



## Provincia di Modena

Viale Martiri della Libertà, 34 – 41121 Modena  
Posta elettronica certificata [provinciadimodena@cert.provincia.modena.it](mailto:provinciadimodena@cert.provincia.modena.it)  
Tel. 059 209 111 – Codice Fiscale Partita Iva 01375710363

PROGETTO DI COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE  
MODENA – GAGGIO – VILLA SORRA – CASTELFRANCO EMILIA  
CUP: G11B18000150003 CIG: Z9B3220794

### I progettisti:

Paes. Giulia Mazzali  
Arch. Chiara Canali  
Geol. Saverio Ferri

### Il Responsabile Unico

del Procedimento:  
Ing. Daniele Gaudio



## PROGETTO DEFINITIVO

### POC-2-1-B

Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) e sintesi non tecnica

Novembre 2022

### Mazzali Giulia, paesaggista

via Marzabotto, 10 - 40133 Bologna

mail: [mazzali.paesaggista@gmail.com](mailto:mazzali.paesaggista@gmail.com) PEC: [giulia.mazzali@archiworldpec.it](mailto:giulia.mazzali@archiworldpec.it)

tel. 3397225818 – P.Iva: 03181100367 - CF: MZZGLI81M62F240S

## PREMESSA

La Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) è richiesta all'art. 18 dalla L.R. 24 del 2017 per i piani urbanistici e le loro varianti al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, e con lo scopo di stabilire quali siano gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani. Nello specifico l'obiettivo del presente documento è la valutazione di quali siano gli impatti significativi sul territorio e sull'ambiente derivanti dal PIANO OPERATIVO COMUNALE (POC) del Comune di Castelfranco Emilia, per la localizzazione di opere e servizi pubblici e di interesse pubblico denominati "Completamento del collegamento ciclopedonale tra Modena – Gaggio – Villa Sorra – Castelfranco Emilia". La VALSAT è tesa ad evidenziare i complessivi effetti che l'insieme delle previsioni dell'Intervento proposto intendono perseguire, fornendo le indicazioni circa gli impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre, e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.

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

- Il tratto di ciclovia in progetto è presente nella pianificazione sovraordinata ed in particolare si inserisce nella Rete delle Ciclovie del PRIT 2025 e viene individuata nella "Carta E" come "Ciclovia regionale ER17d1" (Ciclovia del Sole direzione Modena Nord);
- Il tratto di ciclovia in progetto è presente nella pianificazione sovraordinata ed in particolare si inserisce nella Rete di primo livello (in parte esistente e in parte di progetto) e viene individuata nella Carta della mobilità del PTCP della Provincia di Modena ( 5.3 Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale);
- il PSC del Comune di Castelfranco Emilia, approvato con Delibera del C.C. 76 del 08/04/2009 e successive varianti, seppur con lievi differenze di tracciato, individua la ciclovia in progetto nella "Mobilità ciclabile e ciclopedonale art. 36", in parte come esistente e in parte come di progetto. Tali differenze non sono significative poiché la Norma precisa che quelli identificati negli elaborati grafici "sono da intendersi come tracciati di massima"
- il PSC del Comune di Castelfranco Emilia approvato con Delibera del C.C. 76 del 08/04/2009 e successive varianti comprendono, fra gli elaborati, la Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT);

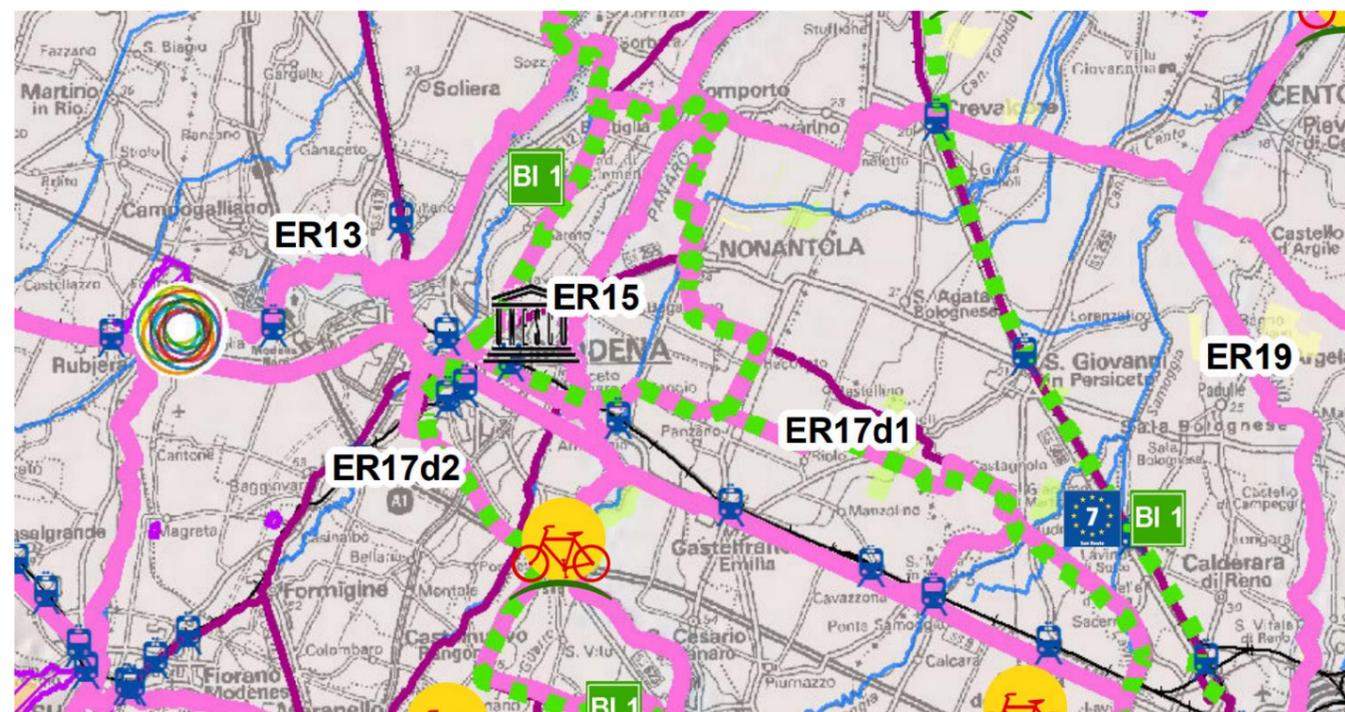


Figura 1- Estratto della Carta E del PRIT 2025 dove la ciclovia in progetto è identificata come "Ciclovia regionale ER17d1"

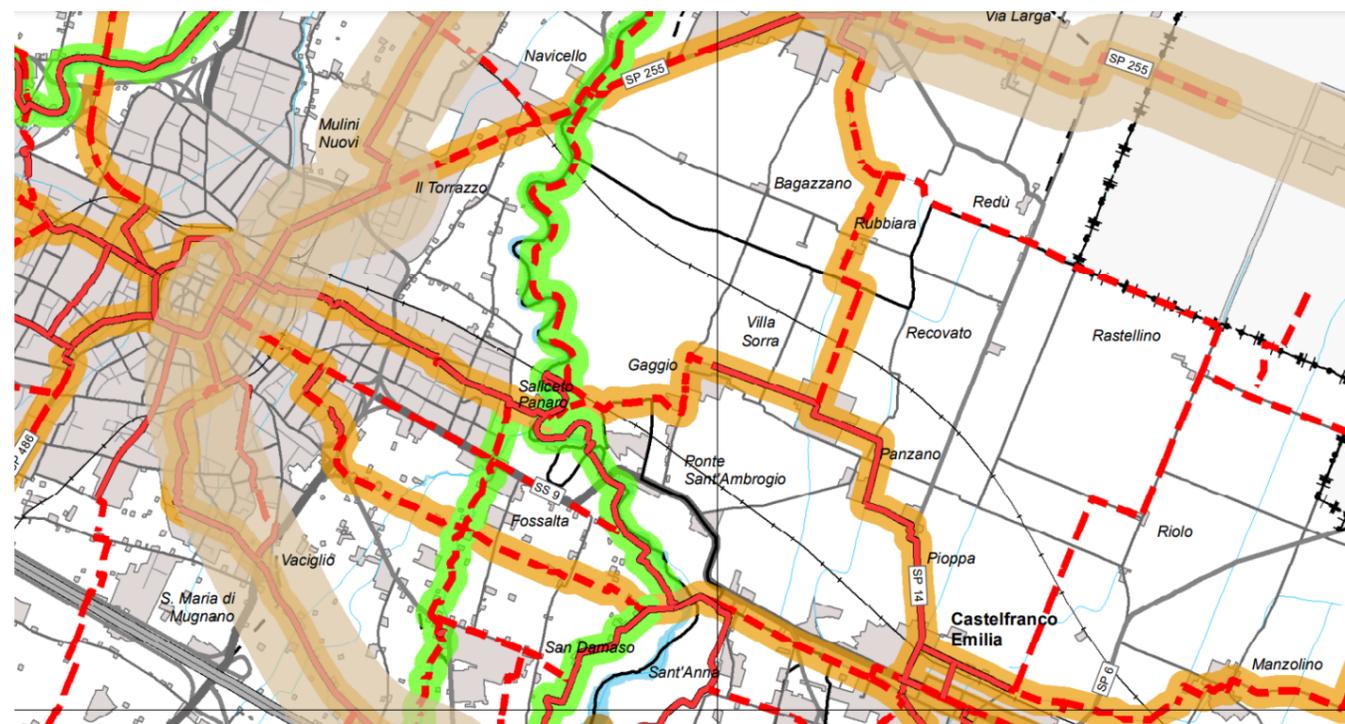


Figura 2- Estratto della Carta 5.3 Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale del PTCP della Provincia di Modena



Figura 3 - Estratto della Tavola delle Dotazioni del PSC. Il tracciato individuato dal Piano coincide con quello di progetto tranne nel tratto iniziale lungo il Fiume Panaro dove la pista ciclopedonale di progetto si porta verso nord seguendo la sommità dell'argine maestro del fiume, su un sentiero già realizzato con fondo in ghiaietto. In questo tratto non sono previsti interventi.

## LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA

Il PIANO OPERATIVO COMUNALE del Comune di Castelfranco Emilia, per la localizzazione di opere e servizi pubblici e di interesse pubblico, in Località Gaggio, riguarda il completamento del collegamento ciclopedonale tra Modena – Gaggio – Villa Sorra – Castelfranco Emilia.

Il tracciato inizia sul ponte ciclabile del Panaro, al confine tra i comuni di Modena e Castelfranco Emilia e termina in via Sebenico, in corrispondenza della ciclabile che da via Sebenico porta a Panzano e poi al capoluogo comunale. Il percorso ciclopedonale si sviluppa in linea principale su un tracciato già esistente e gli interventi riguarderanno il miglioramento o la realizzazione del fondo pavimentato, l'acquisizione in proprietà pubblica di aree oggi private, il completamento della segnaletica orizzontale e verticale, e lo studio delle intersezioni e degli attraversamenti.

Per semplicità descrittiva si è diviso il tracciato in tratti omogenei di cui si trova corrispondenza negli elaborati grafici. A seguire vengono descritti con maggiore dettaglio gli interventi previsti nei diversi tratti.

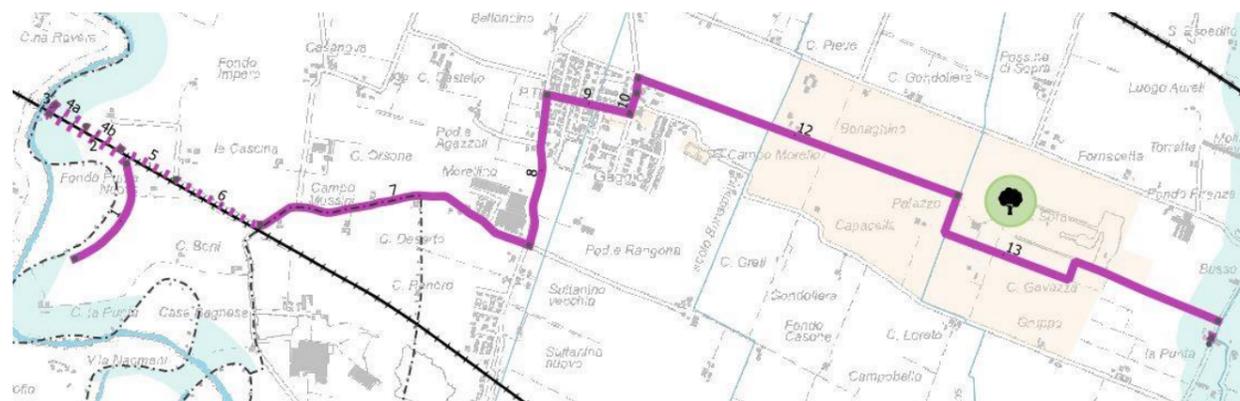


Figura 4 - Schema del tracciato di progetto con la suddivisione in tratti

### Tratto 1

La ciclabile di progetto inizia alla fine della passerella sul ramo morto del fiume Panaro, da questo punto inizia anche il Percorso Natura Panaro in direzione sud. La pista ciclopedonale di progetto si porta verso nord seguendo la sommità dell'argine maestro del fiume, dove è già presente un sentiero realizzato con fondo in ghiaietto. **In questo tratto non sono previsti interventi.**

### Tratto 2

L'argine del fiume Panaro arriva contro la massicciata ferroviaria della linea Bologna-Milano, la pista devia a sinistra parallelamente ai binari fino a raggiungere il sottopasso ferroviario esistente. Attualmente il fondo è in terra battuta, il progetto prevede di realizzare la pista di larghezza 2,5 m in ghiaia stabilizzata per dare maggiore comfort e sicurezza al transito in ogni stagione e condizione meteorologica. Per dare maggiore continuità alla fascia vegetata già presente lungo la linea ferroviaria verranno messi a dimora nuovi esemplari di specie arbustive.

### Tratto 3

Il passaggio sotto al ponte della ferrovia è stato realizzato nel 2012 dalla Provincia di Modena, previo accordo con RFI. Una parte del sottopasso ha la pavimentazione in assi di legno, per le quali questo progetto prevede un intervento di manutenzione ordinaria con la posa di impregnante protettivo.

### Tratto 4

Oltrepassato il ponte, la pista ritorna verso est parallelamente alla linea ferroviaria. La pista, di larghezza 2,5 m, verrà realizzata con fondo pavimentato in ghiaia stabilizzata. Il tracciato poi prosegue sempre parallelamente alla linea ferroviaria su uno stradello esistente in ghiaia. In questo tratto si prevede di mantenere il fondo ben costipato dagli anni ed a questo aggiungere uno strato di stabilizzato fine così da chiudere le buche e rendere omogenea la pavimentazione.

### Tratto 5

La pista continua a svilupparsi parallelamente alla linea ferroviaria sul limitare del terreno agricolo, dove è già presente il sedime di un sentiero in terra battuta. Il progetto prevede la realizzazione della pista di larghezza 2,5 m con fondo pavimentato in ghiaia stabilizzata. Per dare maggiore continuità alla fascia vegetata già presente lungo la linea ferroviaria verranno messi a dimora nuovi esemplari di specie arbustive.

### Tratto 6

La pista si inserisce sul tratto di strada vicinale di servizio a due corti agricole. La sezione stradale attualmente in ghiaia verrà pavimentata in asfalto per i 3 m centrali.

### Tratto 7

La ciclovia di progetto si immette su via Olmo nel punto in cui la strada comunale finisce contro la ferrovia, essendo stato chiuso il passaggio a livello. La strada è già oggetto di limitazione della velocità a 30 km/h, ed è a bassissimo traffico in quanto strada chiusa di accesso alle poche abitazioni presenti. In questo tratto il progetto prevede l'inserimento di segnaletica per le strade F-bis (strada prevalentemente destinata alla percorrenza ciclopedonale), verrà quindi potenziata la segnaletica di asse "30". Al fine di garantire maggiore sicurezza al percorso ciclabile, laddove via Olmo presenta buche importanti tra i tratti 6 e 7, verrà ripristinato l'asfalto per un tratto di circa 35 m.

### Tratto 8

Via Olmo termina all'intersezione con via Mavora dove è presente una pista ciclabile asfaltata e illuminata in sede propria sul lato est della strada, oltre il filare alberato. Vi si accede in sicurezza in quanto è presente sull'intersezione stradale un impianto semaforico con rilevatore di presenza. In questo tratto il progetto prevede il ripasso e l'integrazione della segnaletica orizzontale e l'integrazione e la sostituzione della segnaletica verticale dedicata alla ciclabile al fine di rendere più chiaro e sicuro per gli utenti il percorso di attraversamento da intraprendere. Tra gli interventi previsti all'intersezione tra via Olmo e via Mavora rientra anche l'introduzione di "case avanzate", ovvero linee di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (si veda il capitolo Segnaletica).

### Tratto 9

Una volta raggiunto il centro di Gaggio il tracciato devia a destra in via Chiesa, dove si collocano le principali attività commerciali. Si tratta di una strada ampia con marciapiede e filare alberato su entrambi i lati. In questo tratto verrà modificata la segnaletica al fine di trasformare il pedonale posto a sud in pista ciclopedonale. Si prevede inoltre la realizzazione di 3 nuovi attraversamenti ciclo-pedonali, in corrispondenza delle intersezioni sulle laterali di via Chiesa, lato sud.

### Tratti 10 e 11

Alla fine di via Chiesa, verrà realizzato uno scivolo di immissione della ciclabile in promiscuo nella doppia rotatoria. Verrà contestualmente inserita segnaletica verticale di indicazione della pista ciclopedonale e di moderazione della velocità con il limite dei 30 Km/h. A questa segnaletica verticale si prevede di aggiungere due dossi uno in via Prati ed uno in via della Villa.

### Tratto 12

La pista ciclopedonale si immette sulla provana storica di Villa Sorra. Il rettilineo, lungo 1.300 m, è costituito da una carraia in ghiaietto stabilizzato larga 3 m. In questo tratto non sono previsti interventi.

### **Tratto 13**

In questo tratto esiste già la pista ciclopedonale in sede propria costruita alcuni anni or sono dal Comune di Castelfranco Emilia, che segue parallelamente il parco retrostante la villa sul lato sud. La pista è realizzata in ghiaietto. In questo tratto, coperto da vincolo, l'unico intervento riguarderà l'inserimento di segnaletica verticale relativa agli itinerari turistici ciclopedonali.

### **Tratto 14**

La ciclabile di Villa Sorra si interrompe attualmente su via Sebenico, una strada comunale a basso traffico, che però, dato il rettilineo, è percorsa a velocità sostenuta dai veicoli. La ciclabile che porta a Panzano e Castelfranco inizia 150 m più a sud. Verrà previsto il collegamento delle due ciclabili mediante una lieve deviazione della strada a formare una chicane e l'esproprio di una fascia di terreno nelle aree cortilive private poste a ovest di via Sebenico. Il progetto prevede l'allargamento del rilevato stradale e la realizzazione della pista ciclopedonale pavimentata in asfalto, separata dalla strada tramite una cordatura in cls di larghezza 50 cm e protetta verso le aree cortilive private da una staccionata in legno, in continuità con quanto già realizzato nel tratto precedente. Questo intervento comporterà l'abbattimento di due Alberi, i cui impianti compensativi saranno da concordare con l'Amministrazione. Il primo tratto (14a), dal ciclabile esistente proveniente da Villa Sorra fino all'accesso carraio privato, avrà una larghezza 2,2 m, e prevede un raccordo con l'area cortiliva privata tramite la realizzazione di una scarpata inerbita. Il tratto successivo (14b), dall'accesso carraio privato fino alla ciclabile esistente sul lato opposto di via Sebenico, avrà una larghezza di 2 m e l'allargamento del rilevato stradale sarà realizzato con un muro di contenimento in c.a. prefabbricato. Il disassamento della strada sarà messo in evidenza tramite l'inserimento di marker "occhi di gatto" a led. Per una maggiore sicurezza l'attraversamento ciclopedonale sarà illuminato con due dispositivi dedicati.

### **Segnaletica orizzontale e verticale**

Lungo tutto il tracciato è previsto l'inserimento di segnaletica orizzontale e verticale specifica per il percorso ciclopedonale come previsto dal Codice della Strada e tabelle informative turistiche.

## **SINTESI DI VINCOLI, LIMITI E CONDIZIONI DI SOSTENIBILITÀ**

- Per le Aree di tutela ai sensi dell'Art. 142 D. Lgs. 42/2004 e i Beni tutelati ai sensi degli artt. 2 e 10 del D.Lgs. 42/2004 dovrà essere richiesta l'Autorizzazione Paesaggistica.
- Per gli interventi nelle "Fasce di espansione inondabili" e "Zone di tutela ordinaria di bacini e corsi d'acqua" sarà necessario acquisire il parere favorevole dell'ente o dell'ufficio preposto alla tutela idraulica (nel caso specifico l'Autorità di Bacino del Fiume Po).
- Per le "Fasce di espansione inondabili" e per le "Zone di tutela ordinaria" preservare e migliorare la primaria fruizione idraulica e di tutela naturalistica ed ambientale.
- Per i "Dossi di ambito fluviale recente" e "Paleodossi di accertato interesse percettivo e/o storico testimoniale e/o idraulico" va preservata la permeabilità del suolo e l'assetto morfologico ed il microrilievo originario al fine di non pregiudicare la funzione di contenimento idraulico.
- Per la fascia di deflusso della piena (Fascia A) e la fascia di esondazione (Fascia B) perseguire l'obiettivo di garantire le condizioni di sicurezza idraulica, di mantenere e/o recuperare le condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo, di consentire l'evoluzione naturale del fiume in rapporto alle esigenze di stabilità delle difese e di mantenimento in quota dei livelli idrici di magra, in conformità a quanto riportato nelle norme di attuazione del PAI vigente; non modificare i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale, in applicazione di quanto previsto dalla normativa del PAI".
- Per gli "insediamenti storici" e le "pertinenze degli edifici di valore storico" è fatto divieto di alterare lo stato dei luoghi e sono ammessi esclusivamente interventi di valorizzazione ambientale correlati al patrimonio storico.
- In relazione al tema del rischio sismico si rileva che il tracciato della ciclopedonale interessa "Aree soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche e a potenziale liquefazione" perimetrate nella Carta 2.2 "Aree suscettibili di effetti locali" del PTCP2009 e regolamentate dall'art. 14 delle Norme di attuazione; rispetto alle tipologie di intervento previste dal progetto non si ritengono necessari studi e approfondimenti ulteriori rispetto a quelli sviluppati in sede urbanistica.

## VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

La revisione del tracciato non produce effetti significativi né sul territorio né sull'ambiente trattandosi di modifiche che si possono considerare all'interno di un corridoio di completamento già identificato dal PSC poiché soddisfano i medesimi obiettivi di collegamento e non determinano modifiche agli ambiti in cui si sviluppano.

In particolare si analizzano gli effetti dell'opera sulle varie componenti in relazione ai vincoli, limiti e condizioni di sostenibilità sopra elencati:

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

**per la componente suolo-sottosuolo-acque** non si riscontrano modifiche significative rispetto al tracciato già previsto né criticità rispetto ai vincoli e alle condizioni di sostenibilità. Si ritiene il progetto coerente in quanto conserva e salvaguarda le forme ed i segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio.

Nella fascia di deflusso della piena e nella fascia di esondazione le condizioni di sicurezza idraulica vengono garantite e le attuali condizioni di equilibrio dell'alveo mantenute, poiché non si interviene sugli attuali livelli del terreno né sulla permeabilità dei suoli. L'opera non modifica i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale, in applicazione di quanto previsto dalla normativa del PAI. In un unico breve tratto di pista ciclabile di soli 100m lungo via Sebenico, è previsto l'allargamento del rilevato stradale e la realizzazione di una pavimentazione in asfalto, in continuità con la strada adiacente.

Con riferimento al consumo di suolo non si prevedono impatti negativi poiché il tracciato si sviluppa sulla viabilità esistente, tranne per il suddetto breve tratto su via Sebenico;

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

**per la componente agricoltura-paesaggio-ecosistemi** si evidenzia come il progetto non produca frammentazione ma anzi possa costituire occasione di arricchimento della rete ecologica a livello locale e con gli obiettivi relativi al territorio rurale, al paesaggio ed agli ecosistemi, orientate verso una complessiva tutela e valorizzazione del territorio. Lo sviluppo del tracciato in via principale su strade e sentieri esistenti con soluzioni in grado di mantenere complessivamente la vegetazione arborea esistente e l'utilizzo di materiali in grado di armonizzare l'intervento con il paesaggio circostante e in continuità con le realizzazioni contigue, sono scelte preliminari che mirano all'integrazione naturale dell'opera nel Paesaggio;

**per la componente sistema insediativo e patrimonio storico culturale** non si rilevano criticità in quanto non sarà in alcun modo alterato lo stato dei luoghi e il percorso ciclopedonale renderà più facilmente accessibile il patrimonio storico valorizzandolo e facilitandone la fruizione;

**per la componente salute umana** si evidenzia come la realizzazione dell'opera potrà portare ad un aumento degli spostamenti quotidiani in bicicletta a sfavore dell'uso dell'automobile con ricadute positive sulla componente per il contributo alla migliore forma fisica degli utenti (controllo del peso e protezione dalle malattie cardiovascolari)

## EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONI

L'intervento risulta compatibile e coerente con gli elaborati costituenti i piani territoriali ed urbanistici sia a livello comunale che sovraordinato. L'opera non determina alcun impatto negativo significativo rispetto alle componenti ambientali aria e rumore, agricoltura-paesaggio-ecosistemi e sistema insediativo e patrimonio storico culturale. Infatti, relativamente a tali componenti, non si riscontrano effetti negativi in quanto il progetto migliora l'accessibilità, incentivando una modalità di fruizione del territorio compatibile con l'ambiente e le emergenze storico-culturali senza alterare lo stato attuale dei luoghi. Come già sottolineato l'opera costituisce la ricucitura di tratti di ciclabili già in parte realizzate e si sviluppa in buona parte sulla viabilità esistente non prevedendo l'introduzione nel contesto paesaggistico ed ambientale di elementi estranei alla situazione attuale, se non elementi migliorativi della qualità del percorso e della sicurezza per gli utenti.

Si può quindi affermare che l'intervento non contribuisce in alcun modo a una frammentazione del paesaggio dal punto di vista percettivo, anzi ne consente una fruizione dolce e una valorizzazione, né avrà un impatto significativo per quanto riguarda l'aumento di disturbo antropico. Al contrario in fase di esercizio potrà portare ad un aumento degli spostamenti in bicicletta a sfavore dell'uso dell'automobile con evidenti impatti positivi sulle diverse componenti.

Relativamente alle componenti suolo-sottosuolo-acque l'opera salvaguarda le forme ed i segni strutturali che connotano la geologia, la morfologia e l'idraulica del territorio. In particolare non interferisce con l'attuale situazione di smaltimento delle acque piovane né con il valore di permeabilità del terreno ed in prossimità dei corsi d'acqua le attuali condizioni di equilibrio dell'alveo e i fenomeni idraulici naturali non vengono alterati.

Il progetto prevede per lo più interventi superficiali e non invasivi rispetto al sottosuolo, pertanto si ritiene trascurabile un eventuale impatto su tale componente.

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

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

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

## SINTESI NON TECNICA

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

Nello specifico l'obiettivo della VAL.S.A.T. è la **valutazione di quali siano gli impatti significativi sul territorio e sull'ambiente derivanti dal progetto oggetto di valutazione e, nello specifico dal Completamento del collegamento ciclopedonale Modena-Gaggio-Castelfranco Emilia.**

Nella redazione della VALSAT si è tenuto conto del fatto che il tracciato è individuato dagli strumenti di pianificazione comunale e sovraordinati (figure 1,2,3), e nello specifico:

- Il tratto di ciclovia in progetto è presente nella pianificazione sovraordinata ed in particolare si inserisce nella Rete delle Ciclovie del PRIT 2025 e viene individuata nella “Carta E” come “Ciclovia regionale ER17d1” (Ciclovia del Sole direzione Modena Nord);
- Il tratto di ciclovia in progetto è presente nella pianificazione sovraordinata ed in particolare si inserisce nella Rete di primo livello (in parte esistente e in parte di progetto) e viene individuata nella Carta della mobilità del PTCP della Provincia di Modena
- il PSC del Comune di Castelfranco Emilia individua la ciclabile in progetto nella “Mobilità ciclabile e ciclopedonale art. 36”, in parte come esistente e in parte come di progetto.

### LOCALIZZAZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA

Il tracciato del percorso ciclopedonale in oggetto inizia sul ponte ciclabile del Panaro, al confine tra i comuni di Modena e Castelfranco Emilia e termina in via Sebenico, in corrispondenza della ciclabile che da via Sebenico porta a Panzano e poi al capoluogo comunale. Il percorso ciclopedonale si sviluppa in linea principale su un tracciato già esistente e gli interventi riguarderanno il miglioramento o la realizzazione del fondo pavimentato, l'acquisizione in proprietà pubblica di aree oggi private, il completamento della segnaletica orizzontale e verticale, e lo studio delle intersezioni e degli attraversamenti con lo scopo di aumentarne il livello di sicurezza.

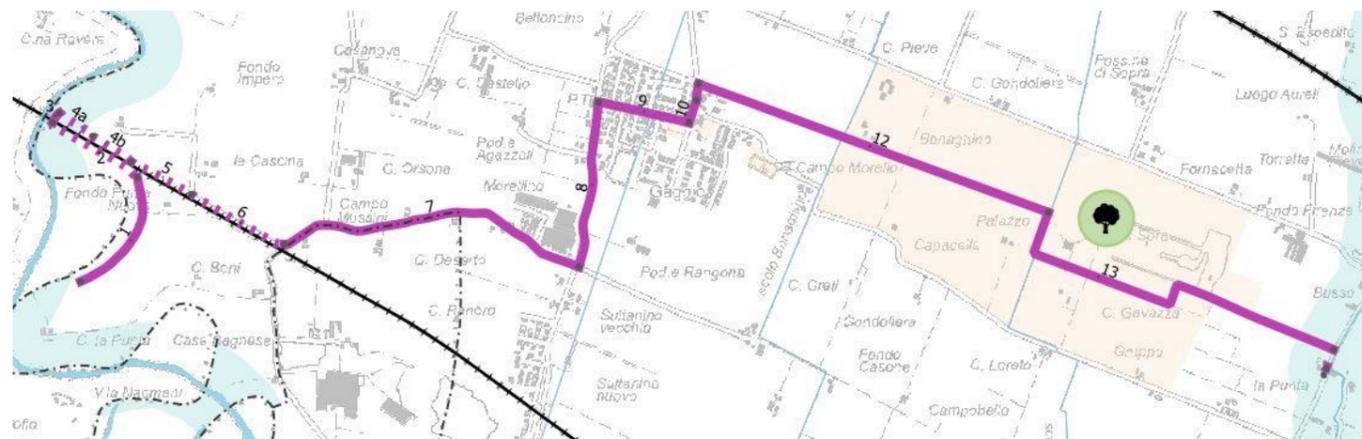


Figura 5-Schema di localizzazione del tracciato di progetto: da sinistra verso destra il Fiume Panaro, in centro di Gaggio e Villa Sorra

### EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA E MITIGAZIONI

L'analisi puntuale degli effetti dell'opera sulle componenti ambientali e sul territorio, anche in relazione ai vincoli, limiti e condizioni di sostenibilità, non ha evidenziato impatti negativi conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Il progetto migliora l'accessibilità, incentivando una modalità di fruizione del territorio compatibile con l'ambiente e le emergenze storico-culturali senza alterare lo stato attuale dei luoghi. Come già sottolineato l'opera costituisce la ricucitura di tratti di ciclabili già in parte realizzate e si sviluppa in buona parte sulla viabilità esistente non prevedendo l'introduzione nel contesto paesaggistico ed ambientale di elementi estranei alla situazione attuale, se non elementi migliorativi della qualità del percorso e della sicurezza per gli utenti. Il completamento del percorso ciclopedonale consentirà una fruizione dolce e una valorizzazione del paesaggio e potrà portare ad un aumento degli spostamenti in bicicletta a sfavore dell'uso dell'automobile con evidenti impatti positivi per il territorio, l'ambiente e la salute umana.

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