



*COMUNE DI TERRE DEL RENO*  
*COMUNE DI VIGARANO MAINARDA*



## **CICLOVIA VenTi**

### **RELAZIONE DI VALSAT PER I TRATTI IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI PROCEDURA EX ART. 53, L.R. 24/2017**

#### **PREMESSA**

In riferimento agli adempimenti di cui all'art. 18 della L.R. 24/2017 si approfondiscono gli aspetti relativi alla sostenibilità ambientale e territoriale del progetto per i tratti in variante agli strumenti di pianificazione vigente.

L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile e ciclopedonale che, ricucendo tratti già esistenti, consentirà di connettere il canale Burana – e dunque il collegamento con Ferrara - e la ciclabile che raggiunge Piazza Pola a San Carlo (oggetto di un recente progetto di riqualificazione) attraversando i centri di Vigarano Mainarda e Vigarano Pieve, nel comune di Vigarano, e le frazioni di San Carlo e Mirabello, nel comune di Terre del Reno.

Il percorso si snoda principalmente in ambito urbano e in contesti già infrastrutturati, a eccezione di alcuni tratti.

Per un approfondimento degli strumenti urbanistici comunali vigenti sulle aree interessate dal progetto si rimanda ai due elaborati:

- Relazione Urbanistica per il tratto di competenza del Comune di Terre del Reno,
- Relazione Urbanistica per il tratto di competenza del Comune di Vigarano Mainarda.



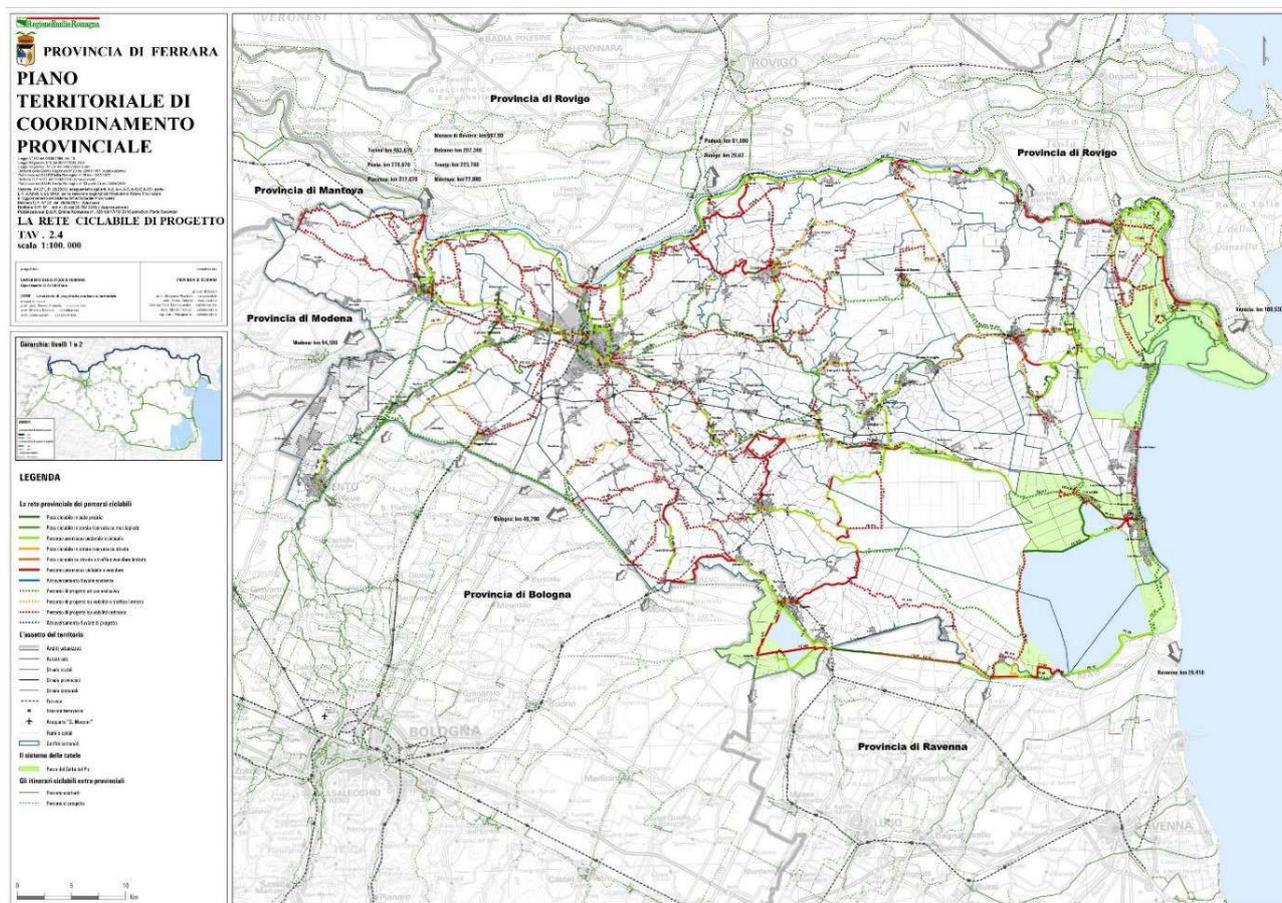
## LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Rispetto alla pianificazione sovraordinata, in particolare il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Ferrara (PTCP) e il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), il progetto della Ciclabile VenTi risulta perfettamente coerente, negli obiettivi perseguiti e nei tracciati proposti dai piani sovraordinati.

### PTCP di Ferrara

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento che disciplina le attività di pianificazione della Provincia e stabilisce le linee guida per gli strumenti di pianificazione di livello inferiore. Il PTCP di Ferrara, in vigore dal 1997, contiene, tra le cartografie, la tavola. 2.4 “Rete ciclabile di progetto” e la tavola 2.4.1 “Rete ciclabile livelli gerarchia”. Il progetto della ciclovia VenTi si inserisce in modo coerente e con lo schema dei percorsi proposti a scala sovraordinata. Dall’analisi delle tavole emerge che:

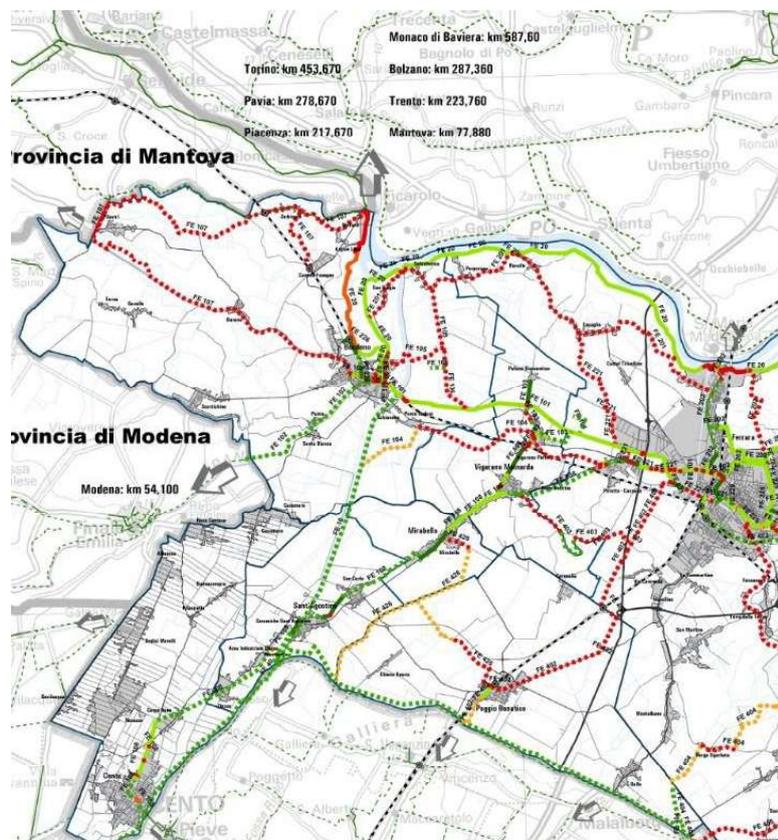
- Nella tavola 2.4 del PTCP di Ferrara “Rete ciclabile di progetto”, il tracciato di progetto coincide quasi completamente con: piste ciclabili in sede propria esistenti, percorsi promiscui pedonali e ciclabili esistenti, piste ciclabili in corsia riservata su marciapiede esistenti; percorsi di progetto ad uso esclusivo. L’unico tratto che si discosta dai tracciati proposti nel piano è il collegamento tra la ciclovia lungo Burana e il centro di Vigarano Pieve. La scelta del percorso di progetto è stata dettata dalla necessità di individuare un percorso in sede propria e in sicurezza.



PTCP – TAV. 2.4 “Rete ciclabile di progetto”



COMUNE DI TERRE DEL RENO  
COMUNE DI VIGARANO MAINARDA



**LEGENDA**

**La rete provinciale dei percorsi ciclabili**

- Pista ciclabile in sede propria
- Pista ciclabile in corsia riservata su marciapiede
- Percorso promiscuo pedonale e ciclabile
- Pista ciclabile in corsia riservata su strada
- Pista ciclabile su strada a traffico veicolare limitato
- Percorso promiscuo ciclabile e veicolare
- Attraversamento fluviale esistente
- Percorso di progetto ad uso esclusivo
- Percorso di progetto su viabilità a traffico limitato
- Percorso di progetto su viabilità ordinaria
- Attraversamento fluviale di progetto

**L'assetto del territorio**

- Ambiti urbanizzati
- Autostrade
- Strade statali
- Strade provinciali
- Strade comunali
- Ferrovie
- Stazioni ferroviarie
- Aeroporto "G. Marconi"
- Fiumi e canali
- Confini comunali

**Il sistema delle tutele**

- Parco del Delta del Po

**Gli itinerari ciclabili extra-provinciali**

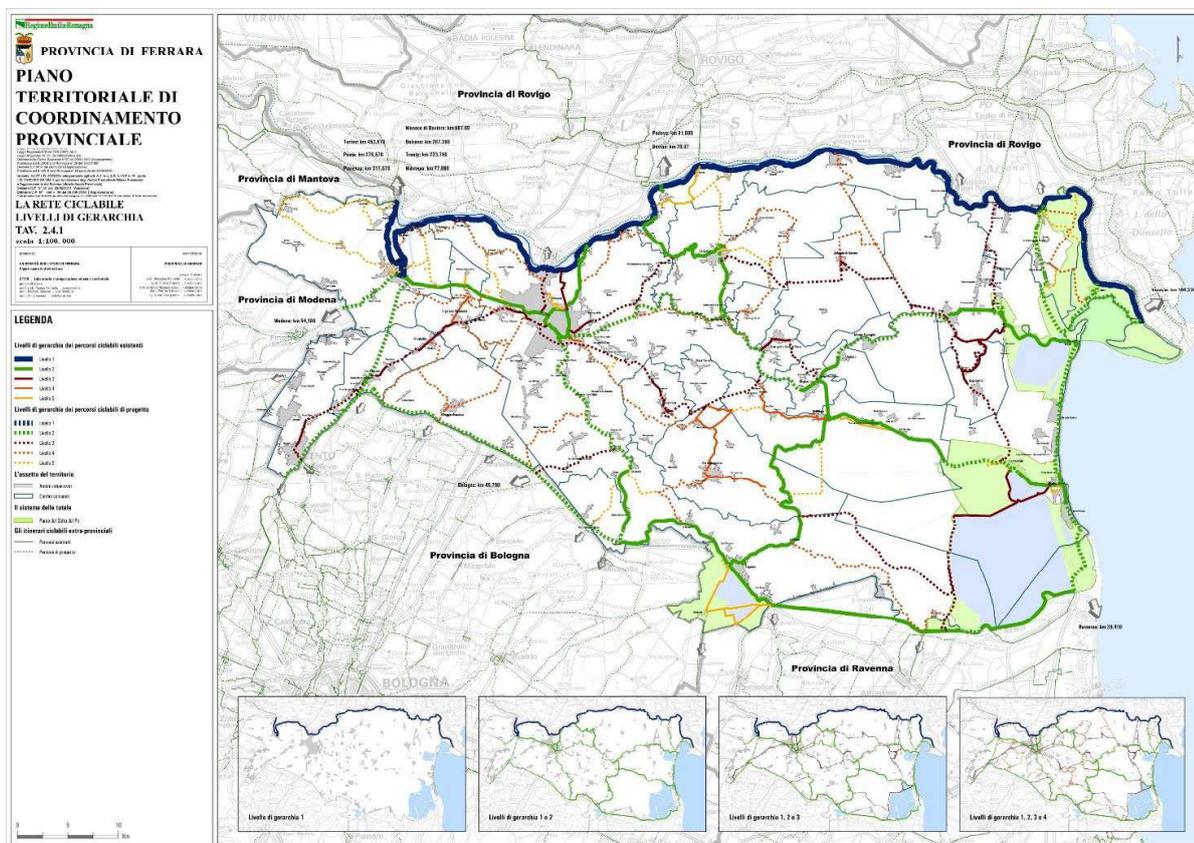
- Percorsi esistenti
- Percorsi di progetto

PTCP – TAV. 2.4 "Rete ciclabile di progetto", stralcio

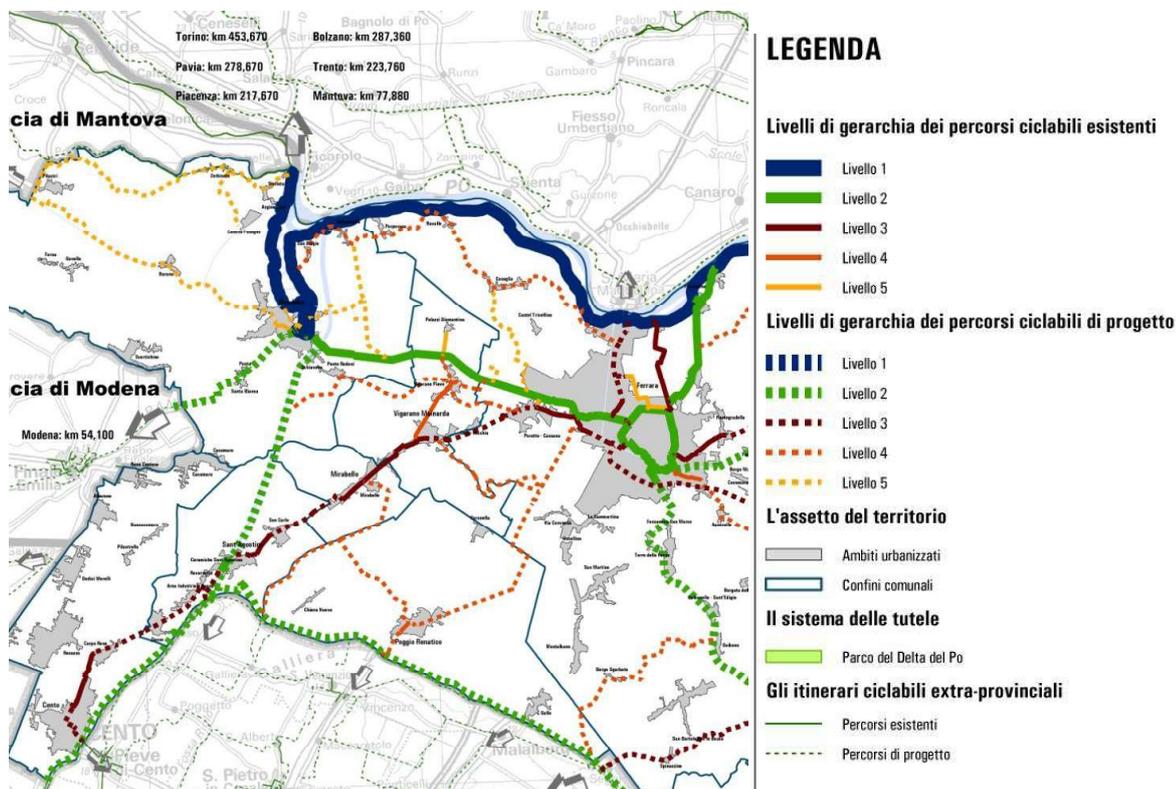
- nella tavola 2.4.1 "Rete ciclabile livelli gerarchia" (scala da 1 a 5): il tracciato di progetto coincide con un livello di gerarchia dei percorsi ciclabili esistenti e di progetto numero 3 per tutto il tratto inerente il comune di Vigarano e Mirabello. Il comune di Vigarano è interessato da un percorso esistente e di progetto di livello 4.



COMUNE DI TERRE DEL RENO  
COMUNE DI VIGARANO MAINARDA



PTCP – TAV. 2.4.1 "Rete ciclabile livelli gerarchia"



PTCP – TAV. 2.4.1 "Rete ciclabile livelli gerarchia", stralcio



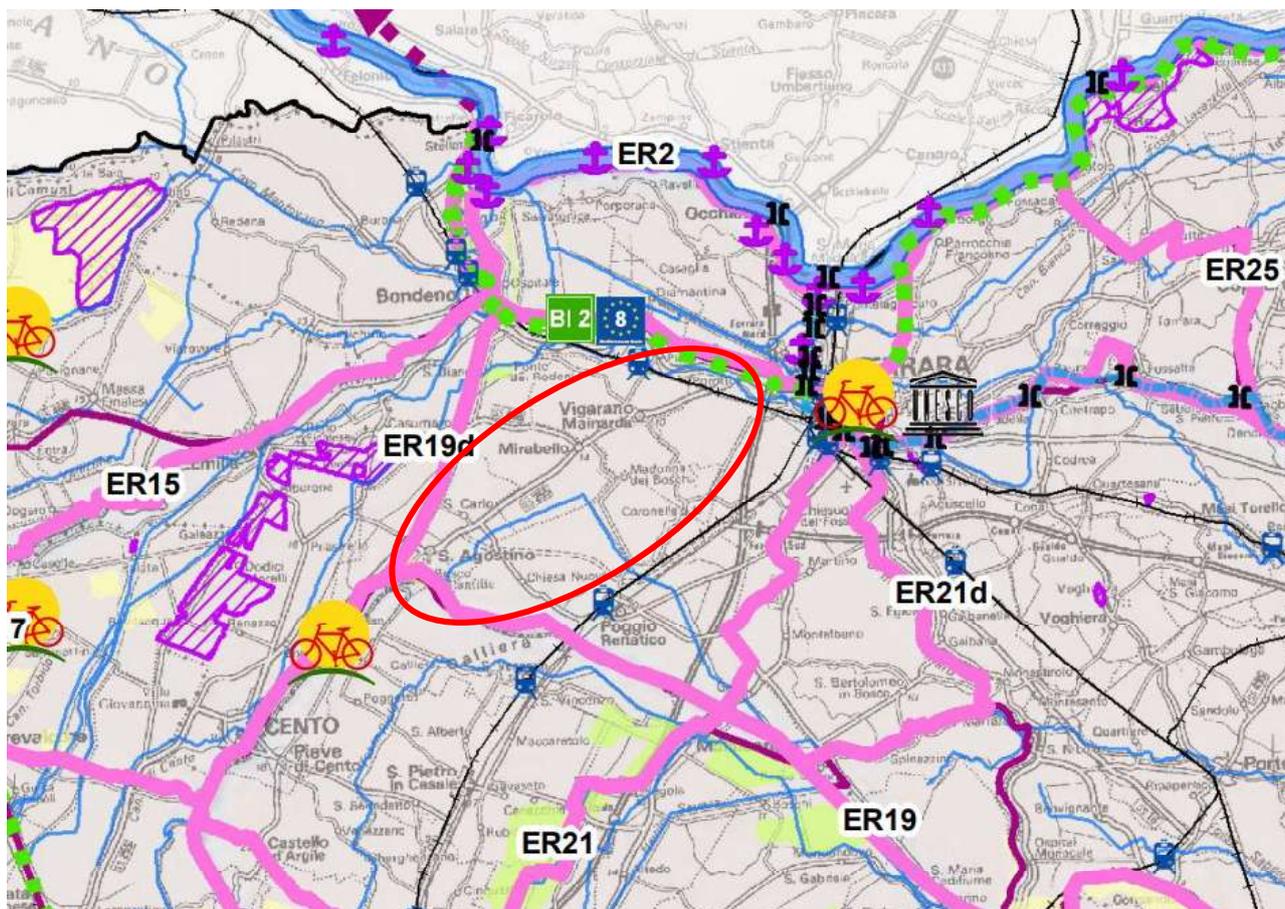
## PRIT 2025

Il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 (PRIT) è il principale strumento di pianificazione della Regione sulla mobilità ed è stato approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021 e pubblicato sul BUR n° 379 del 31/12/21.

Nella tavole, in particolare nella Carta E: Ciclovie Regionali, sono indicate (tra le altre):

- le ciclovie regionali
- le proposte RER per Rete Nazionale Ciclovie Art. 5 L2/2018
- la Rete Bicaltia 2012
- la Rete Eurovelo 2013
- i Circuiti locali di eccellenza.

Nello schema del sistema delle ciclovie contenute nel PRIT, la ciclovie del progetto VenTi si inserisce come percorso di collegamento tra importanti ciclovie regionali, nazionali ed europee. Tale posizione garantisce una connessione capillare per gli spostamenti casa-lavoro degli abitanti, mettendo in relazione il territorio e i comuni interessati dal progetto (Vigarano e Mirabello) con i principali centri regionali: Ferrara, Bologna. Consente inoltre di inserire i comuni stessi, oltre che nello sviluppo di territori di prossimità per gli abitanti, anche in una rete di fruizione anche turistica del territorio.



PRIT 2025 – Carta E, stralcio



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**

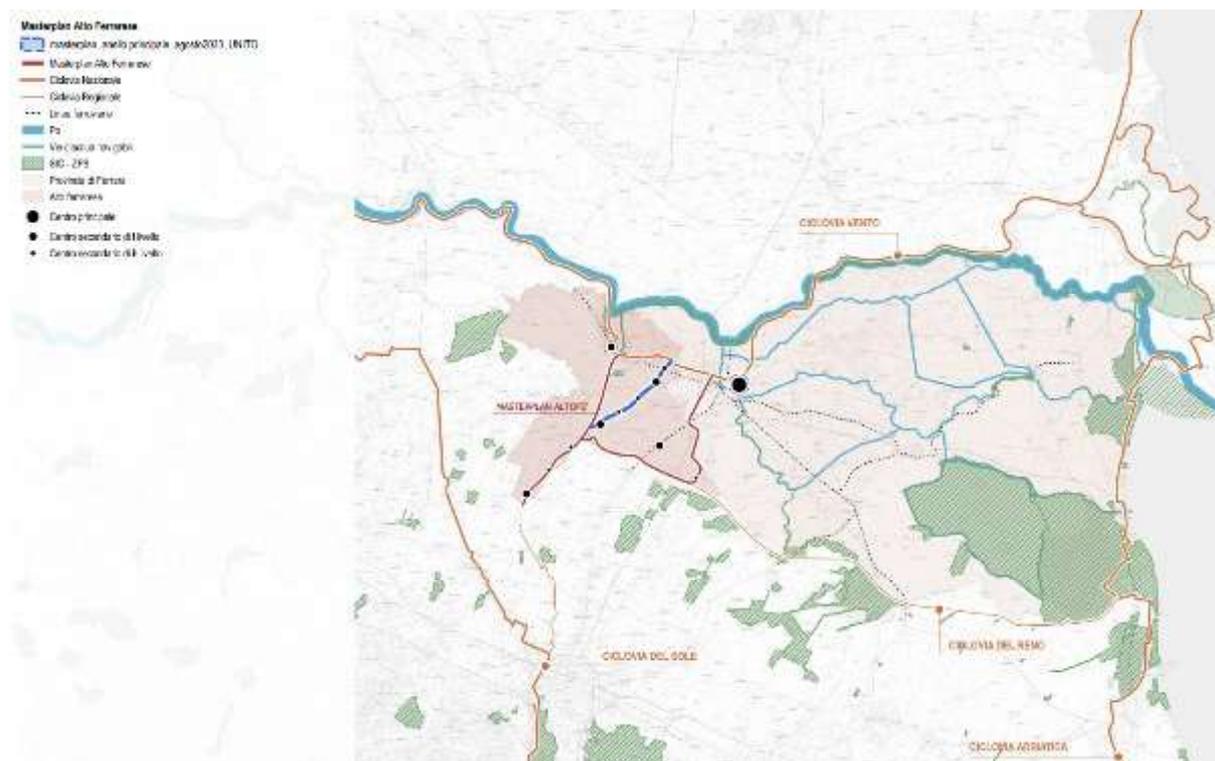


**LEGENDA**

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| Ciclovie regionali                                       | SIC                             |
| Ciclovie regionale Alta Appenninica                      | SIC-ZPS                         |
| Proposta RER per Rete Nazionale Ciclovie Art. 5 L.2/2018 | ZPS                             |
| Rete ciclabile provinciale principale                    | Parchi e riserve                |
| Ciclovie dei Parchi                                      | Beni paesaggistici              |
| Circuiti locali di eccellenza                            | Siti UNESCO                     |
| Rete Bicalitalia 2012                                    | Porti turistici marittimi       |
| Rete Eurovelo 2013                                       |                                 |
| Schema rete regioni extra RER                            | Attracco turistico              |
| Stazioni <3km da ciclovie RER                            | Ponti stradali sul Po           |
| Rete Ferroviaria   | Fiume Po                        |
|  | Sistema idroviario              |
|  | Reticolo idrografico principale |

**MASTERPLAN ALTO FERRARESE e ACCORDI INTERCOMUNALI**

Il progetto si inserisce in continuità con lo studio di fattibilità per una Ciclovie dell'Alto Ferrarese, recentemente elaborato con la condivisione di tutti i comuni dell'Alto Ferrarese (Bondeno, Cento, Poggio Renatico, Terre del Reno, Vigarano Mainarda), come primo tassello fondamentale di un anello ciclabile finalizzato a collegare questa porzione dell'areale provinciale con le direttrici provinciali e regionali e con le due ciclovie tangenti, in questa porzione di suolo, alla Provincia di Ferrara: la ciclovie VenTo a nord e la ciclovie Sole a ovest.



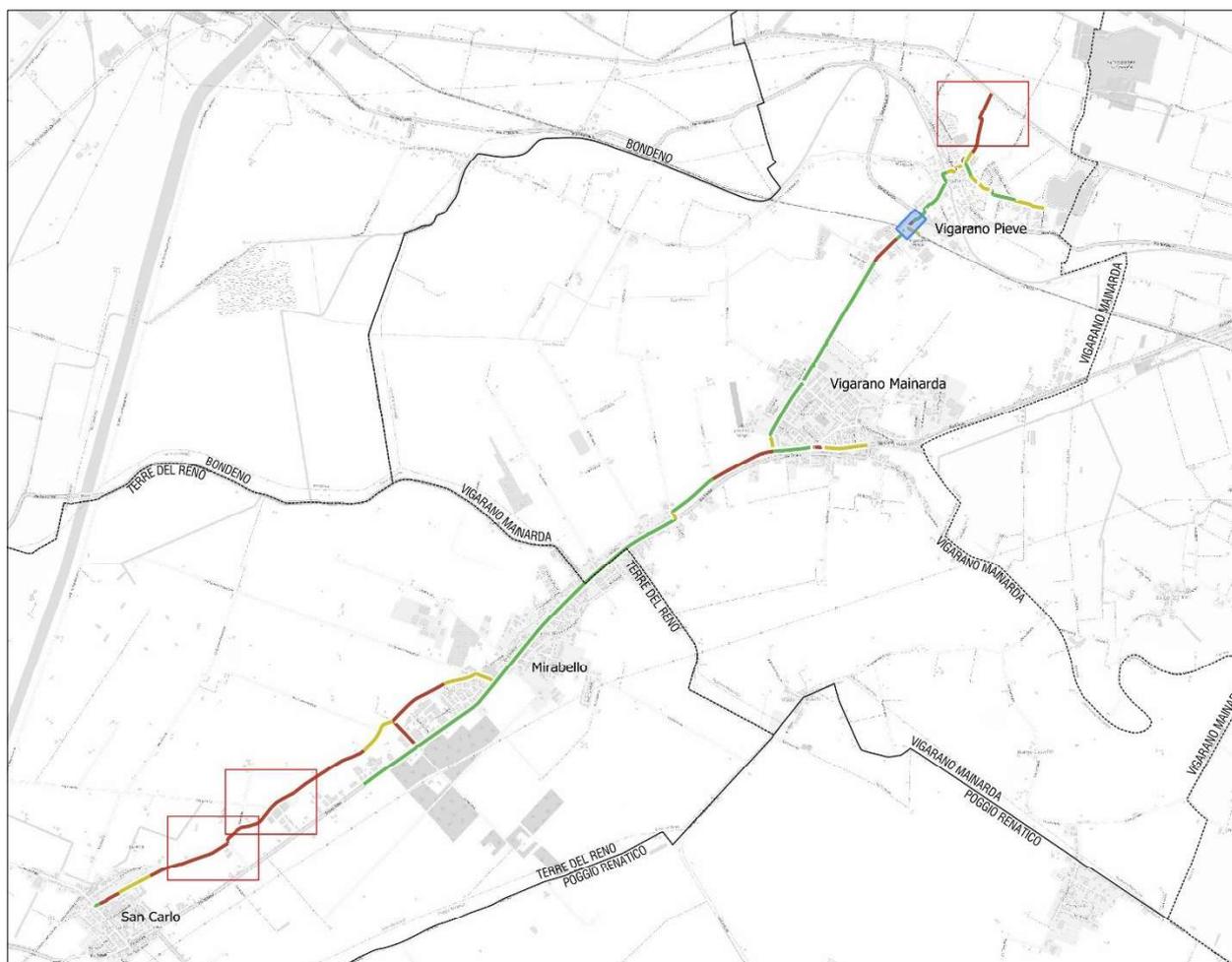
Masterplan Alto Ferrarese





## I TRATTI IN VARIANTE

Il tracciato di progetto della pista ciclopedonale comprende tratti già esistenti, tratti in previsione e tratti non previsti dai PRG.



*Ciclovía VenTi – tracciato di progetto e individuazione territoriale dei tratti in variante alla pianificazione*

In generale, gli interventi identificati con i codici A1, B1, B2 ed F3 insistono su aree di proprietà comunali già classificate come “ZONA DI INTERESSE COMUNE” (art. 40 del PRG). Tali interventi risultano pertanto già previsti dal PRG vigente.

I tratti non previsti dalla pianificazione vigente sono:

### A VIGARANO:

- a Vigarano Pieve, via XXV Aprile, tratto 03: intervento non in contrasto con la pianificazione vigente. Necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento A1 “ciclabile esistente, riqualificazione segnaletica esistente”;
- a Vigarano Pieve, via XXV Aprile, tratti 2-4-5 – intervento non in contrasto con la pianificazione vigente. Necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento B2 “Cambio regole, segnaletica verticale”;



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**



- a Vigarano Pieve, via Il Febbraio, i tratti 8-9 – intervento non in contrasto con la pianificazione vigente. Necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento B2 “Cambio regole, segnaletica verticale”;
- a Vigarano Pieve, Via Mantova, Tratti 12-13-14. L’intervento coerente con la pianificazione vigente, un tratto necessita l’inserimento del tracciato su PRG, ma non risulta in contrasto. Intervento B1 “Cambio regole, segnaletica verticale”;
- a Vigarano Pieve, Via I Maggio, Tratto 61: intervento non in contrasto con la pianificazione vigente. Necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento B1 “Cambio regole, segnaletica verticale”;
- a Vigarano Mainarda, Via Argine Reno, tratto 34: intervento non in contrasto con la pianificazione vigente – necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento B2, di “Cambio regole, segnaletica verticale”;
- a Vigarano Mainarda, Via Cento, Tratto 37: intervento non in contrasto con la pianificazione vigente. Necessita l’inserimento del tracciato su PRG. Intervento B1 “Cambio regole, segnaletica verticale”;
- il tratto che collega la ciclovia del Burana con il cimitero di Vigarano Pieve. È il tratto 1 (T.01) che prevede la realizzazione di circa 600 metri di pista ciclabile in area agricola. La sezione tipologica è la H3 – Nuova ciclovia a piano campagna in stabilizzato della larghezza di 2,75 m.

Tale tratto risulta di fondamentale importanza per il collegamento diretto dell’intera ciclovia con la ciclovia esistente denominata VenTo che costeggia il canale di Burana e collega il territorio con la città di Ferrara.

L’intervento non risulta previsto in PRG ma non è in contrasto con le destinazioni vigenti, pertanto si prevede la redazione di una variante al PRG finalizzata all’individuazione del tracciato sullo strumento urbanistico vigente e all’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio.



Tratto T.01



COMUNE DI TERRE DEL RENO  
COMUNE DI VIGARANO MAINARDA



Tratto T.01

- Il tratto 11 (T.11). L'intervento F5 - Nuova ciclovia in affiancamento con cordolo in cemento, della larghezza di 2,75 m è previsto per circa 40 m nella Frazione di Vigarano Pieve in via XXV Aprile, su area di proprietà privata identificata al Foglio 13 Mappale 57. L'intervento non è previsto nel PRG ma non risulta in contrasto con le destinazioni vigenti, pertanto si prevede la redazione di una variante al PRG finalizzata all'individuazione del tracciato sullo strumento urbanistico vigente e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.



Tratto T.11



Lo **strumento urbanistico vigente nel comune di Vigarano Mainarda** è il PRG denominato “VARIANTE GENERALE 2000” adottato con Delibera Consigliare n° 50 del 25/09/2000 e approvato con Delibera Consigliare n° 15 del 28/03/2001 – Variante n° 9 approvata con delibera CC n° 4 del 24/01/2008.

Dall’analisi del PRG vigente, non sono emerse incompatibilità tra la pianificazione locale e il progetto della Ciclovía VenTi. Per adattare gli strumenti urbanistici vigenti ai tratti sopra descritti della nuova pista ciclabile si procederà con una variante urbanistica, da approvare mediante Procedimento Unico ai sensi dell’art. 53 comma 1, lett. b della L.R. 24/2017 e ss. mm. e ii., con la finalità di apposizione del vincolo preordinato all’esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell’opera, essendo necessaria l’acquisizione delle aree da parte del Comune per la realizzazione dei lavori.

#### A TERRE DEL RENO

- (località Mirabello) la parte di percorso che coinvolge i tratti T.46 e T.47 lungo via IV Novembre. L’intervento prevede solo segnaletica orizzontale (sezione tipologica B1) e/o verticale (sezione tipologica B2) trattandosi di un tratto in promiscuo;
- Il tratto T.49 lungo via dell’Industria caratterizzato dalla sezione tipologica F5 - - nuova infrastruttura ciclabile in affiancamento a strada con cordolo. Il tracciato ciclopedonale non è previsto dal PRG, pertanto dovrà essere oggetto di variante al piano urbanistico.
- Il tratto 53 (T.53). Giungendo da nord, oltre il primo incrocio con Via Luneda, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo tratto che continua a seguire l’argine, con un tipo di infrastruttura leggera pavimentata con stabilizzato di cava, tratto 53 (T.53), sezione tipologica H3 - realizzazione di ciclovía in area verde. La prima parte è già prevista dal PRG, mentre se ne discosta la seconda parte, dal punto in cui svolta verso Via Luneda passando per la particella catastale sezione B, foglio 22, particella 50, per poi andarsi a ricongiungere con Via Luneda stessa. In questa porzione, che quindi delinea un tracciato diverso rispetto a quello definito dal PRG, vengono attraversate una zona produttiva agricola a vincolo parziale E3 (art.47), una zona produttiva agricola normale E1 (art. 52, NTA) e una fascia di rispetto reti tecnologiche (linea aerea 15 kV)



Tratto T.53

- Raggiunta nuovamente via Luneda si prevede la realizzazione di un tratto di percorso ciclopedonale su sede propria, separato da un cordolo spartitraffico, della larghezza di 3 metri, con allargamento del ciglio stradale e conseguente dell’argine su cui sorge l’infrastruttura (T.54), sezione tipologica G1 -



realizzazione ciclopedonale in sede propria con cordolo mediante allargamento del rilevato stradale. Anche questo tratto non risulta previsto dagli strumenti di pianificazione vigenti.

Art. 40 – Zone destinate alla viabilità esistente e di progetto e relative fasce di rispetto – Viabilità storica e panoramica extraurbana

7. Viabilità storica e panoramica extraurbana

*Nelle tavole di Piano 1:5000 vengono individuate, con apposite simbologie, tutte le strade di interesse storico e panoramico presenti nel territorio. Detta viabilità non può essere soppressa nè modificata, se non per motivi di sicurezza (strade-argine) o pubblica incolumità. La fascia di inedificabilità viene individuata graficamente sulle carte di P.R.G./V. In particolare, per quanto riguarda la strada Cento-Ferrara non può essere modificata ne soppressa. In caso di allargamento per ragioni di sicurezza questo deve avvenire dalla parte destra andando in direzione di Ferrara, così come vanno salvaguardate le emergenze antropiche riconoscibili (ville ed ambiti agricoli) dalla parte sinistra sempre nella stessa direzione sopradetta.*

- (località Sant'Agostino) All'altezza dell'impresa Edil Vi.Mas. Di Vitulli Domenico & C. Snc, il percorso di progetto, della larghezza di 2,75 m, prosegue seguendo il naturale andamento del paleovalveo in quota, su proprietà privata, fino ad arrivare al fondo di Via Primo Maggio. Oltre a una azione espropriativa, si prevede la necessità di abbattimento di alcuni alberi esistenti (di specie alloctona) inevitabile per la realizzazione del percorso (T.55), sezione tipologica H3 - realizzazione di ciclovia in area verde. Il tracciato passa per una zona produttiva urbana D2, industriale di completamento (art.35, NTA), per una zona agricola E2, ovvero zona produttiva agricola a vincolo parziale (art.53, NTA) e per una zona residenziale B5, di completamento di borghi agricoli esistenti (art.25, NTA).



Tratto T.54 e T.55



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**



- Tratto T.56. Dall'incrocio con Via Primo Maggio, il tracciato di progetto prosegue lungo una strada sterrata esistente per andarsi a immettere su Via Rossini. Questo tratto è in zona produttiva agricola a vincolo parziale E3. La sezione tipologica è la H3 - realizzazione di ciclovia in area verde. Tale tratto non è previsto dagli strumenti urbanistici.
- Trattati T57, T58, T59, T60. Seguendo Via Rossini la ciclopedonale di progetto prosegue lungo la viabilità carrabile esistente interna al centro edificato e termina all'incrocio con Via Risorgimento. Su Via Rossini il progetto prevede la realizzazione di un tratto di ciclabile in promiscuo fino all'incrocio con Via VIII Marzo e un tratto di ciclabile in affiancamento a strada con cordolo dall'incrocio con Via VIII Marzo fino all'inizio di Piazza Pola. I tratti non previsti dagli strumenti urbanistici vigenti sono il T59 e il T60.



**Gli strumenti urbanistici vigenti sul territorio comunale di Terre del Reno sono:**

- il Piano regolatore generale dell'ex Comune di Mirabello (con Deliberazione di Giunta Regionale n. 725 del 13/10/1998 e successive varianti di cui ultima Piano della Ricostruzione (PdRIC), approvato in data 30/07/2014 con Delibera di Consiglio Comunale di Mirabello n. 31 – primo stralcio, in data 17/03/2015 con Delibera di Consiglio Comunale di Mirabello n.19 – secondo stralcio, in data 15/07/2019 con Delibera di Consiglio Comunale di Terre del Reno n. 34 – terzo stralcio)
- il Piano regolatore generale dell'ex Comune di Sant'Agostino (secondo la Variante al Piano Regolatore Generale, approvata con Delibera di Giunta Provinciale n.75 del 27/02/2007, con presa d'atto di Consiglio Comunale di Sant'Agostino n.29 del 22/06/2007 e con Delibera di Giunta Provinciale n.142 del 26/04/2007, con presa d'atto Delibera di Consiglio Comunale di Sant'Agostino n. 30 del 22/06/2007 e successive varianti al Piano della Ricostruzione (PdRIC), approvate in data 31/07/2015



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**



con Delibera di Consiglio Comunale di Sant'Agostino n. 40 e in data 15/07/2019 con Delibera di Consiglio Comunale di Terre del Reno n. 35).

Dall'analisi dei PRG vigenti, non sono emerse incompatibilità tra la pianificazione locale e il progetto della Ciclovia VenTi. Facendo riferimento all'elaborato del PFTE "PF-AR-06\_Planimetria di progetto", i tratti di progetto che saranno oggetto di variante per l'inserimento del tracciato della ciclabile nel PRG sono: T46, T47, T49, T53 (solo la seconda parte), T54, T55, T56, T59, T60.

Per adattare gli strumenti urbanistici vigenti alla nuova pista ciclabile si procederà con una variante urbanistica, da approvare mediante Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 comma 1, lett. b della della L.R. 24/2017 e ss. mm. e ii., con la finalità di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, essendo necessaria l'acquisizione delle aree da parte del Comune per la realizzazione dei lavori. Per un'indicazione dettagliata delle aree soggette ad esproprio si faccia riferimento all'elaborato relativo al piano particellare di esproprio.

Si sottolinea inoltre che il percorso di progetto prevede dei tratti di ciclabile che non sono mai stati realizzati ma che coincidono con il progetto proposto. Questi fanno parte di un progetto per la realizzazione di un percorso ciclo turistico denominato "dal Po al Reno" che aveva visto l'assegnazione di un contributo da parte della Regione Emilia-Romagna, nell'ambito del Programma Speciale d'Area della Pianura Cispadana, con Delibera del Consiglio Regionale n. 554 del 6 aprile 2004 e decreto n. 314 del 26 novembre 2004 ai Comuni di Bondeno, Vigarano Mainarda, Mirabello, Poggio Renatico, Sant'Agostino, Cento, Pieve di Cento e Galliera. Il progetto prevedeva la costruzione di una pista ciclabile che collega gli 8 Comuni sopra specificati per una lunghezza complessiva, a regime, di circa 71 km, sfruttando, in parte, la rete di piste ciclabili esistenti nel territorio dei vari Comuni. Il tracciato si collega alla città di Ferrara, attraverso l'esistente pista ciclabile lungo il canale di Burana e con il mare Adriatico, attraverso la Destra Po, per un itinerario complessivo di alcune centinaia di chilometri di grande valenza turistica e naturalistica. Questo progetto fu recepito dal PRG dell'ex Comune di Mirabello, ma realizzato solo in parte.



## CONCLUSIONI

In generale, per le trasformazioni previste dal progetto non si ritiene che si verifichino rischi ed effetti dal punto di vista paesaggistico-ambientale in quanto trattasi di opere che non alterano il profilo altimetrico dei terreni e non creano alterazione percettiva del paesaggio, ad eccezione del breve tratto lungo via Luneda, tratto T.54, dove si prevede l'allargamento del rilevato stradale, per motivi di sicurezza stradale (l'allargamento consentirà di realizzare un tratto di ciclabile in sede propria).

Nei contesti extraurbani interessati dai nuovi tratti della ciclabile infatti si è optato per una larghezza della pista entro i 3,00 m e di un pacchetto che prevede un sottofondo in misto stabilizzato e una pavimentazione in stabilizzato di cava (sezione tipologica H3 - realizzazione di ciclovia in area verde).

Rispetto alle componenti ambientali:

- **ATMOSFERA E SALUTE UMANA:** La tipologia di intervento è ascrivibile nell'ambito della mobilità lenta e ricade automaticamente nelle soluzioni promosse e largamente finanziate proprio al fine di sostenere forme di mobilità sostenibile, in virtù dell'impatto basso-nullo a livello di inquinamento. In particolare l'intervento in oggetto risulta coerente con gli obiettivi del PAIR2030, e concorre al loro raggiungimento assolvendo a diverse azioni previste dal Piano. Gli impatti prevedibili a carico della componente ambientale atmosferica in termini di emissioni sono pertanto riconducibili alla fase di cantiere e sono sostanzialmente dovuti alla presenza dei mezzi meccanici e mezzi di trasporto (rumore e agenti chimici inquinanti), alle operazioni di scavo e rinterro (polveri) durante la realizzazione dei diversi interventi. Tutti gli effetti prodotti, la cui entità può essere considerata modesta in ordine alle operazioni previste, hanno comunque un impatto reversibile e locale. La realizzazione del percorso ciclabile determinerà, in fase di cantiere, un'emissione di rumore dovuta alle macchine operatrici utilizzate per le attività di costruzione delle opere. Tuttavia considerate le caratteristiche dell'opera e degli interventi da realizzare, non si prevedono al riguardo lavorazioni o mezzi particolarmente rumorosi e si precisa che le lavorazioni saranno di limitata durata temporale. In fase di esercizio, data la natura e le finalità degli interventi nel loro complesso, non sono previsti impatti negativi sulla qualità dell'aria, al contrario l'utilizzo delle opere realizzate e l'opportunità di poter ricorrere a forme di spostamento sostenibili contribuirà al miglioramento delle condizioni dell'aria attraverso una graduale diminuzione del traffico carrabile anche da parte dei residenti dei comuni interessati per gli spostamenti quotidiani, con conseguente potenziale modifica delle scelte modali dei cittadini verso forme di mobilità più sostenibili e salutari. In fase di esercizio, data la natura dell'opera, non si prevede inquinamento acustico ed emissioni in atmosfera derivabili dal suo utilizzo.
- **ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE:** Gli interventi a realizzarsi non altereranno la funzionalità ecologica, idraulica e l'equilibrio idrogeologico dei paesaggi, perché insisteranno prevalentemente su percorsi già esistenti operando sul manto superficiale per renderlo idoneo alla ciclabilità e in alcuni casi prevedendo nuovi percorsi ciclabili, sempre lungo percorsi esistenti. L'impermeabilizzazione indotta dall'opera di progetto non risulta essere significativa e la realizzazione del percorso non influisce significativamente sul regime di deflusso delle acque superficiali. Durante la fase di cantiere verrà utilizzata acqua per la bagnatura delle superfici, eventuale costipamento di piccoli rilevati, lavaggio mezzi, ma l'impatto di tali immissioni nel regime delle acque superficiali può ritenersi trascurabile. L'area di lavoro verrà mantenuta esente dal rischio di allagamenti tramite un adeguato



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**



sistema di drenaggio studiato in successiva fase progettuale. Per quanto attiene la fase di esercizio non si prevedono impatti sulle acque superficiali né su quelle sotterranee.

- **SUOLO, SOTTOSUOLO E USO DEL SUOLO:** Il consumo di suolo è un aspetto di importanza primaria nella realizzazione di infrastrutture per la mobilità (anche quando si tratta di mobilità lenta) essendo tipicamente associate a impermeabilizzazione, cambio di destinazione d'uso, utilizzo rilevante di risorse primarie, modificazioni morfologiche del territorio mediante operazioni di scavo e riporto. Nel presente caso, l'infrastruttura di progetto consiste in una ciclovia il cui tracciato di progetto opera una ricucitura di strade e viabilità già fruibili, limitando gli interventi alla sistemazione di ciclabili e stradelli esistenti o alla realizzazione di corsie ciclabili riservate, marginali alla viabilità ordinaria esistente.

La ciclovia, per modalità costruttive, risulta nettamente meno impattante delle altre infrastrutture di trasporto, in virtù delle limitate larghezze trasversali, che si mantengono sui 2.50-3.00 m (o confermano lo stato di fatto) e del tipo di sezioni tipologiche e di intervento. Per quanto attiene le scelte progettuali la morfologia del terreno in generale non viene modificata poiché il percorso coincide con le sedi di strade esistenti o con sedimi già antropizzati, potendo escludere di conseguenza l'induzione di fenomeni erosivi o di dissesto locali. In generale, infatti, le operazioni previste per la realizzazione del percorso ciclabile o delle opere accessorie non prevedono scavi molto profondi.

Si evidenzia inoltre l'assenza di rilevanti opere infrastrutturali.

Gli impatti prevedibili a carico della componente ambientale suolo e sottosuolo, in fase di realizzazione, sono legati alla gestione e sistemazione delle aree di cantiere nonché alla organizzazione del transito dei mezzi.

Durante tutte le fasi di lavorazioni, fino al completamento dell'opera, sarà necessario definire un adeguato piano di coordinamento per agevolare lo svolgimento delle attività che per la maggior parte risultano su strade esistenti a basso livello di transito veicolare, o comunque a bassa velocità. Sarà importante prevenire fenomeni di dilavamento o sversamenti accidentali che potrebbero contaminare il suolo ed il sottosuolo. Non si prevedono impatti su suolo e sottosuolo espliciti durante la fase di esercizio e non si ritengono necessarie misure di mitigazione essendo state prese decisioni utili a limitare tale impatto in fase progettuale. In fase di esercizio, non sono prevedibili impatti a carico della componente suolo e sottosuolo vista la natura dell'opera, risultando trascurabili i anche i fattori di impermeabilizzazione, rispetto allo sviluppo estensivo dell'opera.

- **VEGETAZIONE, FAUNA ED ECONSISTEI:** il progetto non attraversa aree tutelate o interessate dalla Rete Natura 2000. In generale non si prevedono impatti significativi dell'opera sulla componente vegetazionale e faunistica, trattandosi principalmente di interventi di rifacimento di pavimentazioni esistenti e interventi di nuova segnaletica. Anche i tratti che prevedono la realizzazione di una nuova ciclovia interessano principalmente contesti già urbanizzati e infrastrutturati.
- **PAESAGGIO:** Il tracciato della ciclovia seguirà il più possibile la viabilità esistente di cui ridisegna e riqualifica la sezione. I tratti di nuova realizzazione di ciclabile in area verde prevedono una sezione tipologica H3 in misto di cava dello spessore di 20 cm, regolarizzazione del fondo in stabilizzato naturale dello spessore di 10 cm e pavimentazione in stabilizzato a calce. Si tratta quindi di un intervento coerente in termini paesaggistici con il contesto in cui si inserisce. L'impatto percettivo



**COMUNE DI TERRE DEL RENO**  
**COMUNE DI VIGARANO MAINARDA**



complessivo è visibile solo localmente e verrà, con grande probabilità, riconosciuto come una riqualificazione.

Si sottolinea inoltre che la realizzazione dei nuovi tratti contribuirà al completamento di un percorso ciclopedonale lungo circa 20 km, in grado di mettere in connessione quattro centri urbani. Tale infrastruttura contribuirà:

- a incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti urbani ed extraurbani, sia per attività ludico-sportive che per gli spostamenti casa-lavoro e, in generale, per lo sviluppo di territori di prossimità
- a diminuire il numero di auto e conseguentemente i flussi veicolari
- a migliorare la qualità dell'aria e a diminuire l'inquinamento, in particolare in relazione al valore di NO<sub>2</sub> (biossido di azoto, inquinante marcatore del traffico urbano)

In coerenza con l'Atto di Coordinamento tecnico in merito agli interventi di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) e al procedimento unico di cui all'art. 53 della Legge Regionale n. 24 del 2017 (approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1577 del 8 luglio 2024), il presente documento di Valsat non individua nel progetto significativi impatti ambientali e territoriali conseguenti alle trasformazioni previste. Non si prevedono pertanto misure di compensazione e di riequilibrio ambientale

Terre del Reno, 17/07/2025

Comune di Terre del Reno      Il Responsabile del Settore LLPP, Reti e Patrimonio (firmato digitalmente)

Comune di Vigarano Mainarda      Il Responsabile del Settore Tecnico      (firmato digitalmente)