfettamente l'andamento dell'ansa fluviale, è riconosciuta, sempre alla Tavola 5, quale area ad elevata probabilità di esondazione.

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. In particolare il tracciato della pista ciclabile lambisce il succitato ambito per la riconnessione delle reti ecologiche e per gli interventi compensativi

derivanti dai nuovi processi insediativi: tale condizione esclude l'eventuale interferenza o sovrapposizione della pista ciclabile su aree specificamente destinate alla realizzazione di progettualità orientate, in via esclusiva, alla ricucitura ed al potenziamento delle reti ecosistemiche.

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 – Primo stralcio Via Savio – Via Ancona -, fatto salvo un breve tratto in corrispondenza del toponimo “Villa Casali” dove il progetto prevede una percorrenza più distale rispetto all’alveo fluviale, alterna il suo sviluppo tra aree ad elevata probabilità di esondazione ed aree a moderata probabilità di esondazione, rispettivamente definite e disciplinate agli artt. 3 e 4 delle Norme del Piano.

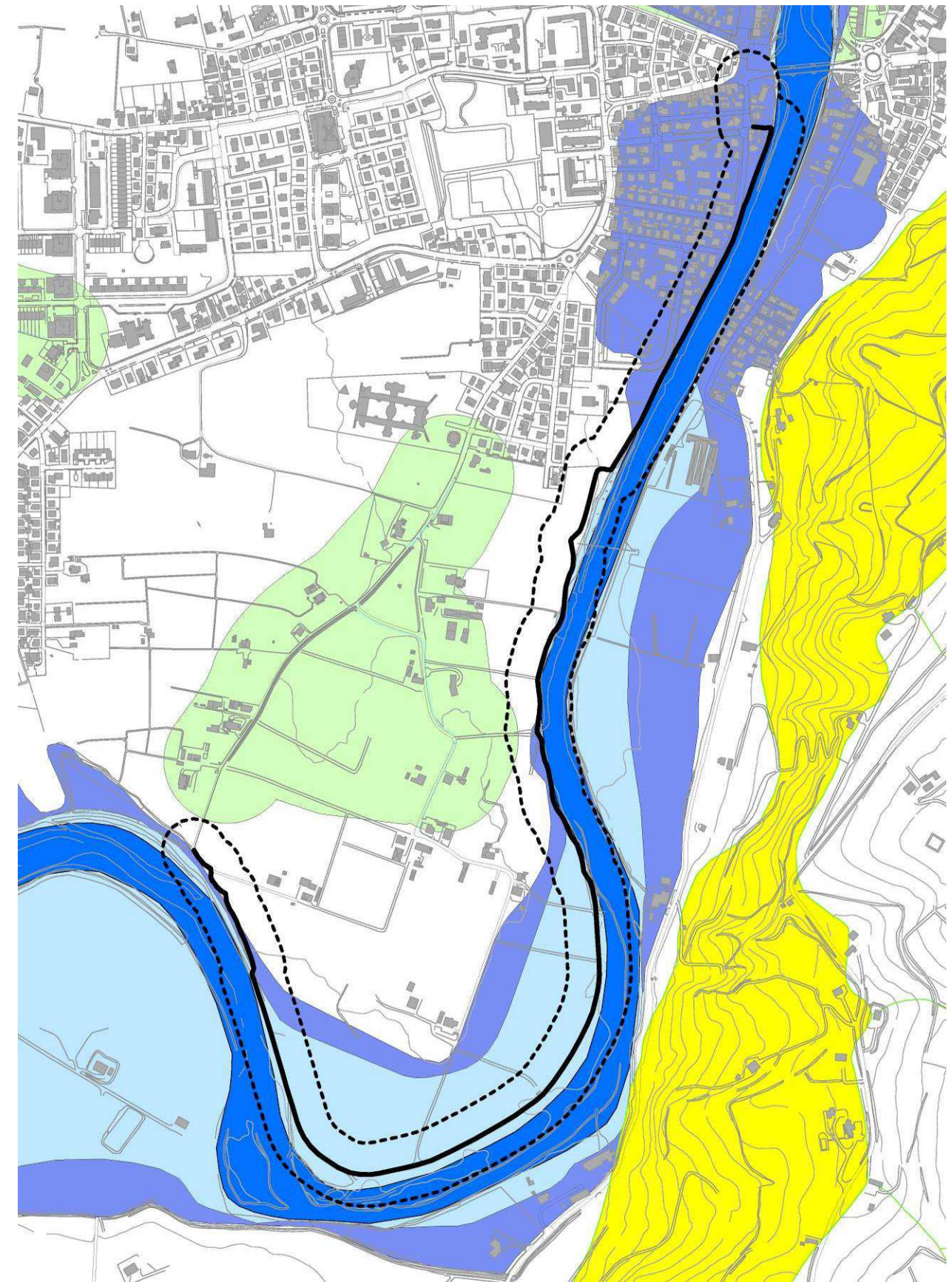


Fig. 25 - Sovrapposizione progetto ciclovia su Tavola 225NE – 255 SE “Perimetrazione aree a rischio idrogeologico” del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico

Occorre innanzitutto rilevare che 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 dai succitati articoli delle norme del piano stralcio.

E' altrettanto evidente che la specifica valenza fruitiva dell'opera ha imposto necessariamente la sua collocazione in prossimità della regione fluviale dove ai valori paesaggistici- naturalistici si contrappone una sensibilità dei luoghi alle dinamiche fluviali. Tale condizione è ben nota a progettisti dell'opera i quali hanno assunto piena consapevolezza di tale criticità nel momento in cui il progetto prevede espressamente la sommersione, ed eventuale danneggiamento, di alcuni tratti della pista ciclabile in concomitanza degli eventi di piena del Fiume Savio.

E' opportuno pertanto che, nel corso della procedura di approvazione del progetto, come definita all'art. 53 della L.R. 24/2017, sia prevista esplicita acquisizione del parere di compatibilità dell'intervento da parte dell'autorità idraulica competente – Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione – Area Romagna – in relazione alle effettive condizioni di rischio idraulico delle aree attraversate dall'opera. In ragione della consistenza delle condizioni di rischio per la pubblica incolumità l'Amministrazione comunale, in accordo con la suddetta Agenzia regionale, dovrà prevedere l'assunzione delle più opportune misure di protezione dal rischio che possono esplicitarsi, ad esempio, attraverso l'interdizione dei tratti della ciclovia soggetta ad allagamento in determinati periodi stagionali e/o l'apposizione nei tratti interessati di apposita segnaletica.

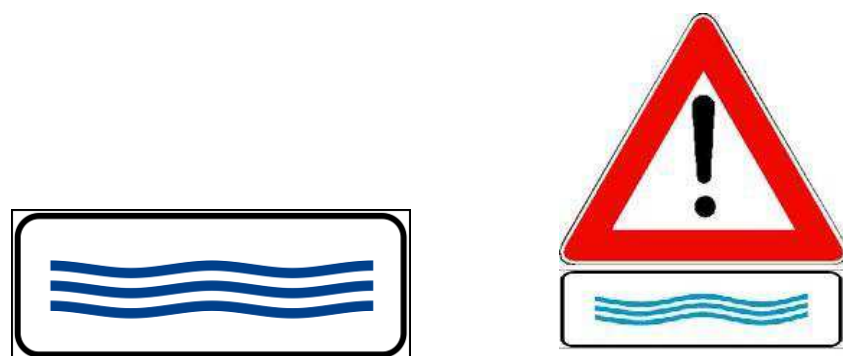


Fig. 26 - Esempi di segnaletica informativa rischio allagamento

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, anche in funzione del fatto che la prevalenza del tracciato si attesta sulla parte sommitale dell'argine fluviale, ovvero su una percorrenza preesistente, anche se non strutturata, utilizzata quale camminamento o percorso dei bikers.

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 ciclopedonale 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

Il progetto prevede una limitata sovrapposizione dell'opera con elementi della rete ecologica definita dal PTCP. Si ritiene tuttavia che data la natura dell'opera (pista ciclopedonale) e data la limitata estensione della stessa e la sua localizzazione (a margine degli areali definenti la rete ecologica provinciale), le potenziali interferenze attese siano trascurabili.

Non si individuano interferenze con varchi o corridoi.

Complessivamente dovranno essere verificati 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.

9.7 Incidenza sulle aree boschive

In relazione alla carta forestale e dell'uso del suolo del PTCP (Tavola 4) si constata che la pista ciclopedonale interferisce in modo minimale con ambiti boschivi, in quanto si colloca pressoché esclusivamente al limite delle superfici forestali.

In relazione alla natura pubblica dell'opera è comunque ammessa (comma 7 art. 10 PTCP) l'eventuale vulnerazione delle superfici boscate interferite dal tracciato in progetto.

9.8 Incidenza sulle aree agricole

Si constata come la ciclovia in progetto in alcuni ridotti tratti, dove questa si "distacca" dall'argine fluviale, coinvolge, attraversandole, superfici definite nella Tavola di assetto territoriale del PTCP quali ambiti agricoli periurbani. Stante il carattere dell'opera (pista ciclopedonale), coerente con l'ottimale fruibilità del patrimonio delle aree agro-boschive comunali ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, si ribadisce che complessivamente dovranno essere verificati 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 ciclovia di progetto orientata, specificamente, al godimento di valori paesaggistico-ambientali derivanti dal suo sviluppo su ambienti semi-naturali, caratteristici della regione fluviale, che impone, necessariamente, un inevitabile condizionamento localizzativo dell'opera.

9.10 Beneficio pubblico

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

- Un ottimale fruizione del patrimonio delle aree agro-boschive comunali ad elevata valenza naturalistica e paesaggistica, valorizzando di fatto il contesto comunale ad elevata valenza paesaggistica;
- 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

La fruizione occasionale correlata alla ciclovia da parte di prevedibili flussi turistici genera certamente un maggiore carico antropico. Tuttavia si tratta di un turismo correlato alla fruizione ecologica delle aree agro-boschive entro cui la pista si colloca, e pertanto si ritiene di limitata entità l'interferenza potenziale dovuta a tale incremento di carico antropico. Lo stesso presumibilmente sarà stagionale e perlopiù concentrato nei mesi estivi.

9.13 Alterazione dei valori paesaggistici

Gli stessi si ritengono limitati, in quanto si constata che la ciclovia interferisce in modo minimale, o nullo, con ambiti boschivi, in quanto si colloca a ridosso del limite delle aree boscate e limitatamente su ambiti agricoli.

Complessivamente dovranno essere verificati in sede progettuali 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.

9.14 Coerenza esterna

Si accerta la piena coerenza del progetto rispetto agli strumenti di programmazione/pianificazione definenti la rete delle ciclovie regionali in quanto il tratto in progetto costituisce porzione, seppure di ridotta estensione, della Ciclovia Romea (ER31).

In rapporto alle tutele ed ai limiti alla trasformazione dei suoli disposti dallo strumento di pianificazione sovraordinato (PTCP) il progetto risulta compatibile. Si constata come l'opera ricade interamente all'interno della fascia di tutela paesaggistica di ampiezza pari a 150 metri rispetto le arginature del Fiume Savio, ai sensi del comma 1, lettera c) dell'art. 142 del Decreto Legislativo n. 42/2004 e s.m.i.. Da ciò ne deriva la necessità di acquisire, nel corso del procedimento autorizzativo unico al quale il progetto è assoggettato, la necessaria autorizzazione paesaggistica.

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

	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

10. CONCLUSIONI

L'opera di per sé non costituisce un'infrastruttura con caratteristiche impattanti trattandosi di una pista ciclabile a raso la cui realizzazione avviene, per buona parte, recuperando tracciati preesistenti.

Per quanto concerne il consumo di suolo l'opera ha effetti pressoché nulli dato che il tracciato, come anzidetto, ricalca in parte percorsi esistenti attestati sull'argine del Savio ed il cui sviluppo privilegia il passaggio al bordo delle aree boscate. In termini di possibile incremento della permeabilità dei suoli derivanti dall'attuazione della revisione si evidenzia come la specifica tipologia assunta per la formazione del piano viabile (misto stabilizzato e polvere di frantoio), previa scarifica del terreno naturale, è tale da non incidere significativamente sul coefficiente di infiltrazione dei terreni.

Gli schemi tipologici assunti dal progetto, nonché l'impiego in via esclusiva di materiali naturali, definiscono elevati profili di compatibilità ed inserimento dell'opera nel contesto agricolo periurbano caratterizzato, nel caso specifico, da elevati profili di naturalità derivanti dalla contiguità dell'infrastruttura al corso d'acqua (Fiume Savio).

Per quanto concerne la potenziale alterazione dei livelli di rischio conseguenti alla realizzazione dell'opera, rispetto le zonizzazioni di rischio definite dal Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dei Fiumi Romagnoli al di sopra delle quali l'infrastruttura lineare trova suo sviluppo, si precisa che il progetto prevede minimi interventi di livellazione e regolarizzazione del fondo per la formazione del piano viabile prevedendo espressamente che gli stessi possano essere solo a "crescere", ovvero tali da escludere l'abbassamento delle esistenti quote del corpo arginale da cui potrebbe derivare una diversa graduazione dei livelli di rischio.

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 (San Vittore – San Carlo – Borello).

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 (ciclovia) stabilendo l'insieme delle condizioni per la successiva fase attuativa;

- La variante al piano urbanistico generale conformante la previsione della nuova dotazione (ciclovia) 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 ciclovia;
- 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 (area a medio-alta sensibilità ambientale);
- 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 "Ciclovia del Savio 1° Stralcio - Tratto Ponte Vecchio - Via Ancona", 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.