



Provincia  
di Modena

**Verbale n. 92 del 11/11/2022**

*Oggetto:* PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017

Pagina 1 di 7

## CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 11 novembre 2022 alle ore 9:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

La presente seduta si è svolta in modalità mista, come previsto dal Capo VII bis, art. 31 bis e ss., del Regolamento del Consiglio provinciale approvato con delibera n. 60 del 22 giugno 2022.

Presiede TOMEI GIAN DOMENICO, Presidente, con l'assistenza del Segretario Generale DI MATTEO MARIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 10 membri su 13, assenti n. 3.  
In particolare risultano:

COSTI MARIA	Presente
GUERZONI PAOLA	Presente
LAGAZZI IACOPO	Presente
MUZZARELLI GIAN CARLO	Assente
PLATIS ANTONIO	Presente
POGGI FABIO	Presente
REBECCHI MAURIZIA	Presente
SANTORO LUIGIA	Presente
TOMEI GIAN DOMENICO	Presente
VENTURINI STEFANO	Assente
VERONESI MATTIA	Assente
ZANIBONI MONJA	Presente in videoconferenza
ZAVATTI LAVINIA	Presente in videoconferenza

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 92

PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017

Oggetto:

PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILOLO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017.

Richiamati:

- la delibera della Giunta Comunale n. 40 del 03-05-2022 con la quale il Comune di Lizzano in Belvedere ha promosso il procedimento unico di cui all'art. 53 della l.r. 24/2017 per l'approvazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla – Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia 'Direttissima' e della sciovia 'Cupolino' – Revisione 1", mediante Conferenza di servizi;
- l'avviso di deposito pubblicato sul BURERT n. 132 dell'11-05-2022;
- la comunicazione di avvio procedimento e indizione della Conferenza di servizi decisoria, assunta agli atti della Provincia di Modena con il prot. n. 14665 del 09-05-2022.

Premesso che:

- l'area del Progetto ricadente in territorio modenese interessa il Comune di Fanano ed il Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese;
- rispetto al PRG del Comune di Fanano nell'ambito del procedimento unico viene proposta variante al fine di definire la localizzazione dell'opera, il cambio di destinazione d'uso e la normativa nello strumento urbanistico comunale. Sulla proposta di variante al PRG la Provincia si è espressa con Atto del Presidente n. 183/2022, formulando osservazioni ai sensi dell'art. 4, l.r. 24/2017 ex art. 41, l.r. 20/2000, esprimendo il parere ambientale relativo alla VAS/ValSAT ai sensi degli artt. 18 e 19, l.r. 24/2017 e d.lgs. 152/2006 ed il parere geologico sismico ai sensi dell'art. 5, l.r. 19/2008;
- rispetto al Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese il Piano Territoriale del Parco classifica l'area interessata dal progetto come *Zona "C" di protezione ambientale*, normata dall'art. 19 delle NTA. Più precisamente il Progetto ricade nella sottozona denominata "C1 Cupolino" che *"Comprende la piana della Calanchetta nel territorio comunale di Fanano in prossimità del Lago Scaffaiolo e rappresenta l'estremo cuneo Sud-est del Parco, fra i confini con le Province di Bologna e Pistoia.*

*È interessata marginalmente da alcune infrastrutture connesse ad impianti sciistici.*

*Per la vicinanza al Lago e per la presenza delle attrezzature suddette, necessita di un intervento di riordino e riqualificazione ambientale, da definirsi mediante un Progetto di Intervento Particolareggiato redatto ai sensi dell'art. 18 della l.r. 11/1988, che dovrà essere raccordato con le previsioni del contiguo Parco Regionale del Corno alle Scale, nel momento in cui queste verranno definite" (PTP Alto Appennino Modenese, Norme, art. 19).*

In merito ai Progetti di Intervento Particolareggiato, l'art. 25 della l.r. 6/2005 – in continuità con la legislazione previgente – prevede che:

*"Il Piano territoriale del Parco inoltre:*

*[...]*

*d) individua le eventuali aree particolarmente complesse per le quali prevedere l'elaborazione di un progetto particolareggiato d'intervento ai sensi dell'articolo 27 da attuarsi da parte dell'Ente di gestione del Parco, specificandone gli obiettivi".*

Il successivo art. 27, nel definire il procedimento di formazione del Progetto di Intervento Particolareggiato stabilisce che:

1. Per le aree di particolare complessità ambientale, di cui all'articolo 25, comma 2, lettera d), ricomprese nelle zone A, B e C, l'Ente di gestione del Parco può predisporre ed adottare progetti di intervento particolareggiato al fine di attuare le previsioni del Piano territoriale del Parco.
  2. Il Consorzio dispone il deposito del progetto di intervento particolareggiato adottato per sessanta giorni consecutivi presso la sede dell'Ente stesso e presso i Comuni territorialmente interessati. Del deposito viene data notizia mediante avvisi affissi presso la sede del Consorzio e nell'Albo pretorio dei Comuni del Parco, nonché mediante ulteriori idonee forme di pubblicità.
  3. Entro il termine del deposito chiunque ha facoltà di prendere visione del progetto e può presentare al Consorzio osservazioni e proposte scritte.
  4. Il Consorzio nei sessanta giorni successivi deduce alle osservazioni, proposte ed opposizioni presentate. Trascorso tale termine il progetto di intervento particolareggiato è trasmesso alla Provincia competente unitamente alle osservazioni, proposte ed opposizioni ed alle deduzioni.
  5. La Provincia entro novanta giorni approva il progetto di intervento particolareggiato, anche apportando d'ufficio le modifiche necessarie a renderlo coerente alle norme vigenti";
- nel 1999 per quest'area è stato redatto un Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) approvato con delibera della Giunta Provinciale di Modena n. 316 in data 18-05-1999, tuttora vigente;
  - per l'approvazione del progetto della nuova seggiovia è necessario predisporre una proposta di variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) approvato nel 1999;
  - la documentazione predisposta dal Comune di Lizzano in Belvedere per il progetto della nuova seggiovia comprende la proposta di variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) approvato nel 1999;
  - per l'approvazione del Progetto di Intervento Particolareggiato da parte della Provincia è necessario che l'Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità Emilia Centrale, attraverso i suoi organi, adotti il Progetto di intervento che è stato proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere nell'ambito del procedimento unico.

Considerato che:

- preliminarmente all'adozione del Progetto di Intervento Particolareggiato l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale ha provveduto ad acquisire:
  - il parere favorevole alla adozione del PIP con prescrizioni da parte della Comunità del Parco dell'Alto Appennino Modenese, rilasciato nella seduta del 27 settembre 2022;
  - il parere favorevole alla adozione del PIP con prescrizioni da parte della Consulta Unica dell'Ente, rilasciato nella seduta del 28 settembre 2022;
- con la delibera di Comitato Esecutivo n. 70 del 03/10/2022 (in ALLEGATO 1) l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale ha provveduto ad adottare i seguenti documenti facenti parte del «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»:

- "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino";

- "Modifica al PIP - Elaborati grafici: Stato di fatto e di progetto";  
deliberando:

- 1) DI APPROVARE, le prescrizioni stabilite nella VInCA di cui alla Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale (in ALLEGATO 2);
  - 2) DI ADOTTARE la "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino"(in ALLEGATO 3) e la "Modifica al PIP - Elaborati grafici: Stato di fatto e di progetto" (in ALLEGATO 4) a condizione che siano integrati i capitoli 7 e 8 della Relazione con le prescrizioni della VInCA approvata con Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale;
- a seguito dell'adozione della variante al Progetto di Intervento Particolareggiato l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale ha trasmesso la seguente documentazione alla Provincia di Modena per l'approvazione:
    - 1) Delibera di Comitato Esecutivo n. 70 del 03/10/2022 avente ad oggetto «*Procedimento unico ex art. 53 L.R. 24/2017 - Progetto "Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia direttissima e della sciovia Cupolino": Progetto di Intervento Particolareggiato per la Zona C1 Cupolino: Adozione;*
    - 2) Determinazione Dirigenziale dell'Ente n. 201 del 30/08/2022 avente ad oggetto «*Valutazione d'incidenza (Vinca) "Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia direttissima e della sciovia Cupolino - Revisione I" per gli interventi, posti all'interno del sito Rete Natura 2000 ZSC-ZPS IT 4040001 "Monte Cimone Libro aperto Lago di Pratignano"»;*
    - 3) Verbale della Comunità del Parco regionale Alto Appennino Modenese del 27/09/2022;
    - 4) Verbale della Consulta unica dei Parchi dell'Ente del 28/09/2022;la documentazione è stata assunta agli atti della Provincia con il prot. n. 34467 del 10/10/2022;
  - alla luce dei contenuti del Piano Territoriale del Parco Regionale dell'Alto Appennino modenese (approvato con deliberazione della Giunta Regionale dell'Emilia Romagna n. 3337 del 23/12/1996) e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 46 del 18/03/2009) si ritengono condivisibili le prescrizioni espresse dall'Ente Parchi Emilia Centrale sulla proposta di variante al Progetto di Intervento Particolareggiato approvato con delibera della Giunta Provinciale di Modena n. 316 del 18/05/1999;
  - in data 28/10/2022, in occasione dell'ultima seduta di conferenza di servizi, il rappresentante della Provincia ha espresso parere favorevole con prescrizioni alla conclusione del procedimento e sono stati dichiarati chiusi i lavori ai sensi dell'art. 14-bis e 14-ter della L. 241/1990 e ai sensi dell'art. 53, comma 3 della L.R. 24/2017;
  - ai sensi dell'art. 53, comma 5 della L.R. 24/2017 l'espressione della posizione definitiva degli Enti titolari degli strumenti di pianificazione cui l'opera o l'intervento comporta variante è subordinata alla preventiva pronuncia degli organi consiliari, ovvero è soggetta, a pena di decadenza, a ratifica da parte dei medesimi organi entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della Conferenza di servizi;

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere in ordine alla regolarità tecnica in relazione alla proposta della presente delibera, ai sensi dell'articolo 49 del Testo Unico degli Enti Locali.

Il Presidente dichiara aperta la trattazione del presente oggetto:

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Qui è un percorso che è stato anche molto lungo. Chiedo al Dottor Gaudio di illustrare il punto, che ha partecipato a tutte le Conferenze di servizio in merito.

GAUDIO DANIELE – Dirigente Servizio Programmazione Urbanistica

Buongiorno. Il titolo è molto articolato, perché fa riferimento a tutte le leggi che sono coinvolte da questo procedimento. Comunque è un articolo 53 sostanzialmente ai sensi della legge 24, vengono sostituiti due impianti un po' vetusti attualmente esistenti: sono la seggiovia Direttissima e la sciovia Cupolino. Il Comune di Lizzano quindi propone con delibera di Giunta Comunale l'avvio del procedimento che è stato sviluppato attraverso una Conferenza di servizi. Questo procedimento ha comportato per la Provincia di Modena due variazioni: una è una variante al Comune di Fanano, perché la seggiovia parte da Lizzano ma arriva in Comune di Fanano, al Piano Regolatore del Comune di Fanano; e poi c'è questa variante al progetto di intervento particolareggiato invece che riguarda l'Ente Parchi, quindi già la variante del Comune di Fanano è stata approvata, e adesso abbiamo invece questa variante che è in capo alla Provincia come approvazione. L'iter è quello previsto dall'articolo 27 della legge 6/2005. Sostanzialmente il progetto proposto viene depositato dall'Ente gestore di questo piano, viene depositata per 60 giorni e chiunque può fare delle osservazioni. Queste osservazioni, dopo i 60 giorni, vengono valutate dall'Ente di gestione, quindi dall'Ente Parchi, che controdeduce e quindi trasmette alla fine il suo parere alla Provincia che approva o meno la variante al progetto di intervento. Da un punto di vista pratico ci sono state una serie di prescrizioni che l'Ente Parchi ha evidenziato, che riguardano sia la fase di monitoraggio durante la costruzione ex ante e durante la costruzione poi dopo la realizzazione dell'opera, e poi delle prescrizioni che andranno a integrare il progetto che viene proposto dal Comune di Lizzano. Quindi in pratica oggi si sottopone al Consiglio l'approvazione di questo parere stabilito dall'Ente Parchi e delle relative prescrizioni. Questo è un po' in sintesi quello che è successo. Se avete domande, sono disponibile.

Non avendo alcun Consigliere chiesto la parola, il Presidente pone ai voti, per appello nominale, all'unanimità la presente delibera che viene approvata all'unanimità dei presenti con il seguente risultato:

PRESENTI	n. 10	
FAVOREVOLI	n. 10	(Presidente Tomei, Consiglieri Costi, Guerzoni, Lagazzi, Poggi, Rebecchi, Zaniboni; Santoro, Zavatti; Platis)

Per quanto precede,

**IL CONSIGLIO DELIBERA**

1. DI APPROVARE, ai sensi della L.R. n. 6/2005 (art.27), il Progetto di Intervento Particolareggiato relativo alla zona "C"- sottozona C1 Il Cupolino in Comune di Fanano

con le prescrizioni stabilite dall'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale nella delibera di Comitato Esecutivo n. 70 del 03/10/2022 (in ALLEGATO 1);

2. di stabilire che gli elaborati costituenti il Progetto di Intervento Particolareggiato proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere siano modificati integrando i capitoli 7 e 8 della "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino" con le prescrizioni della VIncA approvata con Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale;
3. di dare atto che il Comune di Lizzano in Belvedere provvederà alla redazione della stesura coordinata del Progetto di intervento particolareggiato recependo le prescrizioni della VIncA di cui alla Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale;
4. DI RATIFICARE, ai sensi dell'articolo 53, comma 5 della L.R. 24/2017, la posizione favorevole con prescrizioni espressa dal rappresentante della Provincia relativamente all'approvazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla – Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia 'Direttissima' e della sciovia 'Cupolino' – Revisione 1" in variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) approvato con delibera della Giunta Provinciale di Modena n. 316 in data 18/05/1999;
5. di provvedere al deposito del Progetto di intervento particolareggiato e della presente delibera presso la sede della Provincia, dell'Ente Parchi Emilia Centrale e presso i Comuni del Parco;
6. di pubblicare sul sito web della Provincia e dell'Ente Parchi Emilia Centrale la presente delibera unitamente ai suoi allegati;
7. di provvedere alla pubblicazione dell'avviso di avvenuta approvazione nel BURERT della Regione Emilia-Romagna, all'Albo Pretorio e sul sito web della Provincia;
8. di dare atto che l'approvazione del progetto comporta dichiarazione di pubblica utilità degli interventi ivi previsti;
9. di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri finanziari per la Provincia.

Il Presidente, per consentire la celere conclusione del procedimento, pone in votazione l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, per appello nominale, ai sensi dell'art. 134 - 4° comma della D.Lgs. 267/2000, che viene approvata all'unanimità dei presenti come segue:

PRESENTI	n. 10	
FAVOREVOLI	n. 10	(Presidente Tomei, Consiglieri Costi, Guerzoni, Lagazzi, Poggi, Rebecchi, Zaniboni; Santoro, Zavatti; Platis)

Della suesposta delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente

Il Segretario Generale

TOMEI GIAN DOMENICO

DI MATTEO MARIA

## COMITATO ESECUTIVO

Deliberazione n. **70**  
del **03/10/2022**

**Oggetto** PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO": PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO: ADOZIONE.

In data 03/10/2022 alle ore 15:30 nella sede dell'Ente, convocato dal Presidente ai sensi dell'art. 19 dello Statuto e dell'art. 7 della L.R. 24/2011 e smi, si è riunito il Comitato Esecutivo.

All'appello risultano:

PASINI GIOVANNI BATTISTA .....	PRESIDENTE .....	Presente
TANARI GIANFRANCO .....	COMPONENTE .....	Presente
MAGNANI PAOLO .....	COMPONENTE .....	Presente
TOMEI GIAN DOMENICO .....	COMPONENTE .....	Presente
BARTOLINI CASSANDRA .....	COMPONENTE .....	Presente

Partecipa il DIRETTORE FIORAVANTI VALERIO, che provvede alla redazione del presente verbale.

Accertata la validità dell'adunanza, PASINI GIOVANNI BATTISTA in qualità di PRESIDENTE ne assume la presidenza, dichiarando aperta la seduta e invitando il Comitato Esecutivo a deliberare in merito all'oggetto sopra indicato.

Si accerta, in via preliminare, l'esistenza dei pareri espressi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 e smi.

La proposta in oggetto come di seguito riportata viene approvata con 4 voti favorevoli e 0 voti contrari espressi in forma palese. Vi sono 1 astenuti.

La seduta si svolge in videoconferenza.

SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA,

Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale



Viale Martiri della Libertà, 34 - 41121 Modena  
C.F. 94164020367 - Part. IVA 03435780360  
tel 059209311 - cell 3485219711 - fax 059209803  
protocollo@pec.parchiemiliacentrale.it  
<http://www.parchiemiliacentrale.it>

## RICERCHE E MONITORAGGI

### PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

n. 299 / 2022

## **Il Comitato Esecutivo**

RICORDATO che la Regione Emilia-Romagna con la Legge Regionale 24/2011 e smi ha disposto la riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti di Rete Natura 2000 attraverso la definizione di cinque macroaree territoriali con caratteristiche omogenee, fra le quali la Macroarea per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, amministrata dall'omonimo Ente di gestione, comprendente territori situati nelle province di Modena, Reggio Emilia e Parma;

CONSTATATO che il Comitato Esecutivo dell'Ente:

- con propria deliberazione n. 66 del 30/11/2017 ha provveduto alla nomina del Direttore nella persona dell'Arch. Valerio Fioravanti;
- con propria Deliberazione n. 10 del 09/03/2015 ha provveduto all'approvazione dello Statuto dell'Ente;

RICHIAMATA la delibera di Comitato Esecutivo n. 51 del 16/10/2017 avente per oggetto *"Insediamento del Comitato Esecutivo, elezione del Presidente e adozione del Documento Programmatico di Mandato 2017-2022"* ;

VISTA la delibera di Comitato Esecutivo n. 40 del 27/05/2022 avente per oggetto *"Regolamento per la disciplina del funzionamento del Comitato Esecutivo - Approvazione"* ;

PREMESSO:

- che con Delibera di Giunta Regionale n. 3337 del 23/12/1996 la Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Territoriale del Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese (PTP);
- che l'art. 4 del PTP prevede, come strumento di attuazione del PTP, per le aree di particolare complessità, la redazione di Progetti di Intervento Particolareggiato (PIP);
- che l'art. 7 "Natura e finalità del Progetti di intervento particolareggiato", prescrive specifici PIP per le aree del Parco interessate da impianti di risalita, dando specifiche indicazioni sui contenuti di tali PIP per le specifiche zone;
- che l'art. 19 "Zone C di protezione ambientale" definisce i criteri generali per gli interventi sulle zone interessate da attrezzature per la pratica dello sci;
- che lo stesso art. 19 identifica le sottozone che comprendono le aree del Parco interessate da impianti da sci;
- che tra queste viene identificata la "Zona C1 - Il Cupolino";
- che per tale Zona C1, con Deliberazione della Giunta della Provincia di Modena n. 316 del 18/05/1999 esecutiva dal 31/05/1999, fu approvato uno specifico PIP, tuttora vigente;

PREMESSO INOLTRE:

- che con le Direttive n. 2009/147/CE "Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici" e n. 92/43/CEE "Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica, definita "Rete Natura 2000";
- che il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativo alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche",

successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;

- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in data 25.3.2005, ha emanato il Decreto Ministeriale "Elenco dei Siti di importanza comunitaria (SIC), per la regione biogeografica continentale, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE";
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in data 25.3.2005, ha emanato il Decreto Ministeriale "Elenco delle Zone di protezione speciale (ZPS), classificate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE";
- che il Decreto Ministeriale del 3 settembre 2002 approva le "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" predisposte dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio";
- che con la deliberazione della Giunta Regionale n. 167 del 13.2.2006 "Aggiornamento dell'elenco e della perimetrazione delle aree della Regione Emilia-Romagna designate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e come Zone di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE" sono stati individuati i SIC e ZPS, ai sensi delle Direttive comunitarie "Uccelli" e "Habitat" sopra citate;
- che con deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30.07.2007 è stata approvata la Direttiva contenente i criteri d'indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. 7/04";
- che all'interno del territorio di competenza dell'Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità Emilia Centrale è presente il sito ZSC-ZPS IT 4040001 denominato "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";
- che la delibera di Giunta Regionale n. 1419 del 7 ottobre 2013 stabilisce che l'Ente gestore del sito (ex SIC) ora ZSC-ZPS IT 4040001 è l'Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità Emilia Centrale;
- che con deliberazione della Giunta Regionale n. 79 del 22/01/2018, modificata con la deliberazione n. 1147 del 16/07/2018, sono state approvate le "Misure Generali di Conservazione" delle ZSC e delle ZPS dell'Emilia-Romagna e le "Misure specifiche di conservazione" del Sito ZSC-ZPS IT 404000 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";
- che la Legge Regionale n. 4 del 20 maggio 2021, "Disposizioni in materia di rete natura 2000", definisce i criteri gestionali dei Siti Rete Natura 2000 in Emilia-Romagna;
- che con nota del 05/05/2020 con protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.336682, perfezionata in data 08/05/2020 (PG.2020.346446) il Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) per il progetto denominato "Nuova seggiovia esaposto ad ammortamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale" nei Comuni di Lizzano in Belvedere (Bo) e Fanano (Mo), al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA) della Regione Emilia-Romagna;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 19/05/2020 al n. 1142, il VIPSA ha indetto l'avvio della Conferenza di Servizi Istruttoria per la data del 04/06/2020;
- che con nota prot. n. 1490 del 25/06/2020 l'Ente scrivente ha inviato richieste e precisazioni in merito a tale procedura;
- che a seguito dei contributi pervenuti, il VIPSA ha richiesto al proponente integrazioni alla documentazione depositata, con richiesta PG.2020.0508021 del 16/07/2020;
- che con nota acquisita al protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.0558423 del 24/08/2020 il proponente ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni;
- che il proponente entro i termini stabiliti, ha fornito le integrazioni acquisite al protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.0790946 del 30/11/2020;
- che con l'invio della documentazione integrativa, il proponente ha modificato il progetto a favore di una soluzione con seggiole quadriposto;
- che il progetto è stato così ridenominato: "Nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso "Direttissima"

e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale";

- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 02/12/2020 al n. 4361, il VIPSA ha presentato agli enti la documentazione integrativa inviata da proponente e richiesto agli stessi contributi tecnico-istruttori sui potenziali impatti ambientali del progetto;
- che con nota prot. n. 4954 del 21/12/2020 l'Ente scrivente ha inviato al VIPSA le richieste e precisazioni in merito alle successive fasi decisorie riguardanti il progetto;
- che la Regione Emilia-Romagna con Determinazione n. 1457 del 28/01/2021 del Responsabile del VIPSA ha escluso per le motivazioni ivi esposte dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1 della L.R. 4/2018, il progetto: "Nuova seggiovia quadriposto ad ammassamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammassamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale";
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 16/12/2021 al n. 3934, il Comune di Lizzano in Belvedere, ha dato avvio del procedimento e indetto la Conferenza di Servizi del Procedimento Unico (art. 53 LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino", con convocazione della prima seduta per il giorno 12/01/2022 ore 10,00;
- che la prima seduta si è svolta in via telematica il giorno 12/01/2022, ma che a seguito della constatazione di errori procedurali, tale Conferenza è stata interrotta e non ha avuto seguito;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 26/05/2022 al n. 1458, il VIPSA ha richiesto agli enti i pareri in merito alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni relative al "Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA";
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 04/05/2022 al n. 1164, il Comune di Lizzano in Belvedere ha inviato la comunicazione ai fini del deposito del «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»;
- che per il progetto definitivo denominato «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1» è stato pubblicato l'avviso di deposito sul BURERT (n. 132 del 11/05/2022) e sull'albo pretorio online del Comune di Lizzano in Belvedere, per 60 giorni a partire dalla data del 11/05/2022;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 06/05/2022 al n. 1194, il Comune di Lizzano in Belvedere ha dato avvio di un nuovo procedimento e indetto la Conferenza di Servizi decisoria (ex art. 12, c.2, L. 241/1990) in forma semplificata e modalità asincrona (Proc. unico, art. 53 c. 1 lett. b LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1» per il giorno 24/05/2022 ore 14,30;
- che in data 24/05/2022 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi decisoria, attuata in modalità telematica;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 26/05/2022 al n. 1454, il Comune di Lizzano in Belvedere, ha trasmesso il verbale relativo alla prima seduta della Conferenza di Servizi decisoria avviata con comunicazione prot. 1194/2022;
- che con nota prot. n. 1653 del 09/06/2022 l'Ente scrivente ha inviato al Comune di Lizzano in Belvedere una richiesta di integrazioni documentali e chiarimenti ai sensi dell'art. 2 c. 7 L. 241/1990;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 19/07/2022 al n. 2330, il Comune di Lizzano in Belvedere ha indetto una seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria (ex art. 12, c.2, L. 241/1990) in forma semplificata e modalità asincrona (Proc. unico, art. 53 c. 1 lett. b LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1» per il giorno 29/07/2022 ore 10,00;
- che in data 29/07/2022 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria, attuata in modalità telematica;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 01/08/2022 al n. 2520, il Comune di

Lizzano in Belvedere, ha trasmesso il verbale relativo alla seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria avviata con comunicazione prot. 1194/2022;

- che, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 28 dicembre 2021 n. 19, l'Ente scrivente ha richiesto con nota prot. n. 2598 del 09/08/2022, all'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale, Ente gestore del SRN IT 4050002 il relativo parere;
- che l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale ha trasmesso con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 23/08/2022 al n. 2725, il parere richiesto;
- che con Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale, è stata approvata la Valutazione d'incidenza (VIncA) del progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»;
- che con nota prot. n. 2835 del 30/08/2022 l'Ente Parchi ha trasmesso al Comune di Lizzano in Belvedere la Det. n. 201/22 di approvazione della VIncA;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 15/09/2022 al n. 3031, il VIPSA ha inviato una nota di Verifica di ottemperanza alle prescrizioni relativa al Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA concluso con Det. N. 1457 del 28/01/21 del progetto denominato «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino"»;

VISTI:

- l'art. 53 della Legge Regionale 24/2017, che prevede un procedimento unico per l'approvazione di progetti relativi ad un'opera pubblica e di interesse pubblico;
- la Legge Regionale n. 6 del 17/02/2005 "Disciplina della formazione e della gestione del sistema regionale delle aree naturali protette e dei siti della rete natura 2000" e smi;
- la Legge Regionale n. 13 del 30/07/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni" e smi;
- la Legge Regionale n. 4 del 20 maggio 2021, "Disposizioni in materia di rete natura 2000", così come modificata dall'art. 8 della L.R. 28 dicembre 2021 n. 19;
- la deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30.07.2007 "Approvazione direttiva contenente i criteri d'indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. 7/04";

VISTO il Progetto definitivo denominato «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»; elaborato dal Comune di Lizzano in Belvedere e pubblicato con comunicazione sul BURERT (n. 132 del 11/05/2022);

VISTI in particolare i seguenti documenti, facenti parte del «Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»:

- "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino";
- "Modifica al PIP - Elaborati grafici: Stato di fatto e di progetto";

RILEVATO che il Comune di Lizzano in Belvedere, redattore di tali documenti, si è costituito quale parte proponente di tale Variante al PIP;

ATTESO che l'Ente Parchi ha attuato ogni sforzo per poter concordare le metodologie di analisi (quadro conoscitivo) ed i contenuti (progetto) del PIP, in particolare a seguito dell'incontro organizzato dall'Assessore Regionale alla mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio Andrea Corsini a febbraio 2022; altresì il Comune di Lizzano ha agito in totale autonomia nella redazione della proposta, considerando tale strumento una mera formalità rispetto al progetto di realizzazione del nuovo impianto a fune;

RICORDATO che in merito al procedimento relativo alla "Modifica al PIP del Parco Regionale dell'Alto

Appennino Modenese", l'Ente ha esposto nella prima Conferenza dei servizi e nella comunicazione in data 29 agosto 2022, l'astensione da pareri in merito in quanto, secondo quanto disposto dalla L.R. n. 6/2005 e dalla L.R. n. 13/2015, gli Enti parco hanno la possibilità ma non l'obbligo di proposta di tale strumento. Tale prerogativa di proposta è stata assunta, autonomamente dal Comune di Lizzano in Belvedere; in conseguenza di ciò, secondo l'Ente, il PIP poteva essere considerato "già proposto" e per tale motivo avrebbe potuto esprimersi soltanto la Provincia di Modena in quanto Ente competente alla sua approvazione;

#### PRECISATO:

- che per il progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1»; comprensivo della documentazione relativa alla Variante al PIP è stata assolta l'ottemperanza della pubblicazione per 60 giorni a partire dalla data del 11/05/2022 sul BURET (n. 132 del 11/05/2022), sull'albo pretorio del Comune di Lizzano in Belvedere e sull'albo dell'Ente Parchi ai sensi dell'art 27 della L.R. 6/2005;
- che non sono giunte agli atti dell'Ente Parchi osservazioni a tale proposta Variante, né il Comune di Lizzano in Belvedere ha comunicato all'Ente Parchi il deposito di osservazioni in merito;

#### RILEVATO altresì:

- che il procedimento di variante al PIP vigente si svolge nell'ambito del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017, nell'ambito del quale sono state svolte le procedure previste per l'adozione del PIP ai sensi della L.R. n. 6, art. 27, tranne la formale adozione dell'Ente acquisito parere positivo della Comunità del Parco dell'Alto Appennino modenese e della Consulta;
- che ai sensi di quanto disposto dalla L.R. n. 6/2005 e 13/2015 l'Ente preposto all'approvazione del PIP è la Provincia di Modena;

#### CONSIDERATO:

- che l'Ente Parchi Emilia Centrale con Determina n. 201/2022 ha approvato, ai sensi della L.R. 4/2021 la Valutazione d'incidenza sugli interventi previsti nel Progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1», condizionata all'ottemperanza da parte del proponente, prima della realizzazione del Progetto (ex ante), durante la fase realizzativa e al termine della realizzazione del Progetto (ex post), delle prescrizioni vincolanti di cui al disposto della VInCA;
- che tali Misure di Conservazione e Monitoraggio non sono previste se non in parte nei cap. 7 e 8 della Variante al PIP;
- che le prescrizioni di cui alla specifica VInCA assumono un ruolo vincolante, essendo state prescritte dall'Ente preposto all'effettuazione della stessa, ai sensi della Legislazione vigente;

CONSIDERATA la posizione della Provincia di Modena, comunicata verbalmente dal Dirigente del Servizio Programmazione Urbanistica, scolastica e trasporti al Presidente e al Direttore dell'Ente in data 15/09/2021, per cui la Provincia, ritiene necessario, per l'approvazione del PIP, il rispetto dei passaggi procedurali individuati dall'art. 27 della L.R. n. 6/2005 e tra questi l'adozione del PIP da parte dell'Ente di Gestione dei Parchi e Biodiversità Emilia Centrale;

CONSIDERATO che tale posizione, non espressa in sede di Conferenza dei Servizi da parte della Provincia, porterebbe all'impossibilità di procedere con l'approvazione della proposta di variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) per la Zona C1 Cupolino, in assenza dell'adozione e degli adempimenti definiti nell'art. 27 della L.R. n. 6/2005;

VALUTATO che il progetto proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere per la realizzazione della seggiovia in sostituzione di due impianti esistenti è coerente con le indicazioni del PTP e quindi, per non interrompere tale procedimento, si ritiene di provvedere all'adozione della "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino" e "Modifica al PIP - Elaborati grafici: Stato di fatto e di progetto" condizionata all'assunzione dell'ottemperanza da parte del soggetto attuatore delle prescrizioni di cui alla VInCA approvata con Determina n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale che si allega al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

CONSIDERATO che il presente provvedimento contiene ogni elemento essenziale del procedimento richiesto dalle vigenti disposizioni in materia;

VISTO il parere favorevole alla adozione del PIP con prescrizioni da parte della Comunità del Parco dell'Alto Appennino Modenese rilasciato nella seduta del 27 settembre 2022;

VISTO il parere favorevole alla adozione del PIP con prescrizioni da parte della Consulta Unica dell'Ente rilasciato nella seduta del 28 settembre 2022;

ACQUISITO il parere di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 dal Direttore e dal responsabile del Servizio Strumenti di gestione delle AA.PP., Conservazione della natura, Ricerche e Monitoraggi;

VISTE pertanto:

- le Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;
- la L.R. 6/2005 e smi;
- la L.R. 24/2011 e smi;
- la L.R. 13/2015 e smi;
- la L.R. 24/2017 e smi;
- la L.R. 4/2021 e smi;

PER quanto precede;

CON votazione legalmente espressa, con n. 4 voti favorevoli e n. 1 astenuto (consigliere Magnani);

## **d e l i b e r a**

- (1) DI ADOTTARE la "Relazione di variante al progetto di intervento particolareggiato per la Zona C1 Cupolino" e la "Modifica al PIP - Elaborati grafici: Stato di fatto e di progetto" a condizione che siano integrati i cap 7 e 8 della Relazione con le seguenti prescrizioni della VInCA di cui al p.to 2 approvata con Det. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale;
- (2) DI APPROVARE, contestualmente all'Adozione del PIP, le prescrizioni di cui alla VInCA relativa al Progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1» di cui alla Determinazione n. 201 del 30/08/2022 dell'Ente Parchi Emilia Centrale, di approvazione della Valutazione d'incidenza (VInCA) del progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1» che si intendono integralmente richiamate;
- (3) DI RICHIEDERE alla Provincia di Modena di condizionare l'approvazione del PIP al rispetto delle prescrizioni sopra citate di cui alla Determinazione n. 201 del 30/08/2022 e trasmesse al Comune di Lizzano in Belvedere, alla Provincia di Modena e al Comune di Fanano con nota prot. n. 2835 del 30/08/2022;
- (4) DI CONSIDERARE assolti i passaggi procedurali previsti dall'art. 27 della L.R. n. 6/2005 all'interno del procedimento unico ex art. 53 della L.R. n. 24/2017 in quanto:
  - il progetto «Nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1», comprensivo della documentazione relativa alla Variante al PIP è stata pubblicata dalla data del 11/05/2022 sul BURERT (n. 132 del 11/05/2022); tale informazione è presente dall'11 maggio su sito web dell'Ente e da quella data è stata resa possibile la consultazione degli elaborati presso la propria sede in V.le martiri della

Libertà 34 nonché presso il municipio del Comune di Fanano;

- non sono giunte agli atti dell'Ente Parchi osservazioni alla proposta di Variante al PIP, né il Comune di Lizzano in Belvedere ha comunicato all'Ente Parchi il deposito di osservazioni in merito e quindi non sono necessarie deduzioni;

(5) DI TRASMETTERE la presente delibera di adozione del PIP alla Provincia di Modena, per gli atti di competenza.

Approvato e sottoscritto.

f.to **IL PRESIDENTE**  
PASINI GIOVANNI BATTISTA

f.to **IL DIRETTORE**  
FIORAVANTI VALERIO

*( Firme autografe sostituite a mezzo stampa ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993 e s.m.i. )*

**DIRETTORE**

**Parere di regolarità tecnica**

Sulla proposta di SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA, RICERCHE E MONITORAGGI n. 299/2022, avente per oggetto "PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA-LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO": PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO: ADOZIONE.", si esprime ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, il seguente parere in ordine alla regolarità tecnica:

FAVOREVOLE

Modena, 3 ottobre 2022

f.to Il Responsabile del Servizio  
FIORAVANTI VALERIO

(firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993)

**SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA,  
RICERCHE E MONITORAGGI**

**Parere di regolarità tecnica**

Sulla proposta di SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA, RICERCHE E MONITORAGGI n. 299/2022, avente per oggetto "PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA-LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO": PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO: ADOZIONE.", si esprime ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, il seguente parere in ordine alla regolarità tecnica:

FAVOREVOLE

Modena, 03.10.2022

f.to Il Responsabile del Servizio  
MINELLI FAUSTO

(firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993)

**Delibera n. 70 del 03/10/2022**

Oggetto: PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA-LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO": PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO: ADOZIONE.

**Attestazione di Pubblicazione**

Il presente atto viene oggi pubblicato all'Albo Pretorio dell'Ente ([www.parchiemiliacentrale.it](http://www.parchiemiliacentrale.it)) per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 e smi, e dell'art. 32 della L. 69/2009 e smi.

Modena, 10/10/2022

f.to Il Responsabile del procedimento  
**POZZI GIULIANO**

(firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993)

PROVINCIA DI MODENA



ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E  
LA BIODIVERSITÀ EMILIA CENTRALE



## Procedimento Unico ex art. 53 L.R. 24/2017

Progetto della nuova seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo" in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino"

# RELAZIONE DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO

### GRUPPO DI LAVORO:



**E.M.E.**

Ing. Marco Cordeschi  
Ing. Marco Rinaldi  
Arch. Antonietta Cellini  
Ing. Doriana Febo  
Ing. Nicola Ranieri  
Ing. Gaia Cordeschi  
Geom. Giorgio Stringini



Ing. Paolo Zoppellari  
Ing. Matteo Monti  
Ing. Davide Scapinelli  
Ing. Anna Soppelsa  
Ing. Sarah Capecci

#### Con la consulenza specialistica di:

Dott. Agr. Rita Bega  
Dott. For. Paolo Rigoni  
(StudioSilva S.r.l.)



STUDIO DI GEOLOGIA E  
PROGETTAZIONI  
AMBIENTALI

Geol. Luca Monti  
Geol. Mirko Soldati  
Dott. Giorgio Cioce



ENV Enrico Catellacci



Dott. Davide Mengoli

Data: Aprile 2022	Esecutore:  SOCIETÀ DI INGEGNERIA ZOPPELLARI GOLLINI & ASSOCIATI	Redatto: A. Soppelsa S. Capecci Controllato: D. Scapinelli M. Monti	ELABORATO:  <b>PIP_01</b>
Revisione: 01	Codice elaborato: PIP_01	Approvato: P. Zoppellari	

- Indice -

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LA VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO (PIP)</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE DEL SITO NELLO STATO DI FATTO</b>	<b>7</b>
<b>3.1</b>	<b>Quadro ambientale</b>	<b>7</b>
3.1.1	Sistema socio-economico	7
3.1.2	Sistema naturale	14
3.1.3	Sistema Paesaggistico	18
3.1.4	Atmosfera	20
3.1.5	Ambiente idrico	27
3.1.6	Suolo e sottosuolo	40
<b>3.2</b>	<b>Descrizione degli impianti esistenti</b>	<b>47</b>
<b>4</b>	<b>DESCRIZIONE DELLA MODIFICA IN PROGETTO</b>	<b>55</b>
<b>4.1</b>	<b>Obiettivi e motivazioni della modifica</b>	<b>55</b>
<b>4.2</b>	<b>Descrizione del progetto</b>	<b>56</b>
4.2.1	Caratteristiche della nuova seggiovia “Polla – Lago scaffaiolo”	56
4.2.2	Dismissione seggiovia “Direttissima” e sciovia “Cupolino”	62
4.2.3	Realizzazione della nuova seggiovia “Polla – Lago scaffaiolo”	63
<b>5</b>	<b>QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO</b>	<b>67</b>
<b>5.1</b>	<b>Piano Territoriale del Parco Regionale dell’Alto Appennino Modenese</b>	<b>67</b>
<b>5.2</b>	<b>Piano Regolatore Generale del Comune di Fanano (PRG)</b>	<b>68</b>
<b>6</b>	<b>ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI</b>	<b>75</b>
<b>6.1</b>	<b>Dismissione seggiovia “Direttissima” e sciovia “Cupolino”</b>	<b>75</b>
<b>6.2</b>	<b>Realizzazione seggiovia</b>	<b>76</b>
6.2.1	Fase cantiere	77
6.2.2	Fase esercizio	80
<b>7</b>	<b>MISURE DI MITIGAZIONE</b>	<b>95</b>
<b>7.1</b>	<b>Dismissione seggiovia</b>	<b>95</b>
<b>7.2</b>	<b>Realizzazione seggiovia</b>	<b>95</b>
<b>7.3</b>	<b>Ulteriori misure di mitigazione</b>	<b>101</b>
<b>8</b>	<b>MONITORAGGIO</b>	<b>102</b>

## 1 PREMESSA

Il Comune di Lizzano in Belvedere (BO) ha presentato istanza di avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità (Screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) relativa al progetto denominato "Nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale" ubicato nei Comuni di Lizzano in Belvedere (BO) e di Fanano (MO). La relativa documentazione, necessaria ai fini dell'istanza ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 è stata acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna con nota prot. PG.2020.336682 del 5/05/2020, successivamente perfezionata in data 8/05/2020 (PG.2020.346446).

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico in sostituzione dell'esistente seggiovia ad ammortamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino".

Il progetto in esame è stato assoggettato a procedura di Screening in quanto riconducibile alle fattispecie elencate nell'allegato B della L.R. 4/2018; in particolare esso ricade nella categoria **B.3.14** "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.3 o all'allegato B.3 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente" in quanto la realizzazione di seggiovie ricade al punto **B.3.9** "Piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 chilometri o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonché impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1.800 persone".

La Regione Emilia-Romagna si è pronunciata con Determinazione Dirigenziale n. 1457 del 28/01/2021 escludendo il progetto in esame dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della L.R. 4/2018, a condizione che venga rispettato il quadro prescrittivo riportato nell'atto medesimo.

Nell'ambito di tale procedura di Screening, gli Enti interessati alla realizzazione del progetto hanno espresso i propri pareri di competenza, dei quali si è tenuto conto nel corso dell'istruttoria.

Dal momento che l'area in esame ricade all'interno di un Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) approvato con deliberazione della Giunta Provinciale di Modena n. 316 in data 18/05/1999 ed esecutiva dal 31/05/1999 tuttora vigente, ai sensi dell'art. 40 della L.R. 6/2005, deve essere prevista l'approvazione di una Variante al PIP vigente.

Il Proponente presenta la presente Variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) vigente, relativamente al progetto di inserimento della nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico "Polla Scaffaiolo" in sostituzione degli impianti esistenti, necessaria all'approvazione del progetto stesso.

A tal proposito va sottolineato che, ai sensi dell'art. 7 delle NTA del Piano territoriale del Parco Alto Appennino Modenese, "I Progetti di Intervento Particolareggiati potranno essere attuati per stralci funzionali e potranno altresì essere attuati in tutto o in parte anche dai privati sulla base delle vigenti disposizioni di legge e tramite stipula di apposita convenzione".

Dal momento che il progetto relativo alla realizzazione della nuova seggiovia è relativo ad un'opera pubblica e di interesse pubblico, rientra nelle disposizioni di cui all'art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i., che prevede un Procedimento unico per l'approvazione di tali progetti.

Il procedimento di variante al PIP vigente si svolge pertanto nell’ambito dello stesso Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/201, nell’ambito del quale l’Ente Parchi dell’Emilia Centrale è chiamato a fornire il proprio assenso, previo parere positivo della Comunità del Parco e della Consulta.

L’approvazione del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 comporterà pertanto variante al PIP vigente, previo assenso degli Enti competenti.

Ai fini della elaborazione della Variante al PIP e per la definizione dei contenuti della stessa si è fatto riferimento ai criteri definiti dall’art. 7 delle NTA del Piano Territoriale del Parco dell’Alto Appennino Modenese e alle indicazioni riportate nel parere reso dall’Ente Parchi dell’Emilia Centrale nell’ambito della citata procedura di Screening.

## 2 LA VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO (PIP)

I Progetti di Intervento Particolareggiato (PIP) sono, ai sensi dell’art. 4 delle Norme Tecniche Attuative del Piano del Parco Alto Appennino Modenese, strumenti di attuazione del Piano stesso, insieme al Programma di sviluppo e al Regolamento del Parco.

Tali PIP devono essere predisposti da ciascun soggetto che intenda effettuare interventi di sistemazione e riqualificazione delle zone interessate da impianti per la pratica dello sci ricadenti all’interno di aree classificate dal Piano stesso come Zona “C” di protezione ambientale, normate dall’art. 19 delle NTA di Piano.

Tale articolo, oltre a fornire le indicazioni generali per la zona omogenea “C” e definire i criteri da rispettare negli interventi di sistemazione e riqualificazione delle zone interessate da attrezzature per la pratica dello sci, stabilisce che *“gli interventi di ristrutturazione degli impianti sportivi devono far parte di Piani di Intervento Particolareggiato (PIP) e possono essere realizzati soltanto dopo formale approvazione di questi.”*

La natura e le finalità di tali Progetti di Intervento Particolareggiato sono definiti all’art. 7 delle NTA di Piano, il quale ne definisce anche i contenuti specifici.

Nello specifico, l’art. 7 stabilisce che *“I Progetti di Intervento Particolareggiato potranno essere attuati per stralci funzionali e potranno altresì essere attuati in tutto o in parte anche dai privati sulla base delle vigenti disposizioni di legge e tramite stipula di apposita convenzione. [...]*

*I PIP di cui all’art. 19, dovranno recepire e dettagliare operativamente, nel rispetto dei criteri e prescrizioni di carattere generale, le specifiche disposizioni di zona sulla base delle seguenti indicazioni:*

- *Sistemazione delle aree e loro riqualificazione ambientale e paesaggistica, con rimozione o mitigazione dei fattori di degrado attualmente presenti;*
- *Ripristino e potenziamento del manto vegetale con specie appartenenti alla flora spontanea dei luoghi e schermatura degli elementi di disturbo visivo;*
- *La scelta delle specie appartenenti alla flora spontanea dei luoghi (arboree, arbustive, erbacee), da utilizzare sia nella realizzazione di nuovi interventi, sia nel recupero ambientale deve avvenire tenendo conto dell’assetto fitosociologico ed ecologico e, quindi, sulla base di una conoscenza delle associazioni pioniere presenti su suoli grezzi, della loro successione fino a quella finale in equilibrio con la stazione, confrontando la vegetazione naturale presente su stazioni affini e tenendo conto delle esigenze ecologiche delle piante. Le specie vegetali saranno sempre autoctone;*
- *Riorganizzazione degli impianti sciistici presenti situati in zona C, ivi compresi quelli per lo sci da fondo e quelli da dismettere e delle strutture di servizio indispensabili per il loro funzionamento, sistemazione delle aree da essi interessate mediante ricostituzione del cotico erboso e delle reti di scolo e drenaggio delle acque;*
- *Corretto inserimento paesaggistico ed ambientale degli impianti sciistici da razionalizzare mediante l’adozione di materiali naturali e tecniche tradizionalmente impiegate nella zona e attraverso la collocazione di manufatti ai bordi delle radure in modo da renderli percettivamente meno evidenti;”*

Il progetto in esame relativo alla realizzazione della nuova seggiovia denominata “Polla-Lago Scaffaiolo” interessa il territorio di competenza del Parco Alto Appennino Modenese (o del Frignano) in provincia di Modena e in parte quello del parco del Corno alle Scale in provincia di Bologna.

L’area ricadente nel territorio del Parco Alto Appennino Modenese è classificata, sulla base della cartografia e delle norme tecniche parte integrante del Piano stesso, come Zona “C” di protezione ambientale, ed è pertanto normata dall’art. 19 delle NTA di Piano. Più precisamente il progetto ricade nella zona denominata “C1 Cupolino”.

La realizzazione degli interventi in progetto, relativamente all’area facente parte del territorio del Parco Alto Appennino Modenese, necessita dunque di variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) vigente.

L’area interessata dal progetto in esame ricadente nel territorio del Parco del Corno alle Scale, invece, risulta classificata in “Area contigua”, pertanto non soggetta a Progetto di Intervento Particolareggiato.

La presente variante al PIP vigente riguarda pertanto le sole aree oggetto d’intervento per la realizzazione della nuova seggiovia, ricadenti nel territorio modenese, ossia all’interno del territorio di competenza del Parco Alto Appennino Modenese, e per tale ragione soggette alle disposizioni del Piano Territoriale del Parco stesso (DG n. 3337 del 23/12/1996).

Di seguito si riporta dunque un inquadramento territoriale del contesto territoriale interessato.

La presente variante al PIP viene presentata nell’ambito del Procedimento Unico ex art. 53 delle LR 24/2017, nell’ambito del quale l’Ente di Gestione dei parchi e della Biodiversità dell’Emilia Centrale, provvederà ad esprimere il proprio assenso in merito alla variante in oggetto, per quanto di competenza, previa consultazione della Comunità del Parco e della Consulta.

L’approvazione del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 comporterà quindi variante al PIP vigente, previo assenso degli Enti competenti.

Si ricorda che le valutazioni in merito alla compatibilità ambientale dell’opera nel suo complesso, sia per la parte ricadente nel territorio provinciale di Bologna che per la parte in provincia di Modena, sono già state effettuate nell’ambito della procedura di assoggettabilità (Screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), conclusasi positivamente con Determinazione Dirigenziale n. 1457 del 28/01/2021.

### 3 DESCRIZIONE DEL SITO NELLO STATO DI FATTO

#### 3.1 QUADRO AMBIENTALE

##### 3.1.1 SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

Il tessuto imprenditoriale della provincia di Modena è caratterizzato da una ricca presenza di grandi, piccole e medie imprese, operanti in tutti i settori, sebbene gli effetti della pandemia da COVID-19 siano tuttora in corso.

Infocamere ha diramato i risultati relativi alla demografia imprenditoriale del secondo trimestre del 2021. L'elaborazione del Centro Studi e Statistica della Camera di Commercio di Modena mostra una sostanziale ripresa delle attività. Al 30 giugno 2021 risultano infatti registrate 72.438 imprese, in aumento dello 0,6% rispetto al 31 marzo, pari a 439 imprese in più.

Riprende il saldo tendenziale delle imprese attive, che con 122 imprese in più raggiungono un incremento dello 0,2%, tuttavia tra le diverse forme giuridiche aumentano solamente le società di capitali (+3,9%), mentre prosegue il calo delle società di persone (-3,2%), delle ditte individuali (-0,4%) e delle "altre forme giuridiche" (-4,2%).

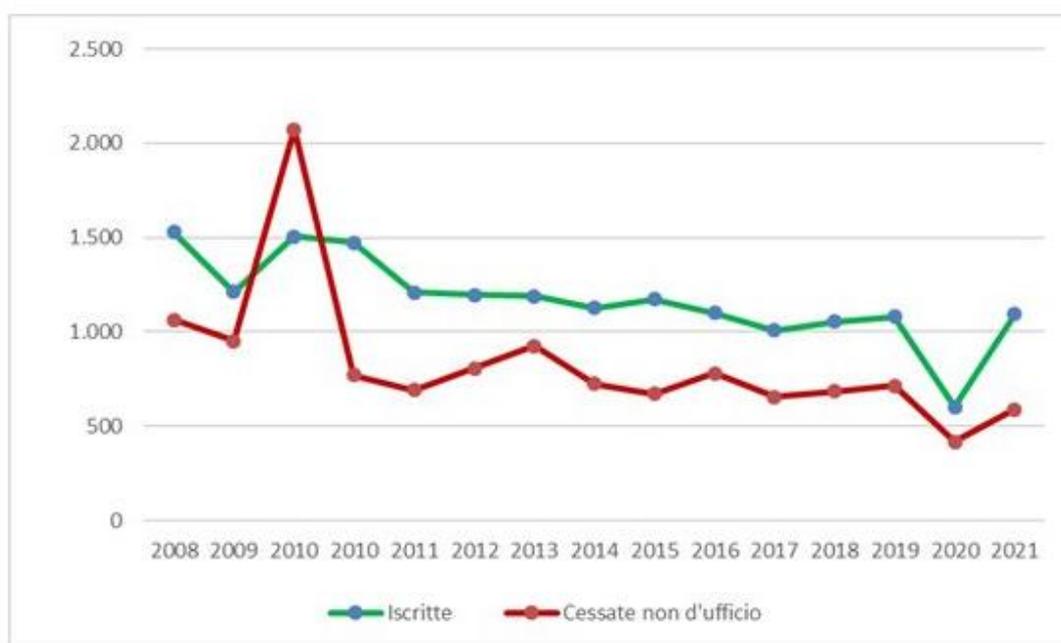


Figura 1 - Numero di imprese iscritte e cessate non d'ufficio in provincia di Modena nel secondo trimestre di ciascun anno [Fonte: elaborazione Camera di commercio di Modena su banca dati Stockview Infocamere<sup>1</sup>]

<sup>1</sup> <https://www.mo.camcom.it/informazione-economica/demografia-delle-imprese/news/aumenta-la-voglia-di-fare-impresa-in-provincia-di-modena-nel-secondo-trimestre-del-2021>

L'andamento tendenziale dei macrosettori mostra la crescita più elevata nelle costruzioni (+1,4%), seguite dai servizi (+0,6%), mentre risultano ancora in calo le attività manifatturiere (-0,7%) e l'agricoltura (-2,2%).

All'interno dell'industria manifatturiera vi sono andamenti differenti fra i diversi settori: l'incremento tendenziale maggiore si è verificato tra le imprese attive di "riparazione e manutenzione" (+3,7%), seguito dalla "fabbricazione di mezzi di trasporto" e "fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche" (entrambi +3,2%).

Tra i servizi risultano negativi solamente gli andamenti del trasporto e magazzinaggio (-2,0%), delle "attività di servizi rivolte alla persona" (-0,6%) e del commercio (-0,2%). Spicca il dato relativo alla "attività sportive e di intrattenimento" che hanno registrato una crescita del 5,9%.

	IMPRESSE ATTIVE			
	Totale imprese al 30/06/2021	Totale imprese al 30/06/2020	Saldo imprese attive	Variazione %
Agricoltura, silvicoltura pesca	7.519	7.692	-173	-2,2
Estrazione di minerali da cave e miniere	29	30	-1	-3,3
Attività manifatturiere	8.884	8.948	-64	-0,7
Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	102	105	-3	-2,9
Fornitura di acqua; reti fognarie	85	84	1	1,2
Costruzioni	10.587	10.443	144	1,4
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli	13.862	13.890	-28	-0,2
Trasporto e magazzinaggio	2.166	2.210	-44	-2,0
Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	3.982	3.916	66	1,7
Servizi di informazione e comunicazione	1.479	1.468	11	0,7
Attività finanziarie e assicurative	1.570	1.503	67	4,5
Attività immobiliari	5.092	5.067	25	0,5
Attività professionali, scientifiche e tecniche	3.066	3.028	38	1,3
Noleggio e servizi di supporto alle imprese	1.981	1.930	51	2,6
Istruzione	275	270	5	1,9
Sanità e assistenza sociale	318	317	1	0,3
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	705	666	39	5,9
Altre attività di servizi	2.827	2.843	-16	-0,6
Imprese non classificate	19	16	3	18,8
<b>Totale</b>	<b>64.548</b>	<b>64.426</b>	<b>122</b>	<b>0,2</b>

Tabella 1 - Imprese attive per settori di attività in provincia di Modena [Fonte: elaborazione Camera di commercio di Modena su banca dati Stockview Infocamere]

Per quanto riguarda il settore del turismo, l'ultimo anno è stato fortemente determinato dalla pandemia da Covid-19 che ha provocato la perdita di quasi la metà del movimento turistico rilevato in Emilia-Romagna nel 2019: gli arrivi sono diminuiti del 51,1 %, mentre il calo delle presenze è pari al 44,9 %, mentre il calo delle presenze è pari al 44,9 %, mentre il calo delle presenze è pari al 44,9 %, mentre il calo delle presenze è pari al 44,9 %

L'ambito territoriale più colpito è quello dei "grandi comuni", dove il calo degli arrivi è stato del 61,6 % e quello delle presenze del 55,6 %; viceversa, la contrazione dei movimenti turistici è stata più contenuta in Appennino, dove gli arrivi sono diminuiti del 41,1 % e le presenze del 34,4 %.

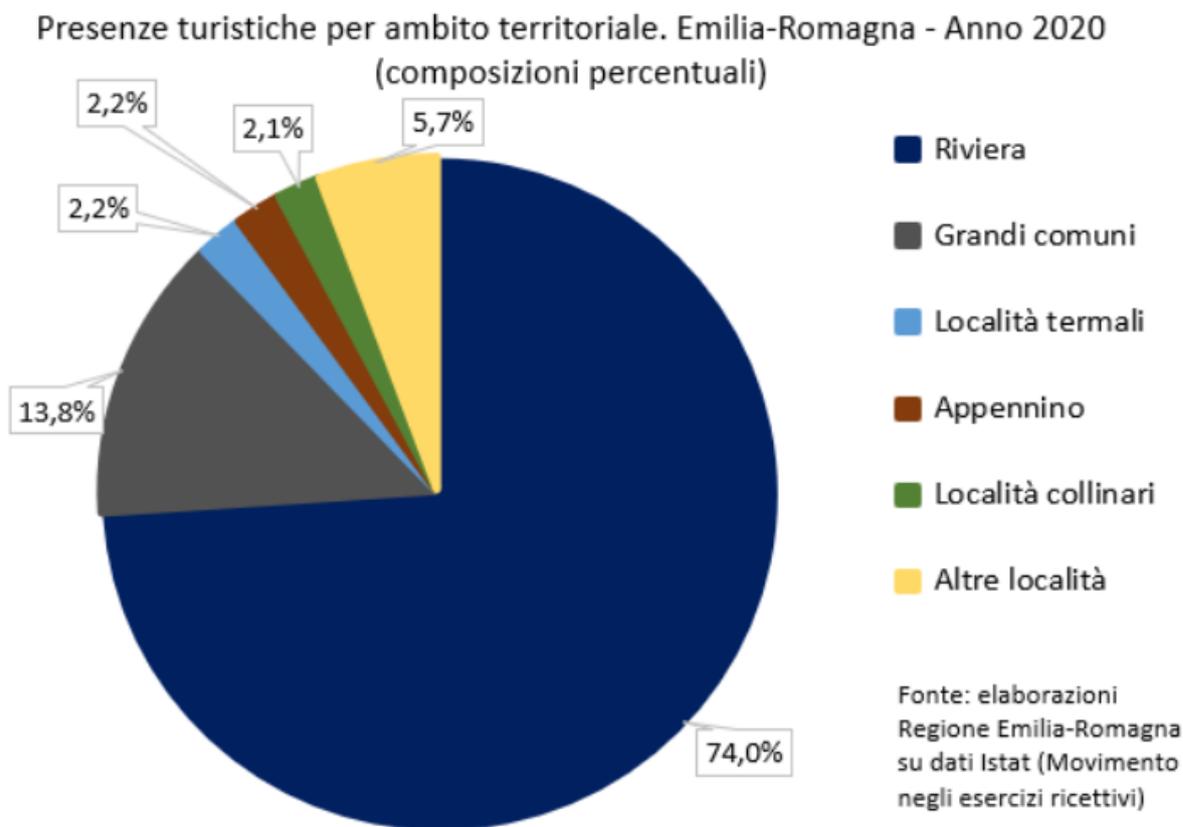


Figura 2 – Presenze turistiche per ambito territoriale in Emilia-Romagna – Anno 2020

[Fonte: Il turismo in Emilia-Romagna nell'anno della pandemia. Pubblicato il rapporto annuale — Statistica (regione.emilia-romagna.it)]

Per quanto riguarda l'ambito dell'Appennino, anche nel 2020 la maggior parte del flusso turistico registrato in questo ambito (in termini di presenze) è rimasto concentrato nelle 11 principali località turistiche, ciascuna delle quali raccoglie almeno il 3% dei pernottamenti in Appennino, per un totale del 63%; queste località sono le stesse del 2019. Vergato è la località che ha registrato le maggiori perdite in termini sia di presenze (-75,4 %) che di arrivi (- 90,8 %).

Per quanto riguarda il **Comune di Fanano** nel 2020 sono stati registrati 6.804 arrivi e 16.723 presenze, pari entrambi a circa il 2% dei dati provinciali. Relativamente al **Comune di Lizzano in Belvedere**, nel 2020 gli arrivi sono stati 6.480 e le presenze 22.909 (rispettivamente pari al 2,0% e al 2,5% dei dati provinciali).

Per quanto riguarda l'aspetto demografico e lo stato di salute e di benessere della popolazione potenzialmente interessata dalla realizzazione del progetto in esame, si fa riferimento a quanto riportato

dal Servizio Sanitario Regionale dell'Emilia-Romagna nel "Il profilo di salute Regione Emilia Romagna" (settembre 2019)<sup>2</sup>, dalla società Urbistat S.r.l.<sup>3</sup> e dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat)<sup>4</sup>.

Al 31 dicembre 2019 risultano iscritte alla anagrafe dei comuni dell'Emilia-Romagna 4.464.119 persone, configurando una variazione media annua (2016/2019) della popolazione del +0,11%.

Tali dati confermano un trend in crescita a livello regionale, in controtendenza rispetto all'intero territorio nazionale dove le stime Istat indicano una prosecuzione della diminuzione iniziata nel 2015 e una perdita di circa 116 mila residenti nel corso del 2019.

L'incremento dei residenti in Emilia-Romagna nel corso del 2019 ha riguardato la sola componente straniera (+24.018 persone).

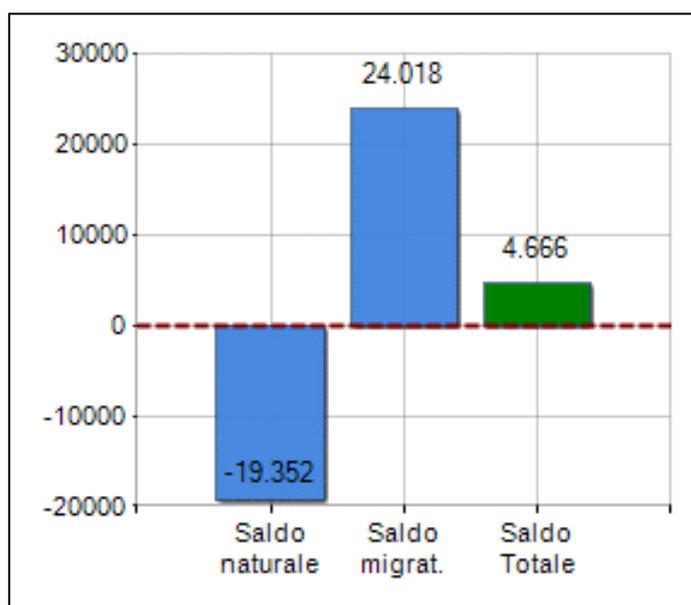
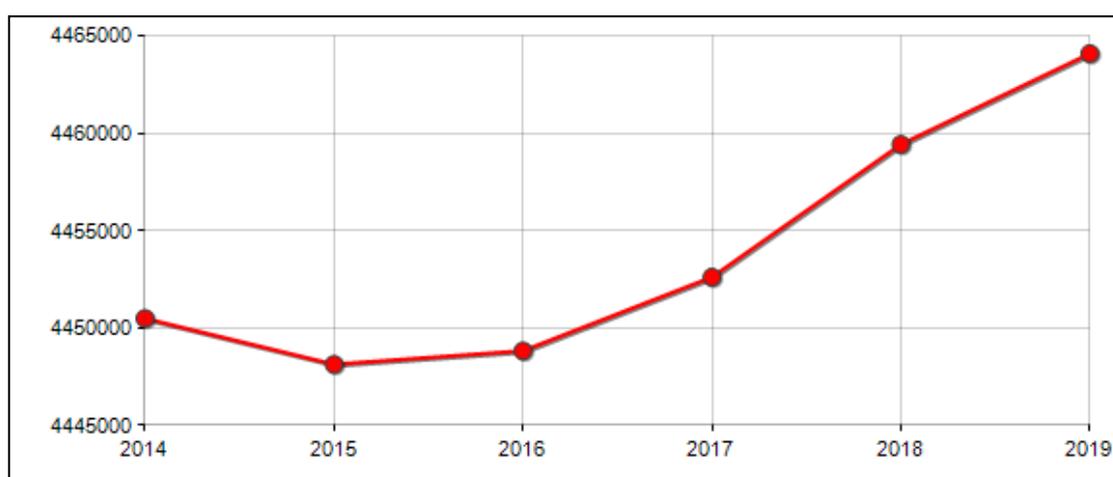


Figura 3- Bilancio demografico Regione Emilia Romagna (anno 2019)

[Fonte: <https://ugeo.urbistat.com/adminstat/it/it/demografia/popolazione/emilia-romagna/8/2>]



<sup>2</sup> <http://salute.regione.emilia-romagna.it/prp/profilo-di-salute>

<sup>3</sup> <https://ugeo.urbistat.com/adminstat/it/it/demografia/popolazione/emilia-romagna/8/2>

<sup>4</sup> <http://dati.istat.it/index.aspx?queryid=19053>

Figura 4 – Trend popolazione Regione Emilia-Romagna

[Fonte: <https://ugeo.urbistat.com/adminstat/it/it/demografia/popolazione/emilia-romagna/8/2>]

A livello locale il **Comune di Fanano**, al 31/12/2019 risulta avere una popolazione di 2.966 abitanti, +0,82% rispetto al 2018; il trend per l'anno 2019 risulta pertanto positivo, in contrasto all'andamento del quadriennio precedente. Anche in questo caso l'incremento della popolazione è determinato dalla componente straniera (+ 49 abitanti).

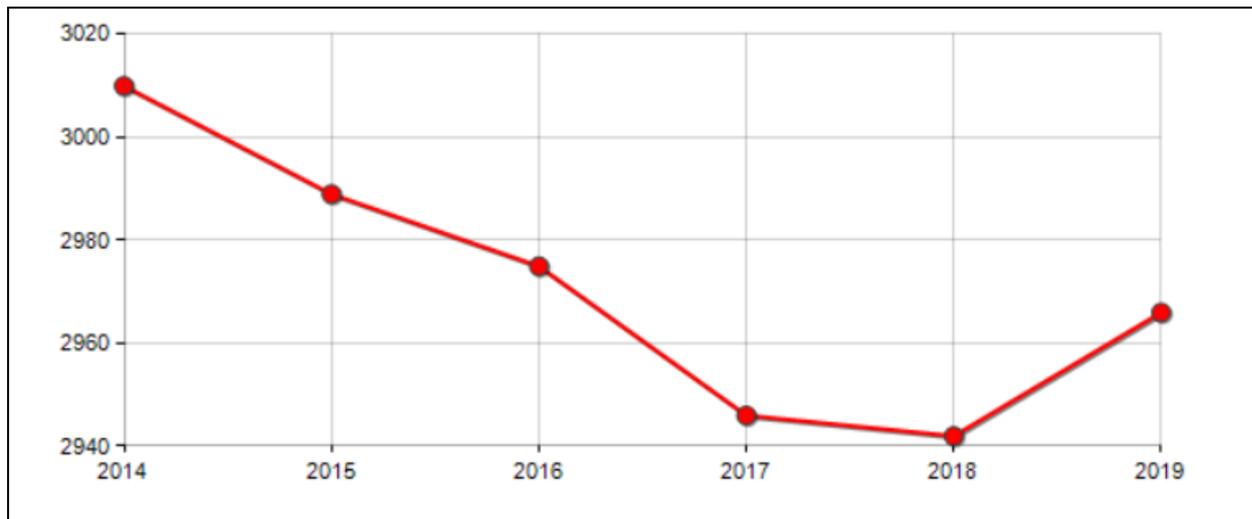


Figura 5 – Trend popolazione Comune di Fanano

[Fonte: Statistiche demografiche Comune di FANANO, densità abitativa, popolazione, età media, famiglie, stranieri (urbistat.com)]

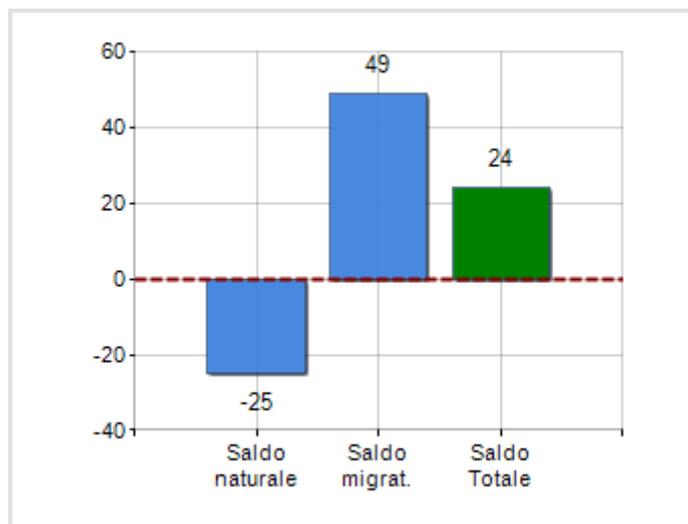


Figura 6- Bilancio demografico Comune di Fanano (anno 2019)

[Fonte: Statistiche demografiche Comune di FANANO, densità abitativa, popolazione, età media, famiglie, stranieri (urbistat.com)]

Per quanto riguarda il **Comune di Lizzano in Belvedere**, gli abitanti al 31/12/2019 risultano essere 2.178, + 0,32% rispetto all'anno precedente; il trend per l'anno 2019 risulta positivo, in contrasto all'andamento del quadriennio precedente, come si evince dal seguente grafico.

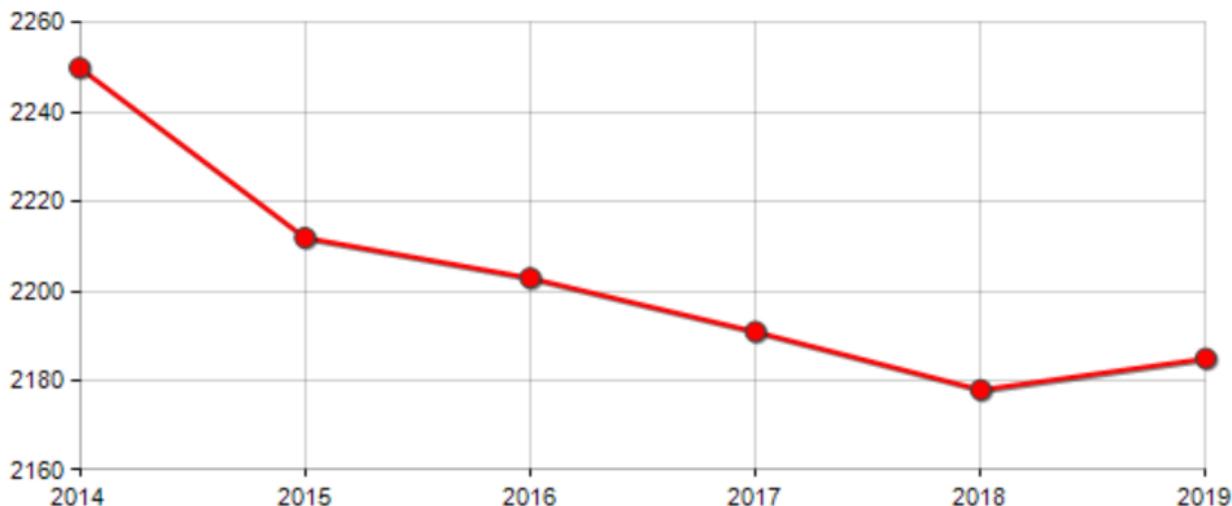


Figura 7 - Trend popolazione Comune di Lizzano in Belvedere

[Fonte: Statistiche demografiche Comune di LIZZANO, densità abitativa, popolazione, età media, famiglie, stranieri (urbistat.com)]

Il saldo totale è, anche in questo caso, positivo e determinato dalla componente straniera.

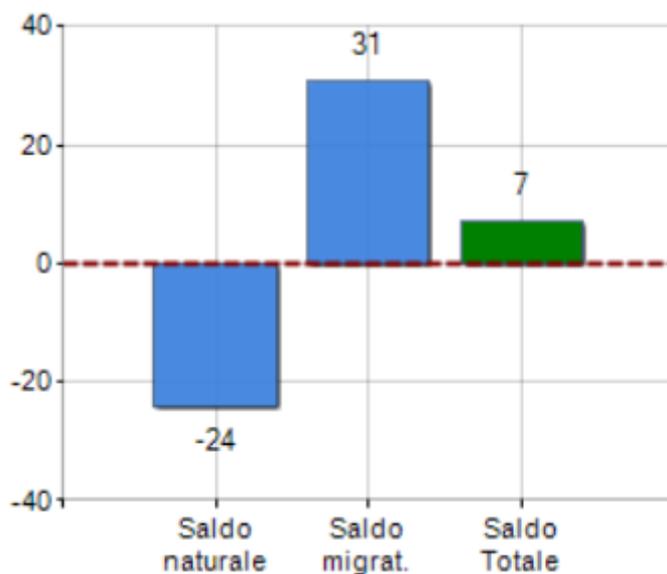


Figura 8 - Bilancio demografico Comune di Lizzano in Belvedere (anno 2019)

[Fonte: Statistiche demografiche Comune di LIZZANO, densità abitativa, popolazione, età media, famiglie, stranieri (urbistat.com)]

In tutto il territorio regionale si è registrato, nell’ultimo decennio, un calo della natalità, che nell’ambito della **Provincia di Modena** si attesta attualmente al 7,2%, mentre il tasso di mortalità risulta essere pari a circa il 10%.

A livello locale, il **Comune di Fanano** presenta, nel 2019, un tasso di natalità del 4,1‰ (ovvero 6589° posto su 7903 comuni) ed un tasso di mortalità del 12,5‰ (ovvero 3089° posto su 7903 comuni).

Il **Comune di Lizzano in Belvedere** presenta invece un tasso di natalità del 3,2‰ (ovvero 7015° posto su 7903 comuni) ed un tasso di mortalità del 14,2‰ (ovvero 2130° posto su 7903 comuni).

Complessivamente, in tutto il territorio dell’Emilia-Romagna, la speranza di vita continua a crescere nonostante si sia osservata una lieve flessione in corrispondenza del 2015 (e per gli uomini anche nel 2012). Tali fluttuazioni sono legate sia alla composizione per età della popolazione che all’effetto anticipatore sulla morte di eventi esterni (es.: variazioni climatiche o epidemie influenzali).

Dalle Statistiche Istat è previsto un calo della speranza di vita in corrispondenza dell’anno 2020, tale periodo è stato fortemente segnato dalla pandemia COVID-19 e di conseguenza si stima pari a 82 anni la speranza di vita della Regione Emilia-Romagna.

In **Provincia di Modena** la speranza di vita alla nascita risulta essere, con riferimento al 2019, pari a 82 anni per i maschi e 85 anni per le femmine [Fonte: Tavole di mortalità: Speranza di vita alla nascita con Italia copie (istat.it)].

L’età media è pari a 45,07 anni (43,6 per i maschi; 46,5 per le femmine), in linea con il dato nazionale, al pari dell’indice di vecchiaia (pari a 169,71).

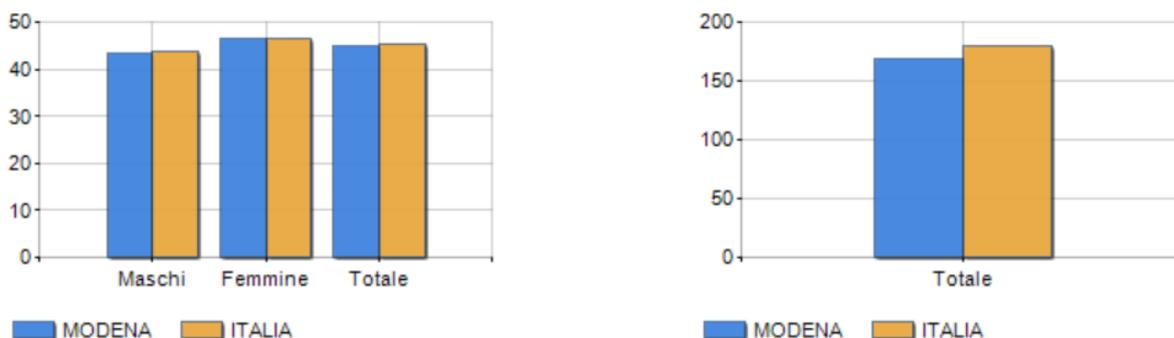


Figura 9 – Età media e indice di vecchiaia Provincia di Modena

[Fonte: Classi di età per sesso Provincia di MODENA, indice di vecchiaia ed età media dei residenti (urbistat.com)]

A livello locale, il **Comune di Fanano** si registra un’età media pari a 50 anni (49,66 per i maschi e 50,34 per le femmine) e un indice di vecchiaia del 303,9; valori superiori a quelli provinciali.



Figura 10 - Età media e indica di vecchiaia Comune di Fanano

[Fonte: Classi di età per sesso Comune di FANANO, indice di vecchiaia ed età media dei residenti (urbistat.com)]

Relativamente al **Comune di Lizzano in Belvedere**, l'età media è pari a 50,71 anni (49,00 per i maschi e 50,41 per le femmine), mentre l'indice di vecchiaia è pari a 345,27.



Figura 11 - Età media e indica di vecchiaia Comune di Lizzano in Belvedere

[Fonte: Classi di età per sesso Comune di LIZZANO, indice di vecchiaia ed età media dei residenti (urbistat.com)]

### 3.1.2 SISTEMA NATURALE

#### 3.1.2.1 FLORA E VEGETAZIONE

Relativamente alla componente vegetazionale, il progetto in esame si colloca nel territorio dell'Alto appennino Modenese caratterizzato da una notevole varietà di habitat, determinata dall'elevata eterogeneità di condizioni geomorfologiche e pedologiche.

In linea generale l'area è caratterizzata dalla presenza di boschi di faggio (*Fagus sylvatica*), acero di monte (*Acer pseudoplatanus*), sorbo degli uccellatori (*Sorbus aucuparia*), maggiociondolo di montagna (*Laburnum alpinum*) e, sporadicamente abete bianco (*Abies alba*):

La vegetazione arbustiva è caratterizzata dalla dominanza di mirtilli (*Vaccinium myrtillus* e *V. gaultherioides*), mentre la vegetazione erbacea è quella tipica di ambienti disturbati ed inerbimenti con specie foraggere. Sono presenti inoltre pascoli acidofitici relativamente xerofitici con dominanza di *Brachypodium genuense* (brachipodieta) e prevalenza di specie del *Nardion* e dei *Nardetalia* (*Geum montanum*, *Luzula multiflora*, *Festuca paniculata*, *Centaurea nervosa*) ed elevata frequenza di specie acidofile quali *Anthoxanthum alpinum* e *Avenella flexuosa* e di entità dei vaccinieti (*Vaccinium myrtillus*, *Vaccinium gaultherioides*, *Hypericum richeri*).

Per quanto riguarda le specie endemiche tra tutte si segnalano *Armeria marginata*, *Geranium argenteum*, *Globularia incanescens*, *Leuchanthemum ceratophylloides*, *Murbeckiella zanonii*, *Saxifraga etrusca*.

Nel territorio dell’Alto Appennino Modenese e più in dettaglio all’interno del territorio del Parco sono sottoposte a tutela le emergenze di interesse botanico, intese quali “entità rare, fitogeograficamente interessanti o al limite di areale”, le seguenti specie: *Vaccinium vitis-idaea*, *Rhododendrum ferrugineum*, *Woodsia alpina*, *Athyrium hedyaroides*, *Artemisia umbelliformis*, *Plantago atrata*, *Potentilla caulescens*, *Saxifraga lingulata*, *Thesium somieri*, *Saxifraga etrusca*, *Globularia canescens*, *Geranium argenteum*, *Cerastium alpinum*, *Antennaria carpathica*, *Poligonum viviparum*, *Genziana nivalis*, *Salix herbacea*, *Soldanella pupilla*, *Pedicularis comosa*, *Salix astrata*, *Dryopteris oreades*, *Diphasiastrum alpinum*, *Daphne oleoides*.

Nelle zone umide, comprese sia quelle lacustri che di acqua corrente, sono segnalate in quanto “minacciate perché sussistono solo grazie a delicati equilibri di carattere ambientale”, le seguenti specie botaniche: *Drosera rotundifolia*, *Ranunculus trichophyllus*, *Meryanthes trifoliata*, *Carex stellulata*, *C. canescens*, *C. davalliana*, *Eriophorum angustifolium*, *E. latifolium*, *E. scheuchzeri*, *Cardamine asarifolia*, *C. pratensis*, *Swertia perennis*, *Viola palustris*, *Sparganium emersum*, *Sphagnum spp.*

Negli ambienti extrasilvatici sono segnalate le seguenti specie come “entità che qui, seppur localmente non rare, presentano i loro limiti meridionali di distribuzione, o che addirittura risultano essere endemiche dell’Appennino Settentrionale”: *Empetrum ermaphroditum*, *Genziana purpurea*, *Honogine alpina*, *Lycopodium annotinum*, *Cicerbita alpina*, *Heracleum sphondylium ssp.*, *pyrenaicum*, *Luzula lutea*, *Stachys pradica*, *Leontodon helveticus*, *Allium ochroleucum*, *Sempervivum montanum*, *Polygonum alpinum*, *Viola calcarata ssp. cavillieri*, *Murbeckiella zanonii*, *Saxifraga latina*, *Arenaria bertolonii*, *Sedum monregalense*, *Linaria purpurea var. montana*, *Aquilegia cfr. alpina*, *Anemone narcissifolia*, *Armeria marginata*, *Leucanthemum ceratophylloides*.

Per ulteriori dettagli in merito agli habitat di interesse regionale si rimanda alla Valutazione di Incidenza presentata nell’ambito del procedimento unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 (elaborato **INC\_01**).

---

### 3.1.2.2 FAUNA

L’area in esame è caratterizzata da una componente faunistica diversificata per la presenza di habitat quali ambienti aperti, praterie e boschi, inframmezzati da aree ecotonali come cespugli e rovi.

Si rileva innanzitutto la presenza di alcune specie di Rettili, tra cui:

- Lucertola campestre (*Podarcis sicula campestris*), specie comune presente da maggio a settembre, frequenta sia pascoli assolati che prati umidi;

- Lucertola muraiola (*Podarcis muralis*), poco comune, presente da maggio a settembre, frequenta pietraie assolate e zone pietrose nei prati, nelle radure ed al margine dei boschi;
- Ramarro (*Lacerta bilineata*), specie che vive prevalentemente in zone cespugliose ed al margine dei boschi;
- Biacco (*Coluber viridiflavus*), ubiquitario, frequenta un’ampia varietà di ambienti fino al piano montano;
- Aspide (*Vipera aspis*), che si rinviene in un’ampia varietà di ambienti, benchè mostri una preferenza ambientale verso i boschi aperti, caldi ed assolati della fascia collinare, dove frequenta le radure per la termoregolazione.

Tra i mammiferi fortemente presente è il Cinghiale (*Sus scrofa*), oltre a Lupo appenninico (*Canis lupus*), Volpe (*Vulpes vulpes*), Donnola (*Mustela nivalis*) e Faina (*Martes foina*) legate anche agli ambienti antropizzati, e Tasso (*Meles meles*) presente soprattutto nelle zone boschive limitrofe ai coltivi.

Sono presenti alcune specie di insettivori tra cui Riccio europeo (*Erinaceus europaeus*), Toporagno comune (*Sorex araneus*), Topolino selvatico (*Apodemus sylvaticus*) e Toporagno nano (*Sorex minutus*).

Tra i lagomorfi, la Lepre comune (*Lepus europaeus*) che frequenta prevalentemente le zone aperte con o senza aree rocciose e spesso i boschi e loro margini.

L’avifauna è caratterizzata da uccelli tipici della fascia dei boschi misti caducifogli: picchio verde, ghiandaia, poiana, allocco, cuculo, scricciolo, pettirosso, merlo, diverse specie di tordi e di cince, picchio muratore, rampichino, lui piccolo, tortora e colombaccio, rigogolo, fringuello.

Infine, sono presenti numerose specie di chiroterri tra cui pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*) Pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhlii*) Barbastello comune (*Barbastella barbastellus*).

Per ulteriori dettagli in merito agli habitat di interesse regionale si rimanda alla Valutazione di Incidenza presentata nell’ambito del procedimento unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 (elaborato **INC\_01**).

---

### 3.1.2.3 ECOSISTEMI

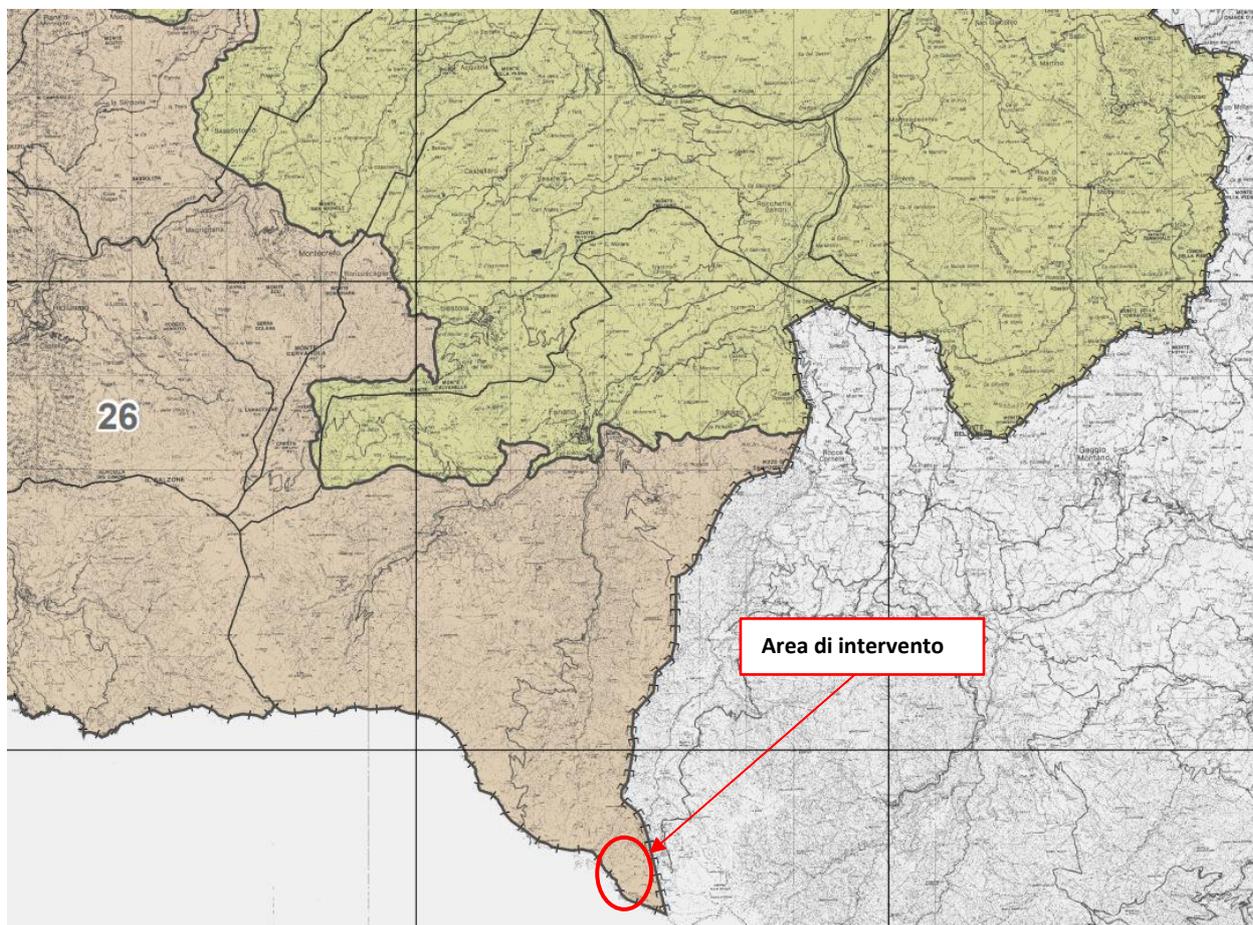
All’interno del Sito IT 4040001 in cui ricade l’impianto in progetto, sono stati segnalati ben 27 habitat di interesse comunitario e/o regionale di cui 5 prioritari (indicati di seguito con l’apice <sup>(\*)</sup>).

Codice	Descrizione
3140	<i>Acque oligomesotrofe calcaree con vegetazione bentica di Chara spp.</i>
3150	<i>Laghi eutrofici naturali con vegetazione del Magnopotamion o Hydrocharition</i>
3240	<i>Fiumi alpini con vegetazione riparia legnosa a Salix eleagnos</i>
3260	<i>Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del Ranunculion fluitantis e CallitricheBatrachion</i>
4030	<i>Lande secche europee</i>
4060	<i>Lande alpine e boreali</i>
6150	<i>Formazioni erbose boreo-alpine silicicole</i>
6170	<i>Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine</i>
6210*	<i>*Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (*stupenda fioritura di orchidee)</i>
6230*	<i>*Formazioni erbose a Nardus, ricche di specie, su substrato siliceo delle zone montane (e delle zone submontane dell'Europa continentale)</i>
6430	<i>Bordure planiziali, montane e alpine di megaforie idrofile</i>
6510	<i>Praterie magre da fieno a bassa altitudine (Alopecurus pratensis, Sanguisorba officinalis)</i>
7110*	<i>*Torbiere alte attive</i>
7140	<i>Torbiere di transizione e instabili</i>
7220*	<i>*Sorgenti pietrificanti con formazione di tufi (Cratoneurion)</i>
8120	<i>Ghiaioni calcarei e scisto-calcarei montani e alpini (Thlaspietea rotundifolii)</i>
8130	<i>Ghiaioni del Mediterraneo occidentale e termofili</i>
8210	<i>Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica</i>
8220	<i>Pareti rocciose silicee con vegetazione casmofitica</i>
8230	<i>Rocce silicee con vegetazione pioniera del Sedo-Scleranthion o del Sedo albi-Veronicion dillenii</i>
8310	<i>Grotte non ancora sfruttate a livello turistico</i>
9130	<i>Faggeti dell'Asperulo-Fagetum</i>
91E0*	<i>*Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)</i>
9260	<b>Boschi di Castanea sativa</b>

Per ulteriori dettagli in merito agli habitat di interesse regionale si rimanda alla Valutazione di Incidenza presentata nell'ambito del procedimento unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 (elaborato **INC\_01**).

### 3.1.3 SISTEMA PAESAGGISTICO

L’area in esame ricade all’interno dell’Unità di Paesaggio n. 26 - Paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico così come riportato nella Carta 7 “Carta delle Unità di Paesaggio” del PTCP di Modena, della quale si riporta di seguito un estratto di interesse.



<b>19</b>	Paesaggio delle "Basse" di Vignola, Savignano e Marano sul Panaro
<b>20</b>	Paesaggio della collina: prima quinta collinare orientale
<b>21</b>	Paesaggio della collina: prima quinta collinare occidentale
<b>22</b>	Paesaggio della collina: prima quinta collinare centrale
<b>23</b>	Paesaggio della collina: collina interna
<b>24</b>	Paesaggio dell'alta collina e prima fascia montana
<b>25</b>	Paesaggio della collina del ciliegio
<b>26</b>	Paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico

Figura 12 – Carta delle unità di paesaggio del PTCP di Modena

La Unità di Paesaggio 26 interessa l’ambito territoriale montano e la dorsale di crinale appenninico che corre sul confine provinciale all’interno del parco dell’Alto Appennino Modenese.

Il paesaggio in quest’area è caratterizzato da una totale prevalenza dell’aspetto naturale, che in passato ha subito comunque trasformazioni prodotte dalla deforestazione di ampie zone per favorire il pascolo e nella zona di crinale si presenta oggi quasi privo di vegetazione, mentre il restante territorio è interessato dal bosco, faggeto, e nella parte più bassa da prati e pascoli alternati al bosco misto (castagno, quercia, acero, ecc.).

Gli elementi caratterizzanti il paesaggio del territorio in esame sono legati sostanzialmente alla situazione geomorfologica e alle fasce altimetriche; la parte sommitale del comprensorio è connotata dalla presenza di pendii di modesta acclività, dalla presenza di circhi glaciali e da una coltre vegetazionale tipica della brughiera e della prateria. Verso il fondovalle i versanti acquistano gradualmente maggiore acclività grazie all’attività erosiva dei corsi d’acqua e si ricoprono di una vegetazione costituita in prevalenza da faggi, prima in forma arbustiva e poi sempre più boschiva.

A livello locale, il paesaggio che circonda l’area oggetto di intervento è costituito prevalentemente da boschi di faggio e/o di conifere misti. Più a monte le cime sommitali emergono dalla sottostante fascia boscata con pareti rocciose e pendii rivestiti da brughiere e praterie.

L’area interessata dal progetto è caratterizzata da un grado di naturalità relativamente basso, dovuto ad un passato di sfruttamento turistico a fini sciistici che ha avuto ripercussioni anche sul paesaggio, con l’introduzione di elementi di antropizzazione quali ad esempio il taglio dei boschi per la realizzazione di piste e sciovie, la realizzazione di movimenti terra per la risagomatura di pendii e scarpate, il tombamento di alcuni punti del torrente Dardagna.

L’area è caratterizzata inoltre da formazioni prative in corrispondenza delle piste da sci e degli impianti di risalita e da formazioni arbustive e/o arboree ai margini degli stessi.

In particolare, lungo la linea dell’impianto di risalita proposto l’area è interessata da formazioni erbacee ed arbustive sviluppate, in ragione delle forti manomissioni antropiche che si sono susseguite nel tempo.

In quasi tutte le formazioni rilevate è evidente la presenza di specie derivanti da pregressi interventi dovuti all’interramento di cavidotti, alla realizzazione della seggiovia Direttissima (stazioni e sostegni), alla realizzazione di manufatti vari, al rinverdimento del fondo della pista e alla pressione del pascolo.

Nel complesso le situazioni rilevate possono essere considerate comunque naturalizzate anche se in situazioni destrutturate/discontinue e a tratti fortemente intaccate dalle attività antropiche di realizzazione e manutenzione degli impianti e delle piste esistenti come gli interventi di ripristino dei fossi di scolo, la manutenzione della linea di risalita e la rimozione delle presenze arbustive lungo i margini della pista e lungo la linea dell’impianto esistente.

Il tracciato proposto dal progetto in esame, che ricalca per buona parte il tracciato della seggiovia Direttissima per tutta la sua parte basale, fino all’attuale stazione di arrivo della Direttissima, attraversa aree fortemente rimaneggiate.

Il disturbo delle cenosi, in particolare dell’area a Nardeto è evidenziato anche dalla presenza di *Cynosurus cristatus*, specie non propriamente caratteristica dei nardeti ma di pascoli e/o ambienti calpestati con suoli con buona disponibilità di nutrienti (si segnala l’eccessivo spandimento di deiezioni ovine in tale area).

Nella zona della stazione di valle, area attualmente destinata a pista da sci, il suolo sottile, fortemente rimaneggiato per i movimenti terra del passato e con abbondante pietrosità superficiale hanno

contribuito all'affermarsi di una prateria aperta a dominanza di *Brachypodium* sp. (*B. genuense* et Al.) e *Alchemilla transiens*. Più sporadiche risultano la *Festuca rubra* e la *Poa pratensis*.

Dal punto di vista forestale la parte inferiore del tracciato della seggiovia (provincia di Bologna in confine con Modena) attraversa un popolamento ceduo di faggio con abbondante matricinatura ed una fascia di ceduo in rinnovazione (area destinata ad un precedente impianto a fune).

Per ulteriori dettagli in merito agli aspetti paesaggistici si rimanda alla **Relazione Paesaggistica** presentata nell'ambito del procedimento unico ex art. 53 della L.R. 24/2017.

### 3.1.4 ATMOSFERA

#### 3.1.4.1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER LO STATO DI QUALITÀ DELL'ARIA

Il D.lgs. n.155 del 13/08/2010, emanato in recepimento della 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente, si pone quale legge quadro in materia di qualità dell'aria ambiente.

Tale decreto introduce i limiti previsti dalla normativa europea riguardo al particolato ultrafine (PM<sub>2,5</sub>) e recepisce i valori indicati nei precedenti decreti relativamente agli altri inquinanti.

Nella tabella seguente si riportano, per ogni inquinante, i valori limite e valori obiettivo contenuti negli allegati VII e XI del vigente decreto.

<b>INQUINANTE</b>	<b>PERIODO DI MEDIAZIONE</b>	<b>VALORE LIMITE</b>	
<b>Biossido di zolfo</b>	Orario (non più di 24 volte all'anno)	350	µg/m <sup>3</sup>
	Giornaliero (non più di 3 volte all'anno)	125	µg/m <sup>3</sup>
<b>Biossido di azoto</b>	Orario (per non più di 18 volte all'anno)	200	µg/m <sup>3</sup>
	Annuo	40	µg/m <sup>3</sup>
<b>Benzene</b>	Annuo	5	µg/m <sup>3</sup>
<b>Monossido di carbonio</b>	Media max giornaliera su 8 ore	10	mg/m <sup>3</sup>
<b>Particolato PM 10</b>	Giornaliero (non più di 35 volte all'anno)	50	µg/m <sup>3</sup>
	Annuo	40	µg/m <sup>3</sup>
<b>Particolato PM 2.5</b>	Annuo al 2015	25	µg/m <sup>3</sup>
<b>Piombo</b>	Anno	0.5	µg/m <sup>3</sup>

Tabella 2 – Valori limite (Allegato XI D. Lgs. 155/2010)

Valori obiettivo			
Finalità	Periodo di mediazione	Valore obiettivo	Data raggiungimento <sup>(2)</sup>
Protezione della salute umana	Media su 8 ore massima giornaliera nell'arco di un anno civile	120 µg/m <sup>3</sup> da non superare per più di 25 giorni per anno civile come media su 3 anni	2013 (dati 2010 – 2012)
Protezione della vegetazione	AOT40 <sup>(1)</sup> Calcolato sulla base dei valori orari da maggio a luglio	18000 µg/m <sup>3</sup> h come media su 5 anni	2015 (dati 2010 – 2014)

Tabella 3 – Valori obiettivo per l'ozono (Allegato VII D. Lgs. 155/2010)

### 3.1.4.2 DESCRIZIONE DELLA RETE DI MONITORAGGIO REGIONALE E PROVINCIALE DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

Al fine di monitorare lo stato di qualità dell'aria, l'intero territorio della Regione Emilia-Romagna è stato dotato di una rete regionale di monitoraggio, che attualmente è composta da 47 stazioni di misura dislocate nelle diverse province della Regione e posizionate in modo tale da rappresentare diverse situazioni di presenza degli inquinanti, quali:

- **stazioni di fondo rurale:** posizionate dove il livello di inquinamento non è influenzato da una fonte in particolare, ma dal contributo integrato di tutte. Sono poste in aree rurali, quindi in aree distanti dalle fonti di emissione;
- **stazioni di fondo rurale remoto:** centraline poste in aree esterne agli abitati e lontano da fonti di inquinamento dirette;
- **stazioni di fondo suburbano:** posizionate dove il livello di inquinamento non è influenzato da una fonte in particolare, ma dal contributo integrato di tutte. Sono poste in aree suburbane, solo parzialmente edificate;
- **stazioni di fondo urbano:** posizionate dove il livello di inquinamento non è influenzato da una fonte in particolare, ma dal contributo integrato di tutte. Sono poste in aree urbane, quindi prevalentemente edificate;
- **stazioni di traffico urbano:** posizionate a bordo strada, dove il livello di inquinamento è influenzato prevalentemente da emissioni da traffico. Sono poste in aree urbane, quindi prevalentemente edificate.

Le stazioni si trovano prevalentemente in aree urbane rappresentative delle zone a maggiore densità abitativa della regione.

La rete attualmente in funzione in Provincia di Modena prevede sei stazioni di campionamento:

- due di Fondo Urbano;
- due di Traffico Urbano;
- una per il Fondo Rurale;

- una per il Fondo Sub Urbano.

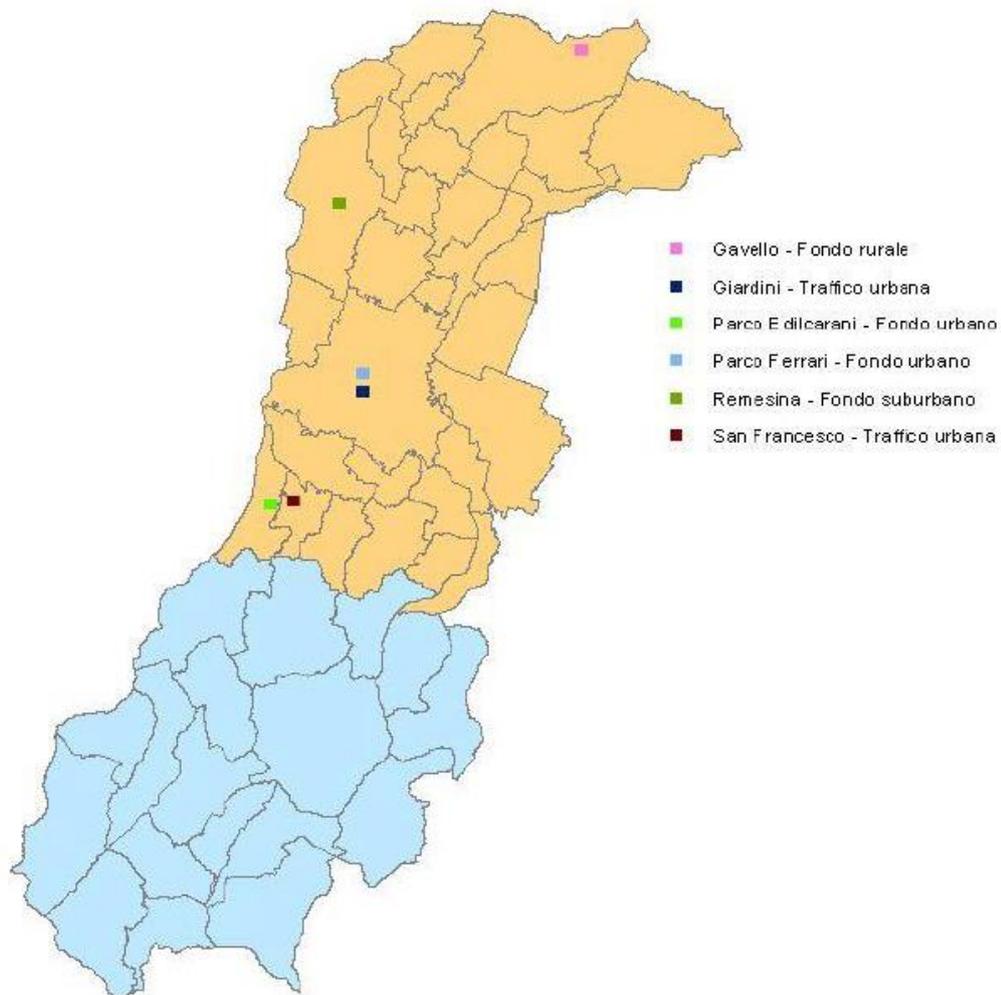


Figura 13 – Dislocazione delle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell’aria nella Provincia di Modena  
[Fonte: Rapporto sulla qualità dell’aria della Provincia di Modena - report dati 2020]

STAZIONI	Ubicazione	Comun e	Attiv a dal	zona	tipo	CONFIGURAZIONE				
						NOX	O3	PM10	PM2.5	BTEX
 GIARDINI	Via Giardini 543 *	Modena	1990			X		X		X
 PARCO FERRARI	Parco Ferrari	Modena	2005			X	X	X	X	
 REMESINA	Via Remesina	Carpi	1997			X	X	X		
 GAVELLO	Via Gazzi – loc. Gavello	Mirandola	2008			X	X	X	X	
 SAN FRANCESCO	Circ. San Francesco **	Fiorano Modenese	2007			X		X		
 PARCO EDILCARANI	Parco Edilcarani	Sassuolo	2010			X	X	X	X	

Zona:  Urbana  Suburbana  Rurale Tipo:  Traffico  Fondo  Industriale

\* Traffico di 33000 veicoli /giorno \*\*Traffico di 26000 veicoli/giorno

Figura 14 - Informazioni relative alle stazioni della rete regionale di monitoraggio della qualità dell’aria – Provincia di Modena [Fonte: Rapporto sulla qualità dell’aria della Provincia di Modena - report dati 2020]

A livello locale le stazioni della rete di monitoraggio sono state collocate sul territorio con l’obiettivo di valutare eventuali impatti sulla qualità dell’aria prodotti nelle aree circostanti da specifiche fonti di emissione come impianti industriali ed altre infrastrutture. Come si evince dalla figura seguente le stazioni locali sono tutte collocate in Comune di Modena a ridosso del centro abitato, nei pressi del termovalorizzatore.

Non sono presenti stazioni locali di monitoraggio della qualità dell’aria nei pressi del Comune di Fanano e dell’area in esame.

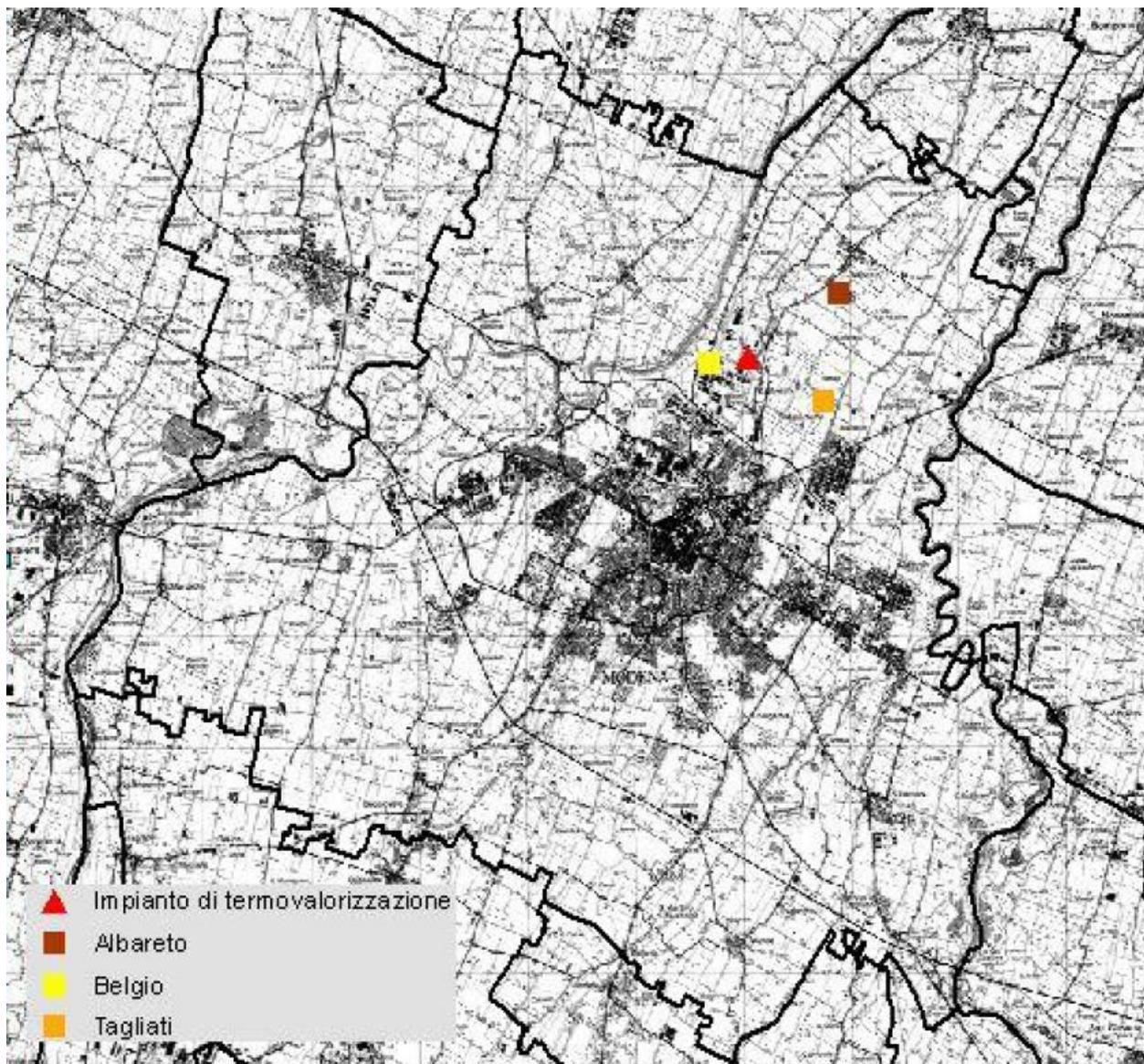


Figura 15 – Stazioni della rete locale di monitoraggio della qualità dell’aria e inquinanti monitorati – Comune di Modena [Fonte: Rapporto sulla qualità dell’aria della Provincia di Modena - report dati 2020]

### 3.1.4.3 STATO DI QUALITÀ DELL’ARIA IN AREA VASTA

Si riporta di seguito un’analisi dello stato di qualità dell’aria a livello di area vasta, sulla base dei dati dei monitoraggi effettuati a livello provinciale, reperiti dal Report ARPAE “La qualità dell’aria in Provincia di Modena - report dati anno 2020”.

#### 3.1.4.3.1 PARTICOLATO (PM<sub>10</sub>)

Il materiale particolato aerodisperso è un insieme eterogeneo di sostanze di diversa natura, particelle solide e liquide sospese in aria ambiente. È pertanto caratterizzato da una grande varietà di caratteristiche fisiche, chimiche, geometriche e morfologiche. Il termine PM<sub>10</sub> identifica le particelle di diametro aerodinamico uguale o inferiore ai 10 µm. Con PM<sub>2,5</sub> si intende invece la frazione fine del particolato con particelle aventi diametro aerodinamico uguale o inferiore a 2,5 µm.







Lo stato ecologico dei corsi d'acqua è espressione della qualità della struttura e del funzionamento degli ecosistemi acquatici ad essi associati e può essere espresso da cinque classi di qualità (elevato, buono, sufficiente, scarso, cattivo), che rappresentano un progressivo allontanamento dalle condizioni di riferimento corrispondenti allo stato indisturbato.

Alla definizione dello stato ecologico dei corsi d'acqua concorrono i seguenti elementi:

- biologici (macrobenthos, fitobenthos, macrofite e fauna ittica);
- idromorfologici (espressi mediante l'Indice di Alterazione del Regime Idrologico e l'Indice di Qualità Morfologica) a sostegno degli elementi biologici;
- fisico-chimici e chimici (azoto ammoniacale, azoto nitrico, fosforo totale, ossigeno disciolto come % di saturazione) a sostegno degli elementi biologici.

L'integrazione tra le informazioni disponibili sopra descritte, ai fini della definizione finale dello stato ecologico, avviene secondo il diagramma di flusso riportato nella figura seguente.

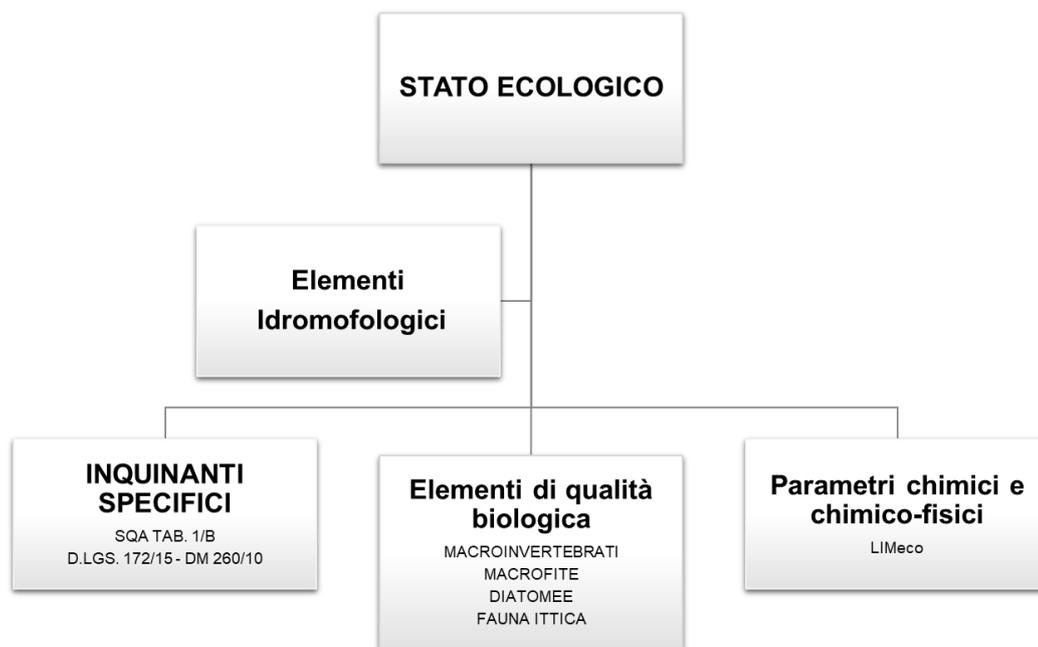


Figura 16 - Classificazione dello Stato Ecologico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE

Nei fiumi, ai fini della classificazione, i parametri fisico-chimici a supporto vengono elaborati in un singolo descrittore LIMeco (Livello di Inquinamento dai Macrodescriptors per lo stato ecologico). Si tratta di un indice trofico che tiene conto dei nutrienti e dell'ossigeno disciolto.

Il LIMeco è derivato come media tra i punteggi attribuiti ai singoli parametri secondo le soglie di concentrazione indicate nella tabella 4.1.2/a del D.M. 260/2010 e di seguito riportata, inoltre LIMeco è ripartito in cinque classi di qualità.

Parametro	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Livello 4	Livello 5
Punteggio	1	0,5	0,25	0,125	0
100-OD (% sat.)	≤ 10	≤ 20	≤ 40	≤ 80	> 80
NH <sub>4</sub> (N mg/L)	< 0,03	≤ 0,06	≤ 0,12	≤ 0,24	> 0,24
NO <sub>3</sub> (N mg/L)	< 0,6	≤ 1,2	≤ 2,4	≤ 4,8	> 4,8
Fosforo totale (P mg/L)	< 0,05	≤ 0,10	≤ 0,20	≤ 0,40	> 0,40

Elevato	Buono	Sufficiente	Scarso	Cattivo
≥0,66	≥0,50	≥0,33	≥0,17	< 0,17

Figura 17 - Schema di classificazione per l'indice LIMeco

Lo **stato chimico** dei corsi d'acqua è invece definito in relazione alla presenza in essi di sostanze chimiche prioritarie.

Per la valutazione dello stato chimico è stata predisposta, a livello comunitario, una lista di 33 (+8) sostanze pericolose inquinanti, indicate come prioritarie, con i relativi Standard di Qualità Ambientale (SQA). Nel contesto nazionale le sostanze prioritarie da monitorare nei corpi idrici superficiali per la definizione dello stato chimico sono specificate nel D.M. 260/10, allegato 1, tabella 1/A.



Figura 18 - Classificazione dello Stato Chimico ai sensi della Direttiva 2000/60/CE

Gli obiettivi ambientali, definiti dalla stessa Direttiva, prevedevano che ogni Stato membro raggiungesse, entro il 2015, il “buono” stato in tutti i corpi idrici e, ove già esistente, provvedesse al mantenimento dello stato “elevato”.

### 3.1.5.2 RETE DI MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI

Nel territorio regionale sono individuabili complessivamente 47 bacini idrografici, tributari del fiume Po o del mare Adriatico, drenanti areali imbriferi di almeno 10 km<sup>2</sup>. Di essi, 22 si immettono nel fiume Po e interessano essenzialmente le province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena, i restanti 25, riferibili sostanzialmente alle province di Bologna, Ferrara e alle province della Romagna, sfociano direttamente in Adriatico.

L'area oggetto della Variante in progetto ricade all'interno del Bacino del fiume Panaro.

Questo bacino occupa buona parte del territorio della Provincia di Modena, parte di quello della Provincia di Bologna e, limitatamente, le Province di Pistoia (Abetone), Ferrara (Bondeno) e Mantova (oltre Po mantovano). Dal punto di vista idrografico si origina dal crinale dell’Appennino tosco-emiliano, sviluppandosi dal monte Corno alle Scale (1945 m s.l.m.), in territorio bolognese, al monte Specchio sopra l’abitato di S. Anna Pelago, sino al monte Giovo (1991 m s.l.m.). Il bacino ha una superficie complessiva di 1.775 km<sup>2</sup> (2,5% circa della superficie complessiva del bacino del Po), il cui 45% ricade in ambito montano. È delimitato a sud-ovest dal crinale appenninico tosco-emiliano e si estende con andamento sud-ovest, nord-est fino all’asse della pianura padana rappresentato dal fiume Po.

La rete regionale di monitoraggio della qualità delle acque superficiali, di riferimento per il periodo 2014 – 2019, è composta da 200 stazioni di cui 39 in programma di sorveglianza e 161 in programma operativo in funzione dell’analisi del rischio, come mostrato nella figura seguente.

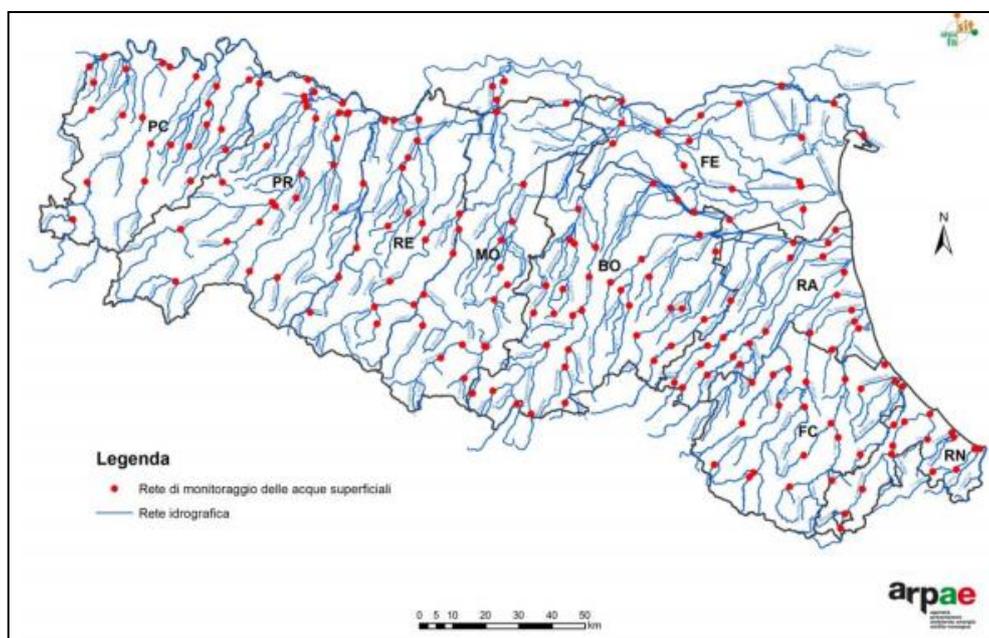


Figura 19 – Rete di monitoraggio dei corsi d’acqua della Regione Emilia-Romagna D.G.R. 2067/2015

Di seguito si riportano le stazioni di monitoraggio poste sull’asta principale del fiume Panaro e sugli affluenti maggiormente significativi (Figura 20) e l’ubicazione delle stazioni della rete Fluviale Ambientale dell’area Metropolitana, con l’indicazione del tipo di monitoraggio al quale sono sottoposti i corpi idrici (Figura 21).

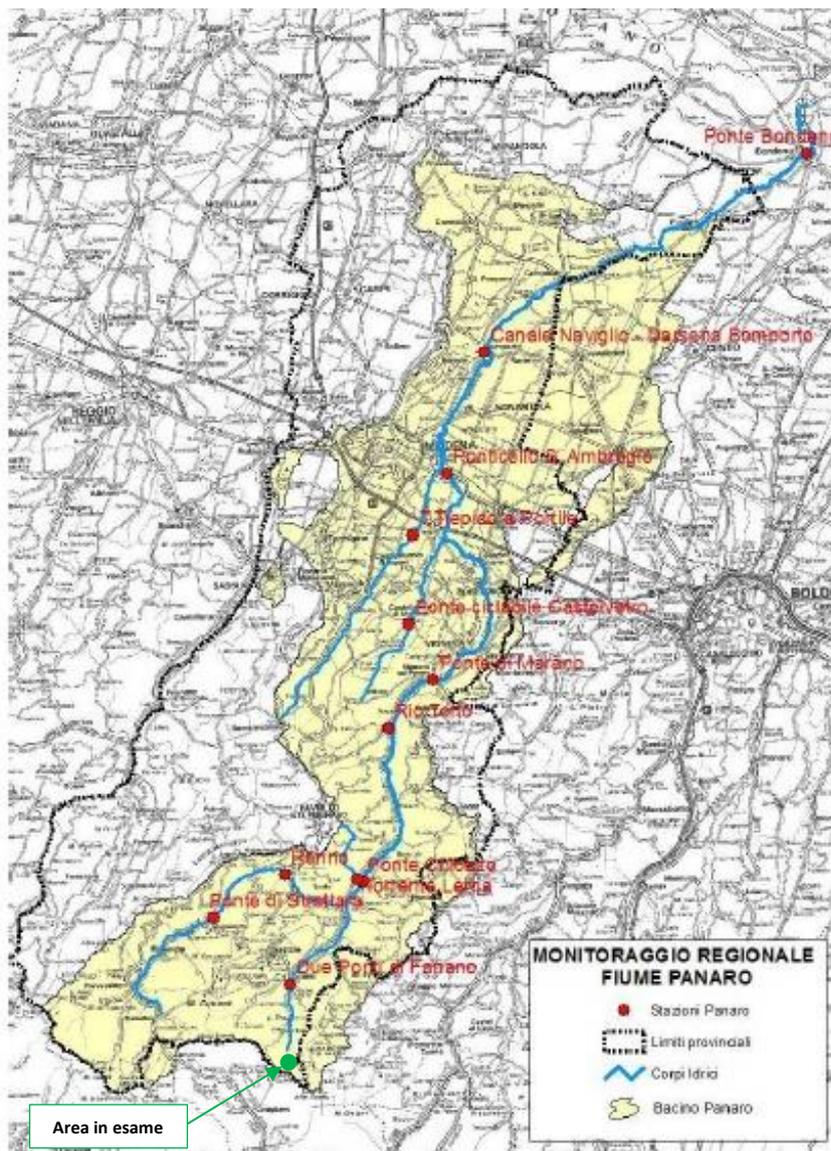


Figura 20 - Rete di qualità delle acque superficiali – Bacino del fiume Panaro  
[Fonte: *La qualità delle acque superficiali in Provincia di Modena – Report 2016*"]

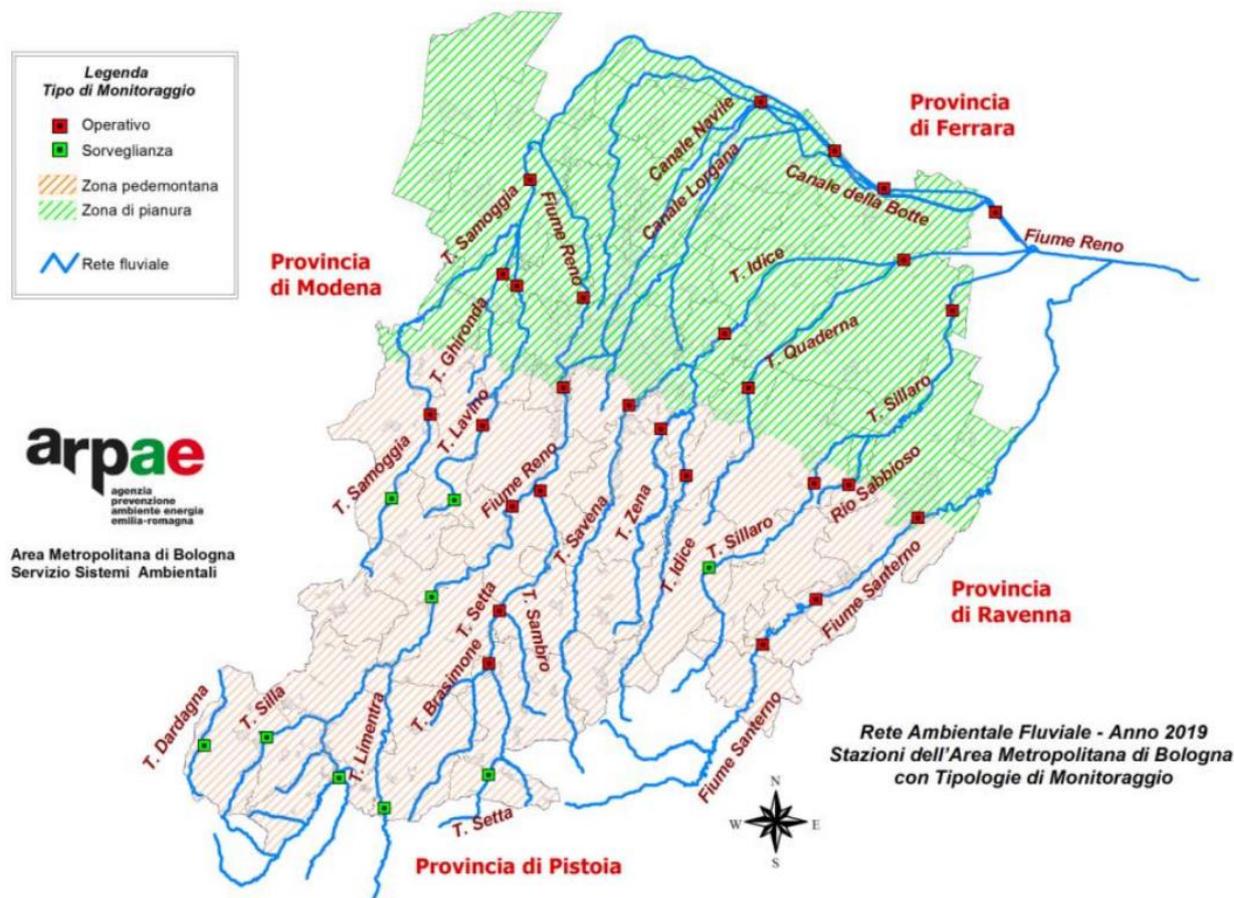


Figura 21- Distribuzione territoriale delle stazioni di monitoraggio delle acque superficiali nell'Area Metropolitana di Bologna [Fonte: Acque superficiali fluviali area metropolitana di Bologna - report 2019]

Le stazioni d'interesse al fine di valutare lo stato di qualità delle acque superficiali nei pressi dell'area in esame sono:

- la stazione "Due Ponti di Fanano" sul Torrente Ospitale, appartenente al bacino del fiume Panaro;
- la stazione "In uscita dal Parco del Corno alle Scale" sul Torrente Dardagna, appartenente al bacino del fiume Panaro.

che svolgono entrambe un monitoraggio di sorveglianza.

Sez.	Codice RER	Bacino	Asta	Toponimo	Programma	Frequenza	Monit. BIO	Profilo analitico	PFAS da 2019
MO	01201600	SECCHIA	CAVO PARMIGIANA MOGLIA	Cavo Parmigiana Moglia	Operativo	8	ART	1+2+3	
MO	01201700	SECCHIA	CAN. EMISSARIO	Canale Emissario	Operativo	8	ART	1+2+3	si
MO	01220150	PANARO	T. SCOLTENNA	Ponte di Strettara	Operativo	4	si	1	
MO	01220230	PANARO	T. SCOLTENNA	Renno	Operativo	4	si	1	
MO	01220270	PANARO	T. OSPITALE	Due Ponti di Fanano	Sorveglianza	4	si	1	
BO	01220400	PANARO	T. DARDAGNA	In uscita dal parco del Corno alle Scale	Sorveglianza	4	si	1	
MO	01220500	PANARO	T. LERNA	Torrente Lerna	Operativo	4	si	1	

### 3.1.5.3 QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI

Nelle tabelle seguenti sono riportati gli esiti relativi alle stazioni di interesse per la descrizione dell’area in esame, pubblicati nel Report di ARPAE “Valutazione dello stato delle acque superficiali fluviali – Report 2014-2019” sia per lo stato ecologico sia per lo stato chimico.

ANAGRAFICHE			STATO ECOLOGICO TRIENNALE		ELEMENTI IDROMORFOLOGICI			STATO ECOLOGICO SESSENNALE	
Codice	Asta	Toponimo	STATO ECOLOGICO 2014-2016	STATO ECOLOGICO 2017- 2019	IQM	IARI	POTENZ. ECOLOGICO Praga (HMWB)	STATO ECOLOGICO 2014- 2019	LIVELLO CONFIDENZA
01201600	C. Parmigiana Moglia	C. Parmigiana Moglia	SCARSO	SUFFICIENTE				SUFFICIENTE	BASSO
01201700	Can. Emissario	Canale Emissario	SCARSO	SCARSO				SCARSO	MEDIO
01220150	T. Scoltenna	Ponte di Strettara	BUONO	BUONO	Non E	Elevato		BUONO	ALTO
01220230	T. Scoltenna	Renno	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	Non E	Elevato	PES	SUFFICIENTE	MEDIO
01220270	T. Ospitale	Due Ponti di Fanano	BUONO	ELEVATO	Elevato	Elevato		ELEVATO	MEDIO
01220400	T. Dardagna	Corno alle Scale	BUONO	BUONO	Elevato	Elevato		BUONO	ALTO
01220500	T. Lerna	Torrente Lerna	BUONO	BUONO	Elevato	Elevato		BUONO	ALTO

Codice	Asta	Toponimo	Superamenti SQA-MA 2014-19	Superamenti SQA-CMA 2014-19	STATO CHIMICO 2014-19	STATO CHIMICO 2014-2019 con nuove sostanze D.Lgs.172/15	Livello di confidenza
01201550	Cavo Lama	Cavo Lama			BUONO	BUONO	ALTO
01201600	C. Parmigiana Moglia	C. Parmigiana Moglia			BUONO	BUONO	ALTO
01201700	Can. Emissario	Canale Emissario	Nichel, PFOS		NON BUONO	NON BUONO	MEDIO
01220150	T. Scoltenna	Ponte di Strettara			BUONO	BUONO	ALTO
01220230	T. Scoltenna	Renno			BUONO	BUONO	ALTO
01220270	T. Ospitale	Due Ponti di Fanano			BUONO	BUONO	ALTO
01220400	T. Dardagna	Corno alle Scale			BUONO	BUONO	ALTO
01220500	T. Lerna	Torrente Lerna			BUONO	BUONO	ALTO

Nella stazione “Due Ponti di Fanano” sul Torrente Ospitale lo Stato Ecologico è risultato elevato, mentre nella stazione “Corno alle Scale” sul Torrente Dardagna è risultato buono.

Per quanto riguarda lo Stato Chimico questo è risultato buono su entrambe le aste fluviali d’interesse.

### 3.1.5.4 CRITERI DI CLASSIFICAZIONE DELLE ACQUE SOTTERRANEE

Il monitoraggio delle acque sotterranee in Emilia-Romagna è stato adeguato dal 2010 alle direttive europee 2000/60/CE e 2006/118/CE, che prevedono come obiettivo ambientale per i corpi idrici sotterranei il raggiungimento dello stato “buono”, che si compone di uno stato quantitativo e di uno stato chimico.

Lo **SQUAS (Stato Quantitativo delle Acque Sotterranee)** è un indice che riassume in modo sintetico lo stato quantitativo di un corpo idrico sotterraneo, e si basa sulle misure di livello piezometrico nei pozzi, che dipendono dalle caratteristiche intrinseche di potenzialità dell’acquifero, da quelle idrodinamiche, da quelle legate della entità della sua ricarica ed infine dal grado di sfruttamento al quale è soggetto (pressioni antropiche). Lo SQUAS fornisce una stima affidabile della risorsa idrica disponibile e ne valuta la tendenza nel tempo, onde verificare se la variabilità della ricarica ed il regime dei prelievi risultano sostenibili sul medio e lungo periodo, e quindi se e quanto le attività antropiche di emungimento sono ambientalmente compatibili. In genere, inoltre, gli eccessi di emungimento idrico sono responsabili o corresponsabili di importanti fenomeni di subsidenza. Lo SQUAS attribuito a ciascun corpo idrico viene riferito a due classi, “buono” e “scarso”, secondo lo schema del D.Lgs. 30/2009 (allegato 3, tabella 4). La classe di SQUAS “buono” viene attribuita ai corpi idrici sotterranei nei quali la variazione del livello delle

acque, misurata nei pozzi, è tale da non rivelare impoverimento delle risorse idriche sotterranee disponibili.

Lo **SCAS (Stato Chimico delle Acque Sotterranee)** è un indice che riassume in modo sintetico lo stato qualitativo delle acque sotterranee (di un corpo idrico sotterraneo o di un singolo punto d’acqua) ed è basato sul confronto delle concentrazioni medie annue dei parametri chimici analizzati con i rispettivi standard di qualità e valori soglia definiti a livello nazionale dal D.Lgs. 30/2009 (Tabelle 2 e 3 dell’Allegato 3), tenendo conto anche dei valori di fondo naturale. Lo stato chimico viene riferito a 2 classi di qualità, “Buono” e “Scarso”, secondo il giudizio di qualità definito dal D.Lgs. 30/2009. Il superamento dei valori di riferimento (standard e soglia), anche per un solo parametro, è indicativo del rischio di non raggiungere l’obiettivo di qualità prescritto, ossia lo stato “buono” al 2015 e può determinare la classificazione del corpo idrico in stato chimico “scarso”. Inoltre, va considerato, per la classificazione dello stato chimico, che i valori soglia, fissati a livello nazionale su base eco-tossicologica, possono essere rivisti a scala di corpo idrico quando il fondo naturale delle acque sotterranee assuma concentrazioni superiori.

Classe di qualità	Giudizio di qualità
Buono	La composizione chimica del corpo idrico sotterraneo è tale che le concentrazioni di inquinanti non presentano effetti di intrusione salina, non superano gli standard di qualità ambientale e i valori soglia stabiliti e infine, non sono tali da impedire il conseguimento degli obiettivi ambientali stabiliti per le acque superficiali connesse, nè da comportare un deterioramento significativo della qualità ecologica o chimica di tali corpi, nè da recare danni significativi agli ecosistemi terrestri direttamente dipendenti dal corpo idrico sotterraneo.
Scarso	Quando non sono verificate le condizioni di buono stato chimico del corpo idrico sotterraneo

Tabella 8 - Scala di qualità chimica per le acque sotterranee secondo la Direttiva 2000/60/CE

Gli approfondimenti relativi al modello concettuale dell’acquifero regionale e l’aggiornamento effettuato nel corso della predisposizione del secondo Piano di Gestione dei Distretti idrografici hanno portato all’individuazione di 135 corpi idrici sotterranei suddivisi nelle seguenti tipologie:

- acquiferi montani e fondovalle;
- acquifero freatico di pianura;
- conoidi alluvionali appenniniche - acquifero libero, acquiferi confinati superiori;
- acquiferi confinati inferiori (sono rappresentate anche le porzioni libere più profonde della porzione di conoide con acquifero libero).

L’area di interesse rientra nel complesso dei “Depositi calcareo-marnoso-argillosi e evaporitici – acquifero multifalda”, come evidenziato nella figura seguente.

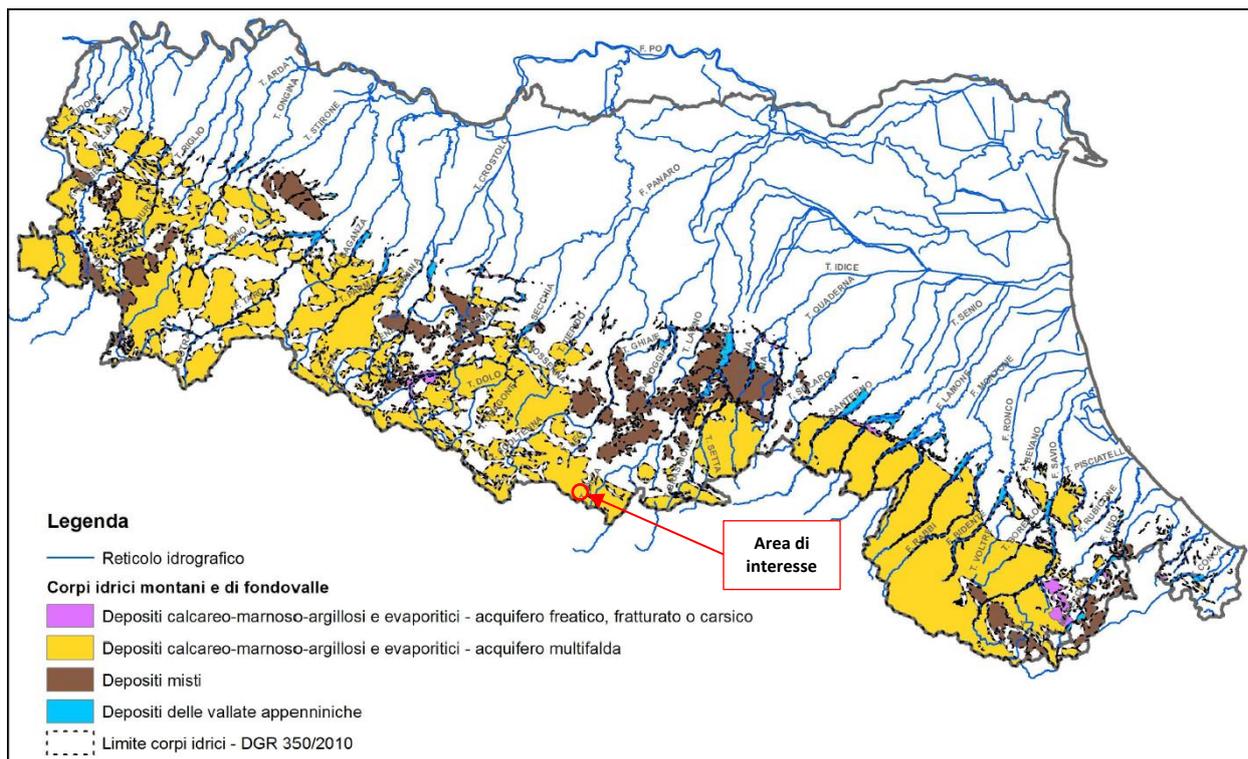


Figura 22 – Corpi idrici montani e di fondovalle  
[Fonte: ARPAE, Valutazione dello stato delle acque sotterranee 2014 – 2019]

### 3.1.5.5 RETE DI MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE

Il monitoraggio delle acque sotterranee prevede la definizione dello stato quantitativo e dello stato chimico attraverso due reti di monitoraggio (in alcuni casi le stazioni di monitoraggio appartengono ad entrambe le reti):

- una rete della piezometria o quantitativa;
- una rete del chimismo o qualitativa.

In alcuni casi le stazioni di monitoraggio appartengono ad entrambe le reti.

L'insieme delle due reti definisce la Rete regionale di monitoraggio delle acque sotterranee attualmente utilizzata per il controllo dello stato di qualità degli acquiferi. Nella figura che segue si riporta la distribuzione sul territorio regionale dei punti di monitoraggio.

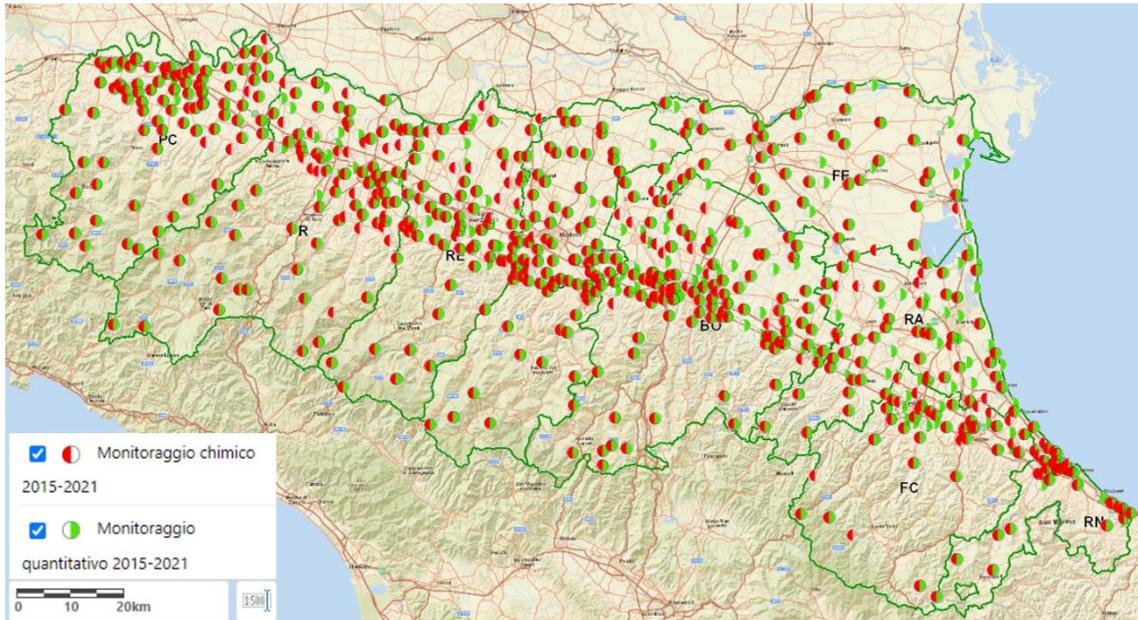


Figura 23 – Rete regionale di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee

Per quanto riguarda i corpi idrici di montagna, questi vengono monitorati in corrispondenza delle sorgenti, come mostrato nella seguente figura:

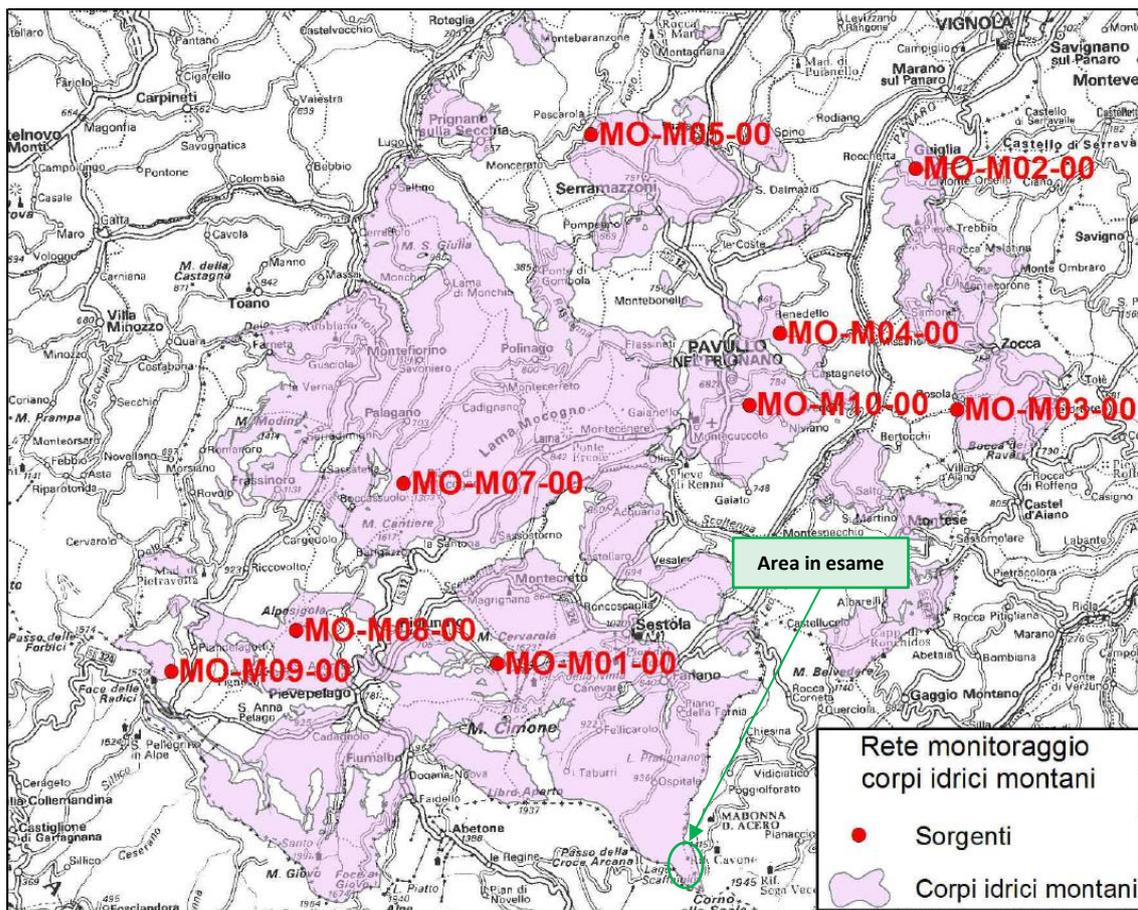


Figura 24 – Rete di monitoraggio corpi idrici montani

La stazione di interesse per l’area in esame è la stazione **MO-M01-00** la quale monitora lo stato chimico e lo stato quantitativo del corpo idrico “M Marmagna - M Cusna – M Cimone - Corno alle Scale - Castiglione dei Pepoli”.

---

### 3.1.5.6 QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERRANEE

Di seguito si riporta una valutazione dello **stato quantitativo (SQUAS)** e dello **stato chimico (SCAS)** in corrispondenza delle stazioni di monitoraggio delle acque sotterranee più prossime all’area in esame desunti dal report ARPAE “Valutazione dello stato delle acque sotterranee 2014-2019” a livello regionale e dal report pubblicato da ARPAE di Modena “La qualità delle acque sotterranee in provincia di Modena – report 2013-2015” (in quanto la stazione di interesse MO-M01-00 non stata oggetto di monitoraggio nel 2016, anno a cui si riferisce l’ultimo report pubblicato).

Il monitoraggio quantitativo dei 135 corpi idrici sotterranei dell’Emilia-Romagna, nel sessennio 2014-2019, evidenzia che 118 corpi idrici sono in stato quantitativo buono.

La superficie totale dei 135 corpi idrici è pari a 35890 km<sup>2</sup>, ottenuta facendo la somma della superficie dei corpi idrici che in pianura sono sovrapposti alle diverse profondità. In termini di superficie di corpi idrici, la classe “buono” è rappresentata dal 95,8% della superficie totale.

Il monitoraggio chimico dei 135 corpi idrici sotterranei dell’Emilia-Romagna effettuato nel sessennio 2014-2019, evidenzia che 106 corpi idrici sono in stato chimico “buono”. Considerando la superficie dei 135 corpi idrici, pari a 35890 km<sup>2</sup>, il 68,3% della superficie totale è in classe “buono”.

Tutti i corpi idrici montani presentano uno stato quantitativo ed uno stato chimico “buono”.

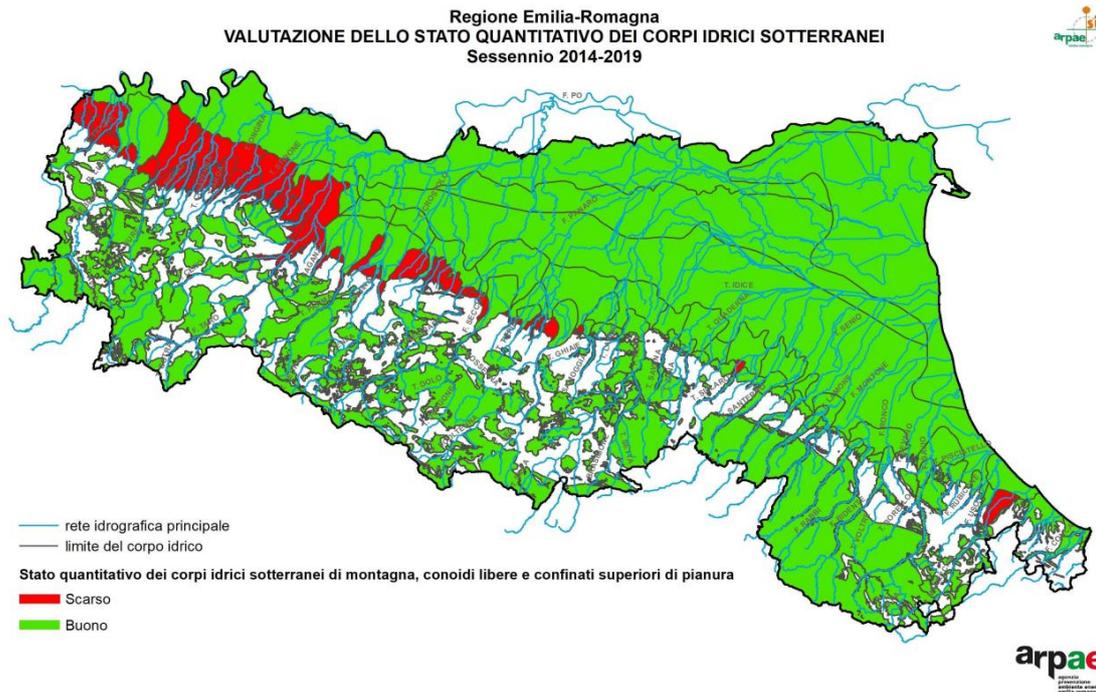


Figura 25 – Valutazione dello stato quantitativo dei corpi idrici sotterranei nel triennio 2014-2019  
[Fonte: "Valutazione dello stato delle acque sotterranee 2014-2019"]

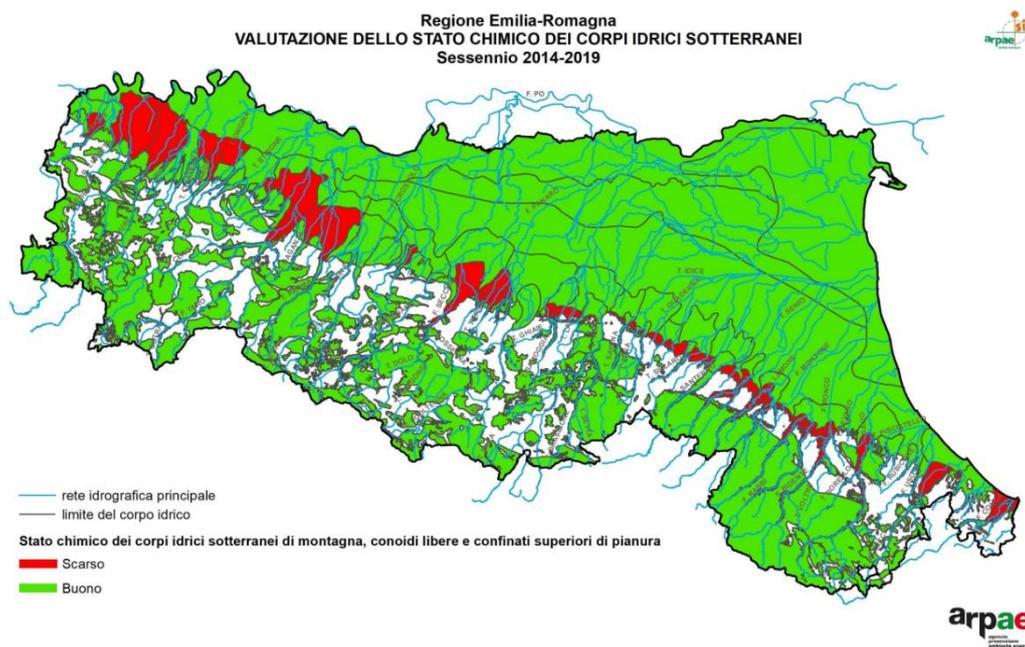


Figura 26 – Valutazione dello stato chimico dei corpi idrici sotterranei nel triennio 2014-2019  
[Fonte: "Valutazione dello stato delle acque sotterranee 2014-2019"]

A livello locale, mentre lo **SQUAS non è stato monitorato** nel triennio di riferimento, lo **SCAS** è risultato "buono" presso la stazione MO-M01-00 presa a riferimento.

Codice RER	Nome Corpo idrico sotterraneo	SCAS 2010-2013	SCAS 2014	SCAS 2015	Tendenza SCAS 2015 vs 2010-2013
MO-M01-00	M Marmagna - M Cusna - M Cimone - Corno alle Scale - Castiglione dei Pepoli	Buono	Buono	-	-

Tabella 9 - Stato qualitativo delle acque sotterranee [Fonte: “La qualità delle acque sotterranee in provincia di Modena – report 2013-2015”]

Codice RER	Nome Corpo idrico sotterraneo	SQAS 2010-2013	SQAS 2014	SQAS 2015	Tendenza SQAS 2015 vs 2010-2013
MO-M01-00	M Marmagna - M Cusna - M Cimone - Corno alle Scale - Castiglione dei Pepoli	n.d.	n.d.	n.d.	-

Tabella 10 - Stato quantitativo delle acque sotterranee [Fonte: “La qualità delle acque sotterranee in provincia di Modena – report 2013-2015”]

Relativamente alle acque sotterranee, come riportato nella Relazione Geologica presentata nell’ambito del procedimento di screening (elaborato H.INT), lungo il sentiero forestale che dal toponimo “Baita Del Sole” sale verso il Rifugio Duca degli Abruzzi è stata individuata un’opera di captazione, segnalata anche sulla carta geologica della Regione Emilia-Romagna, che fa defluire le acque verso valle, lungo il versante, tramite un tubo di piccolo diametro.

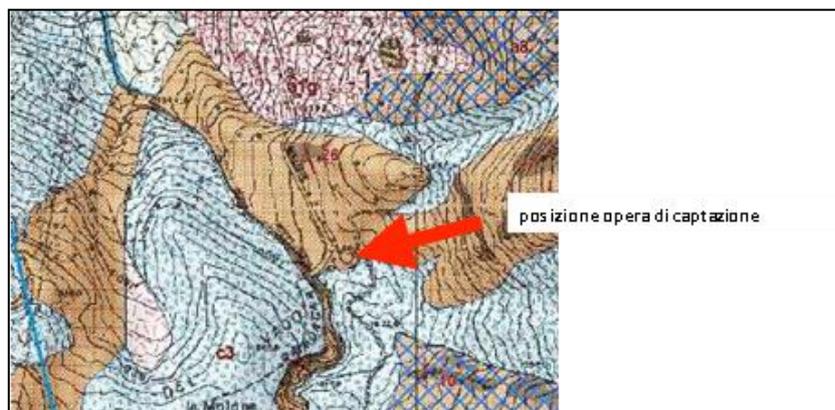
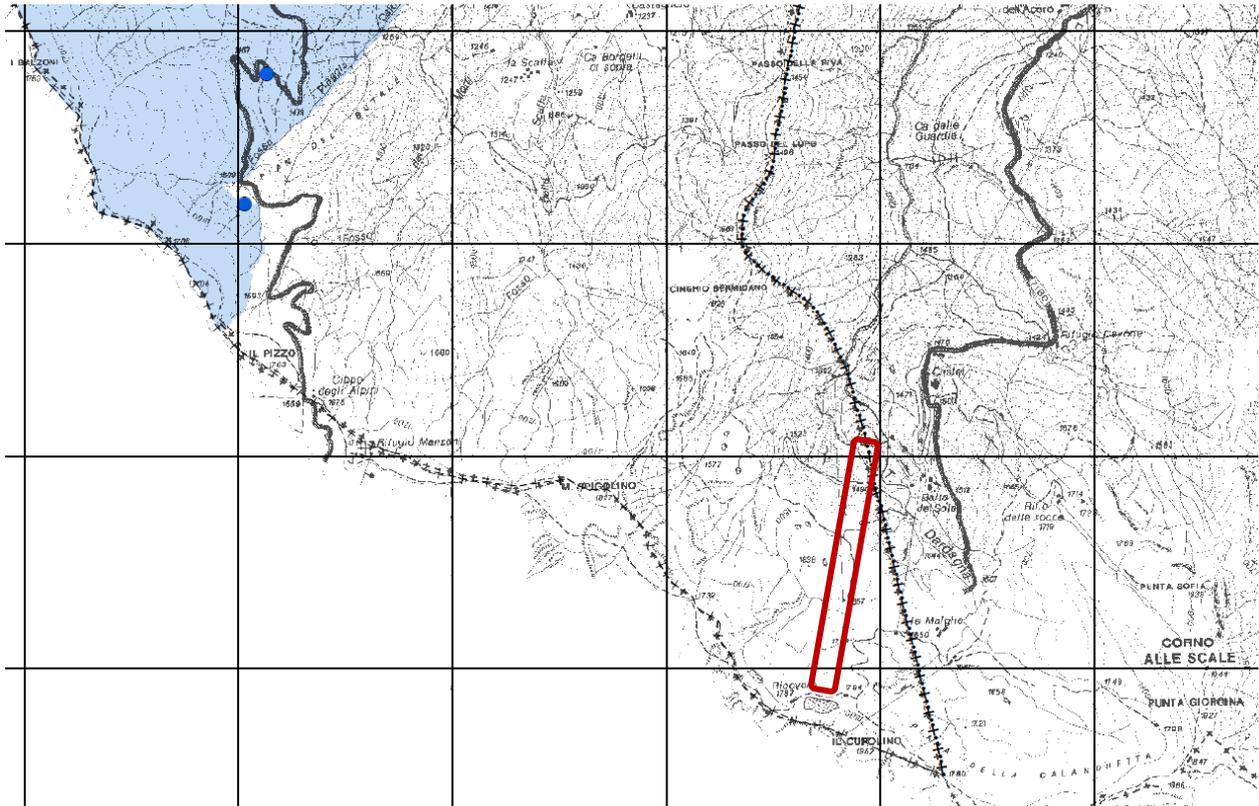


Figura 27 – Estratto carta geologica con ubicazione opera di presa

In ogni caso, nell’area oggetto della presente Variante non risultano opere di presa / captazione, come si evince dalla seguente figura.



VOCI DI LEGENDA			Art. PTCP
<b>Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio collinare-montano</b>			
●		Sorgente captata ad uso idropotabile - "SP"	<b>Art. 28B</b>
	●	Sorgente di interesse - "AS"	<b>Art. 28B</b>
		Aree di possibile alimentazione delle sorgenti	<b>Art. 28B</b>

Figura 28 – Stralcio Tavola 8.7 della Variante al PTCP della Provincia di Modena in attuazione del Piano di Tutela delle Acque delle Regione Emilia Romagna approvata con DCP n. 40 del 12/03/2008 e area di variante (in rosso)

### 3.1.6 SUOLO E SOTTOSUOLO

#### 3.1.6.1 INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO

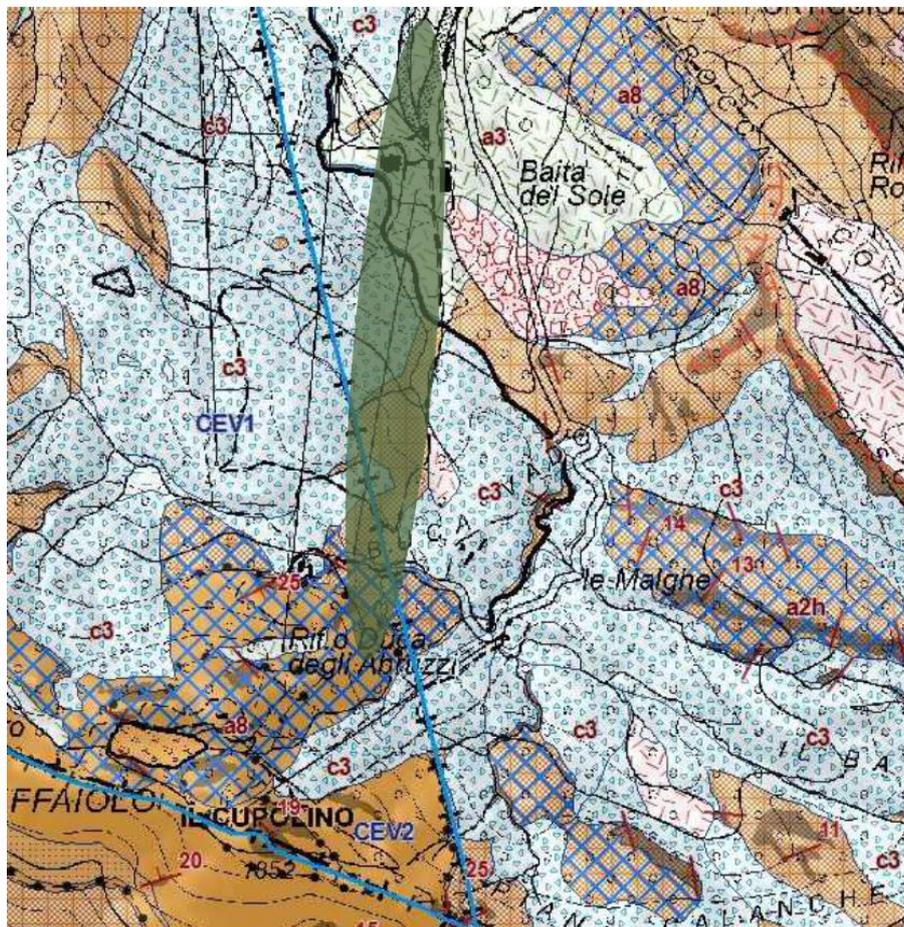
L'area in esame è compresa nella parte sommitale dell'Appennino Tosco-Emiliano, ad una quota compresa mediamente fra 1.490 m e 1.780 m s.l.m., lungo un versante di esposizione Nord/Nord-Est, di gradiente topografico generalmente dell'ordine del 28%, corrispondente a 15-16° circa, con le zone a maggiore acclività poste a Sud.

La litologia del primo sottosuolo è rappresentata prevalentemente dalla Unità Toscana, ovvero da depositi torbiditici di ambiente deposizionale di avanfossa, in particolare dalle Arenarie di Cervarola, membro del

Torrente Dardagna (CEV1), costituiti da ammassi rocciosi strutturalmente ordinati costituiti da alternanze tra livelli lapidei (es: arenarie cementate, calcareniti, calcilutiti ecc.) e livelli pelitici con livelli lapidei prevalenti. A quote topograficamente superiori, sono presenti i terreni appartenenti al membro del torrente Fellicarolo (CEV2) della stessa Formazione, ma con strati torbiditici generalmente più sottili e fini, a base arenitica medio-fine e tetto marnoso plurimetrico, con frequenti intervalli ricchi di liste di selce nera e orizzonti da centimetrici a decimetrici di argilliti scure.

I membri rocciosi suddetti risultano ricoperti da accumuli detritici deposti per azione di avanzamento e arretramento di ghiacciai, e caratterizzati dalla presenza di detrito sciolto a struttura caotica con clasti eterometrici inglobati in matrice limoso-sabbiosa o limo-argillosa e con stratificazione mal visibile, con locali massi erratici.

Altri terreni di copertura di epoca quaternaria sono costituiti da massi di dimensioni più o meno rilevanti di roccia che conservano al loro interno la coerenza stratigrafica della roccia di provenienza e sono caratterizzati da movimenti molto lenti nel tempo.



- c3** depositi glaciali e periglaciali;
- a8** terreni di copertura di epoca quaternaria da deformazione gravitativa profonda di versante (DGPV);
- CEV1** Arenarie di Cervarola, membro del Torrente Dardagna (Unità Toscane);
- CEV2** Arenarie di Cervarola, membro del Torrente Fellicarolo (Unità Toscane).

Area in esame

Figura 29 – Carta geo-litologica

Relativamente ai suoli presenti, l'area è caratterizzata, nella fascia di valle, da suoli di tipo "7C d", ovvero di pendenza tipica del 25-60%, molto profondi; a tessitura franco sabbiosa, a buona disponibilità di ossigeno, moderatamente o debolmente acidi, la cui genesi risulta da rocce arenacee; inoltre, a altitudini maggiori, sono presenti suoli "7D a", ovvero di elevata - media ripidezza, tipicamente da 25 a 80%; di tipologia pietrosa o molto pietrosa, a tessitura media, ciottolosi, con buona disponibilità di ossigeno; di moderata o alta acidità, negli orizzonti profondi.

Presentano inoltre un'elevata variabilità in funzione della profondità (superficiali, profondi, o molto profondi), della rocciosità (molto rocciosi o non rocciosi). Localmente sono molto ciottolosi nel substrato, fortemente acidi.

Per ulteriori dettagli in merito si rimanda alla Relazione geologica trasmessa nell'ambito del presente procedimento art. 53 L.R. 24/2017 e s.m.i.

---

### 3.1.6.2 USO DEL SUOLO

Il suolo è una risorsa naturale limitata, di fatto non rinnovabile, necessaria non solo per la produzione alimentare e il supporto alle attività umane, ma anche per la chiusura dei cicli degli elementi nutritivi e per l'equilibrio della biosfera.

La Strategia tematica per la protezione del suolo, adottata dalla Commissione Europea nel 2006, definisce più correttamente il suolo come lo strato superiore della crosta terrestre, costituito da particelle minerali, materia organica, acqua, aria e organismi viventi, che rappresenta l'interfaccia tra terra, aria e acqua e ospita gran parte della biosfera.

Visti i tempi estremamente lunghi di formazione del suolo, si può ritenere che esso sia una risorsa sostanzialmente non rinnovabile.

Il consumo di suolo è quindi un fenomeno associato alla perdita di una risorsa ambientale fondamentale, dovuta all'occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale. Il fenomeno si riferisce, quindi, a un incremento della copertura artificiale di terreno, legato alle dinamiche insediative, un processo prevalentemente dovuto alla costruzione di nuovi edifici, capannoni e insediamenti, all'espansione delle città, alla densificazione o alla conversione di terreno entro un'area urbana, all'infrastrutturazione del territorio.

Il concetto di consumo di suolo deve, quindi, essere definito come una variazione da una copertura non artificiale (suolo non consumato) a una copertura artificiale del suolo (suolo consumato).

In base all'ultimo rapporto di ISPRA nella Provincia di Modena il consumo di suolo ha raggiunto nel 2020 l'11%.

Provincia / Regione	Suolo Consumato 2020 (ha)	Suolo Consumato 2020 (%)	Suolo Consumato pro capite 2020 (m <sup>2</sup> /ab)	Consumo di suolo 2019-2020 (ha)	Consumo di suolo 2019-2020 (%)	Consumo di suolo pro capite 2019-2020 (m <sup>2</sup> /ab/anno)	Densità consumo di suolo 2019-2020 (m <sup>2</sup> /ha/anno)
Liguria	39.260	7,24	257	33	0,08	0,22	0,61
Piacenza	20.014	7,73	699	46	0,23	1,60	1,77
Parma	26.648	7,73	586	40	0,15	0,89	1,17
Reggio nell'Emilia	25.360	11,06	479	40	0,16	0,75	1,74
<b>Modena</b>	<b>29.729</b>	<b>11,06</b>	<b>420</b>	<b>67</b>	<b>0,23</b>	<b>0,95</b>	<b>2,51</b>
Bologna	33.036	8,92	323	76	0,23	0,74	2,05
Ferrara	18.660	7,11	542	28	0,15	0,82	1,08
Ravenna	18.777	10,10	484	90	0,48	2,33	4,86
Forlì-Cesena	17.137	7,21	434	30	0,17	0,76	1,26
Rimini	11.044	12,78	328	8	0,07	0,22	0,87
<b>Emilia-Romagna</b>	<b>200.404</b>	<b>8,93</b>	<b>449</b>	<b>425</b>	<b>0,21</b>	<b>0,95</b>	<b>1,89</b>

Figura 30 - Stima del suolo consumato a livello provinciale in Emilia-Romagna nel 2020

[Fonte: ISPRA – Report Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici - Edizione 2021]

Al fine di descrivere la destinazione dell’uso del suolo nel territorio circostante il sito in esame si fa riferimento ai dati desumibili dal Geoportale dell’Emilia-Romagna che permettono di analizzare la variazione dell’uso del suolo avvenuta tra il 2014 ed il 2017.

Dalle immagini riportate di seguito, che raffigurano la destinazione d’uso del suolo negli anni, 2008, 2014 e 2017, si evince che la classificazione dell’area occupata dal futuro impianto oggetto di esame è rimasta sostanzialmente invariata nel tempo; l’area è classificata come “Aree sportive” (codice: 1422) e “Praterie e brughiere di alta quota” (codice: 3210), ed è circondata da “Boschi a prevalenza di faggi” (codice: 3111).

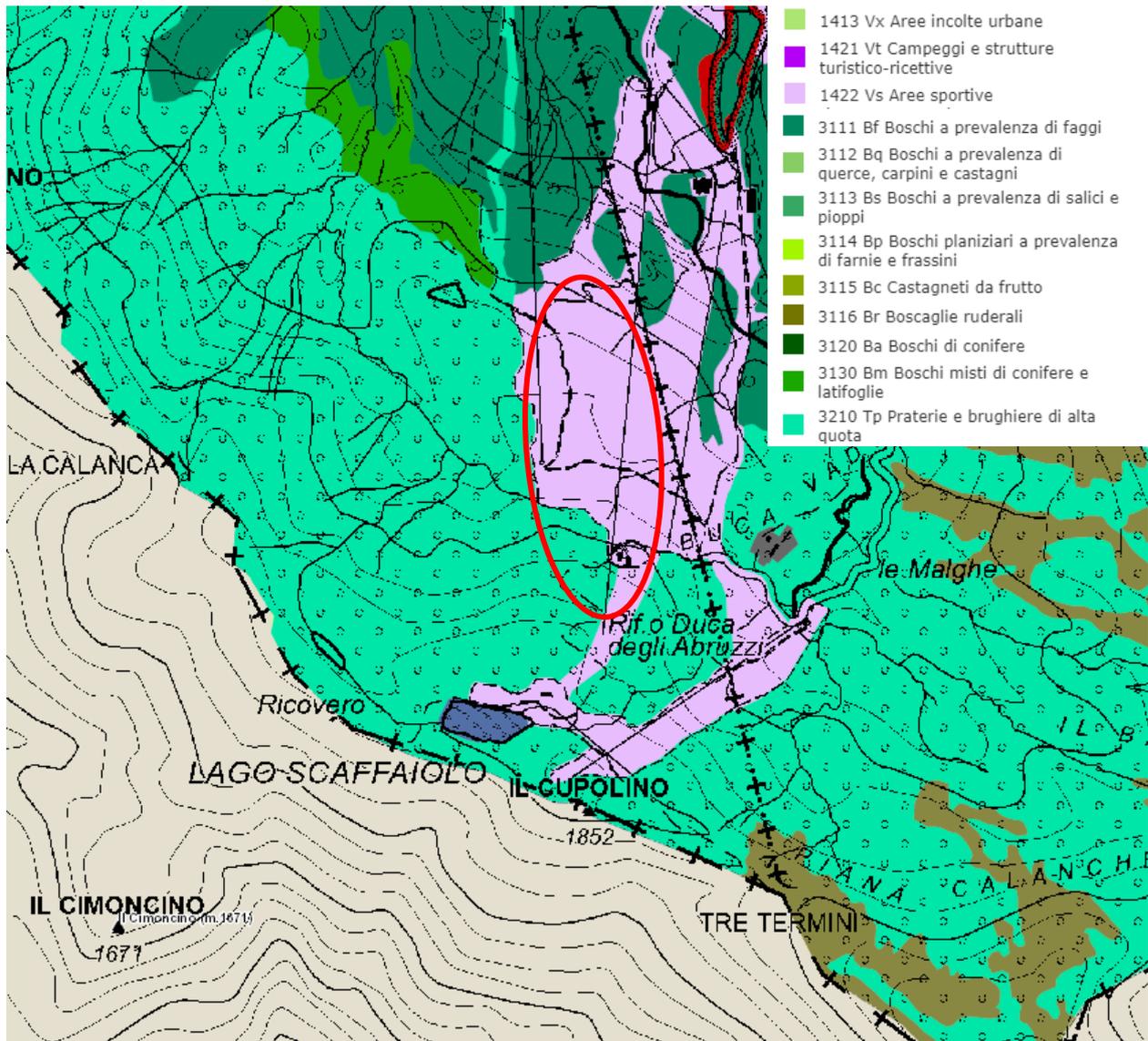


Figura 31 – Classificazione dell'area sulla base dell'uso del suolo – anno 2008

[Fonte dati: <https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/UDSD/index.html>]

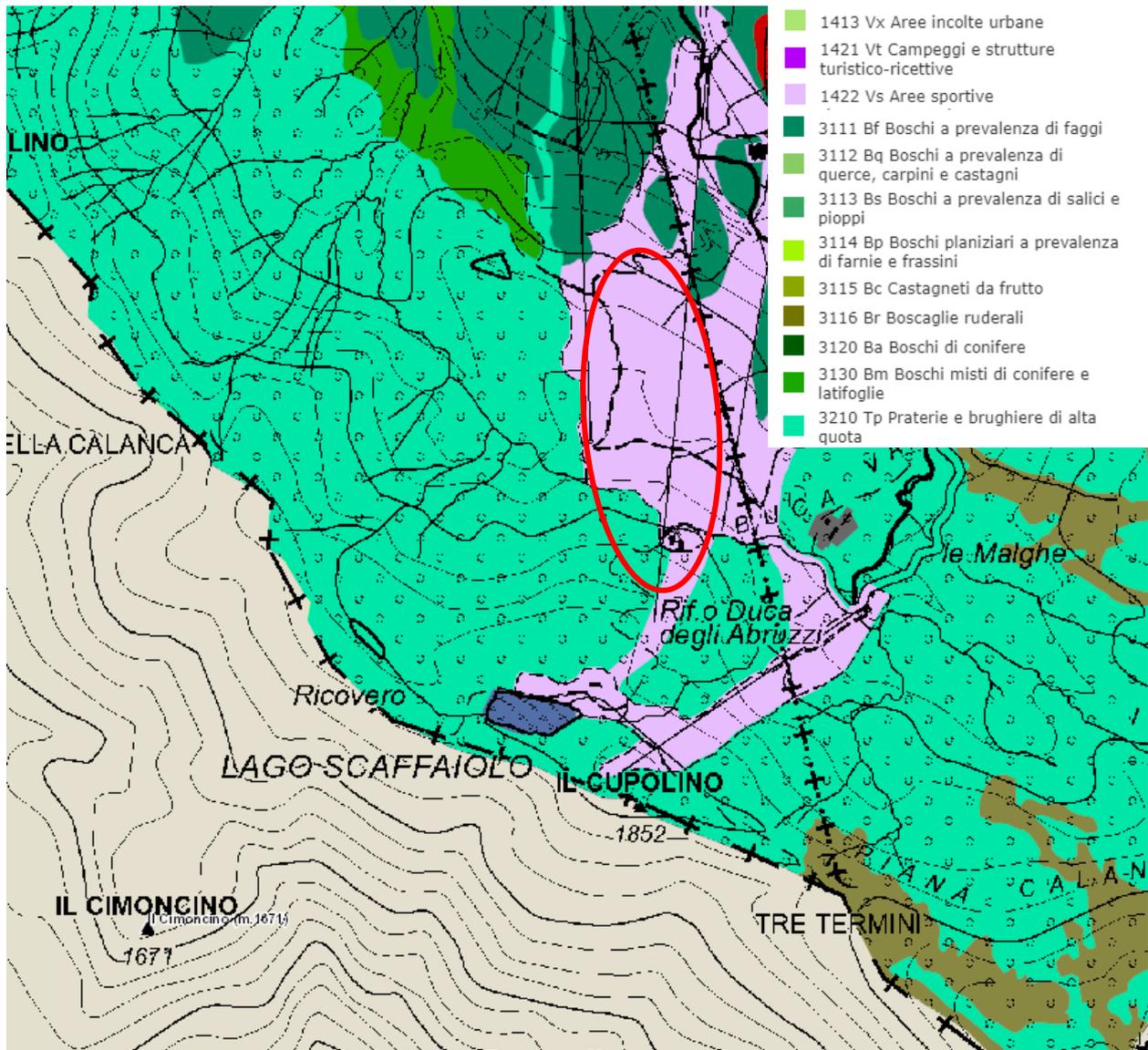


Figura 32 - Classificazione dell'area sulla base dell'uso del suolo – anno 2014  
 [Fonte dati: <https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/UDSD/index.html>]

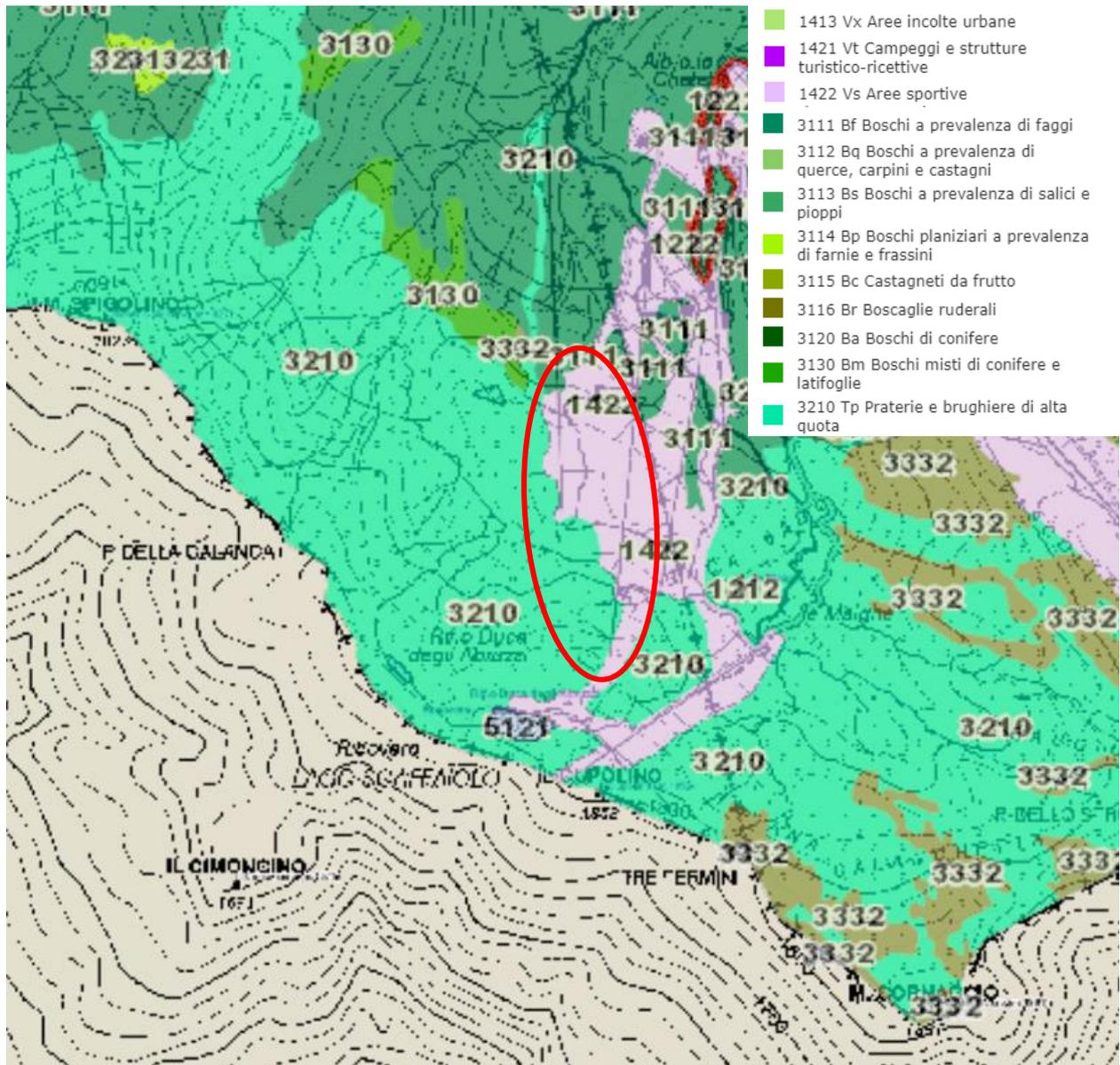


Figura 33 - Classificazione dell'area sulla base dell'uso del suolo – anno 2017  
 [Fonte dati: <https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/UDSD/index.html>]

### 3.2 DESCRIZIONE DEGLI IMPIANTI ESISTENTI

L' impianto di risalita in progetto è previsto in **sostituzione** di due impianti funiviari esistenti, la seggiovia denominata “Direttissima” e la sciovia denominata “Cupolino”.

Il primo è costituito da una seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso (anno di costruzione 1999), avente portata massima oraria pari a 2400 passeggeri/ora; tale impianto è costituito da una stazione di valle, una stazione di monte e 14 piloni di sostegno lungo il tracciato della linea.

La sciovia “Cupolino” è costituita da un impianto, la cui realizzazione risale all’anno 1985, avente portata massima oraria pari a 1200 passeggeri/ora; tale impianto è costituito, oltre da due stazione a valle e a monte della linea, da 10 sostegni lungo il tracciato.

Impianto	Anno di costruzione	Portata oraria massima (p/h)	n. sostegni
Seggiovia Direttissima	1999	2400	14
Sciovia Cupolino	1985	1200	10

Tabella 11 – Dettagli impianti di risalita esistenti

Di seguito si riportano le caratteristiche dei due impianti da rimuovere estratte dal portale skiresort.it

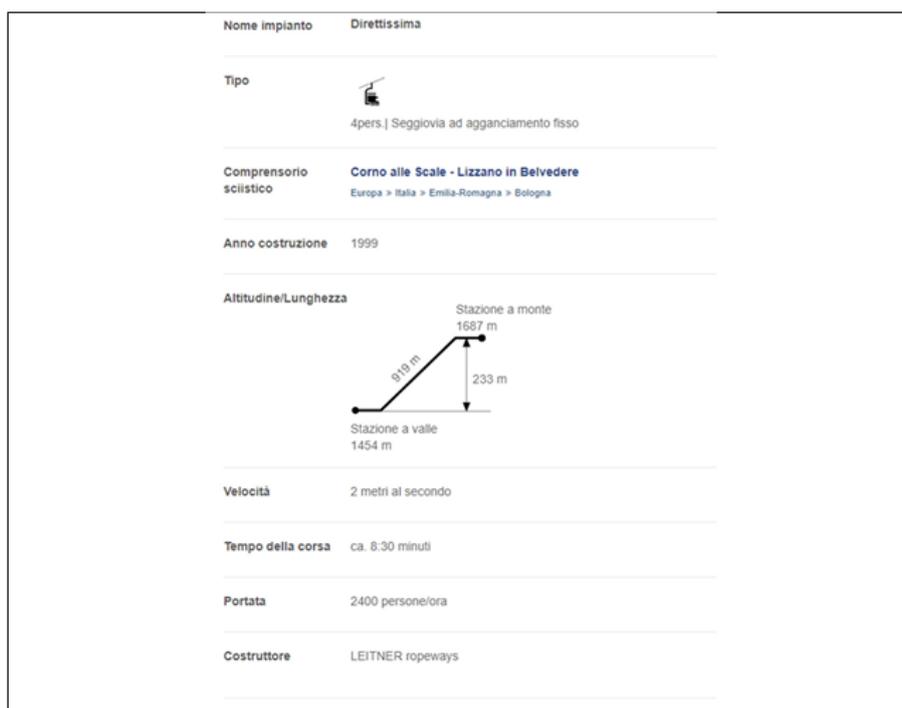


Figura 34 - Caratteristiche seggiovia “Direttissima”

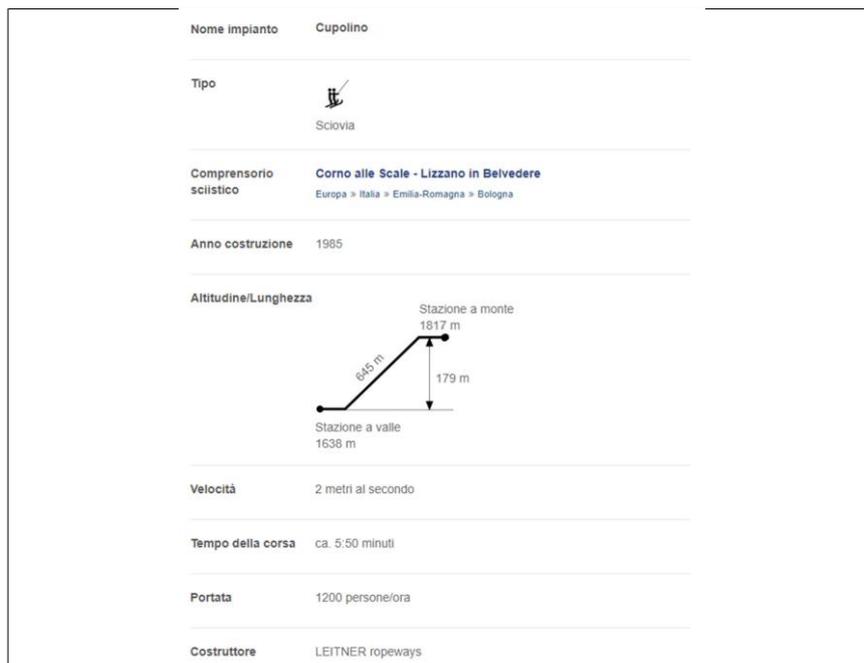


Figura 35 - Caratteristiche sciovia "Cupolino"

Si riporta nella figura seguente un estratto della planimetria con l'indicazione dei tracciati degli impianti esistenti da dismettere.

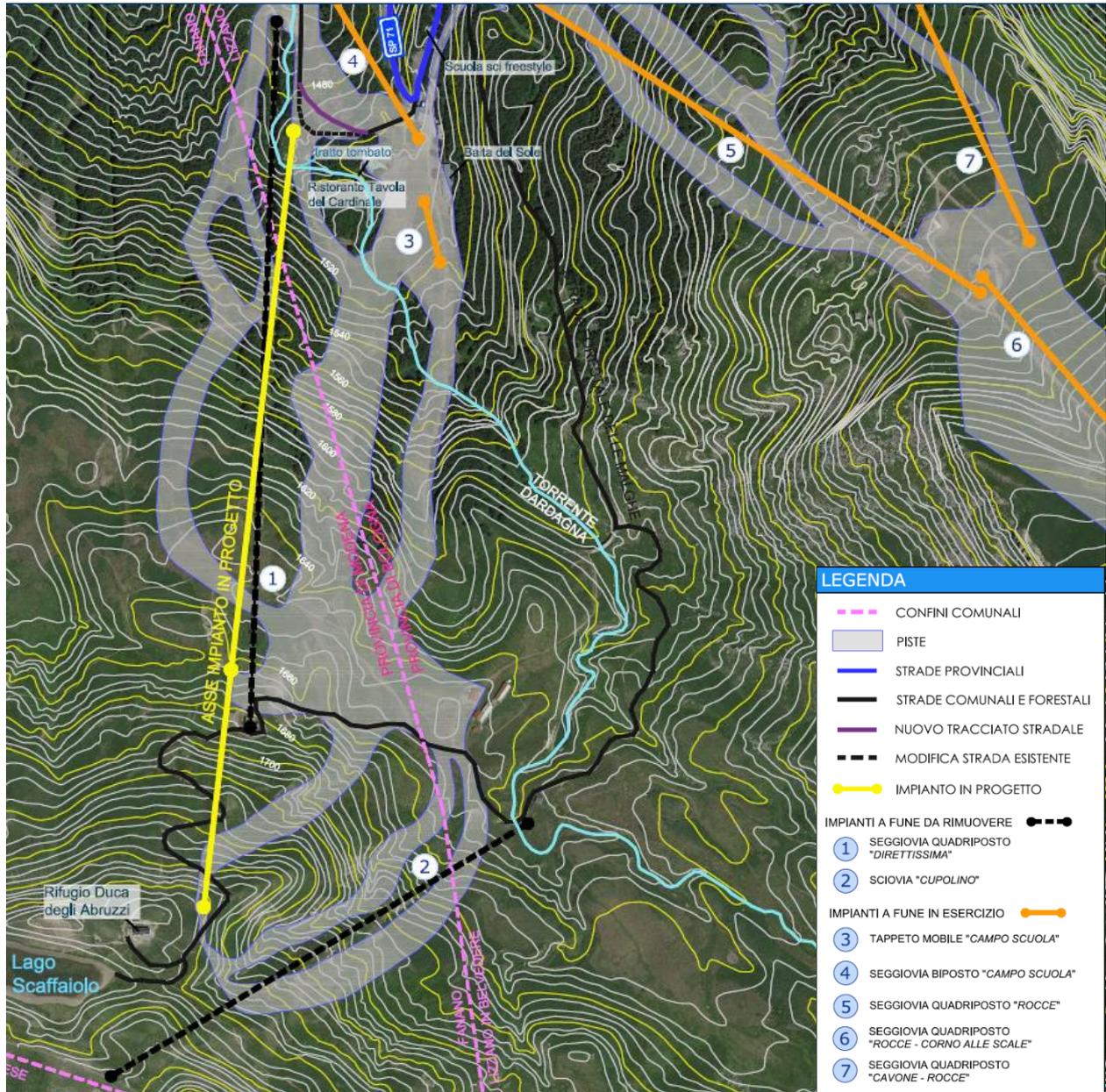


Figura 36 – Planimetria con indicazione del tracciato degli impianti esistenti da rimuovere

Si riportano di seguito una serie di foto dei due impianti da smantellare:

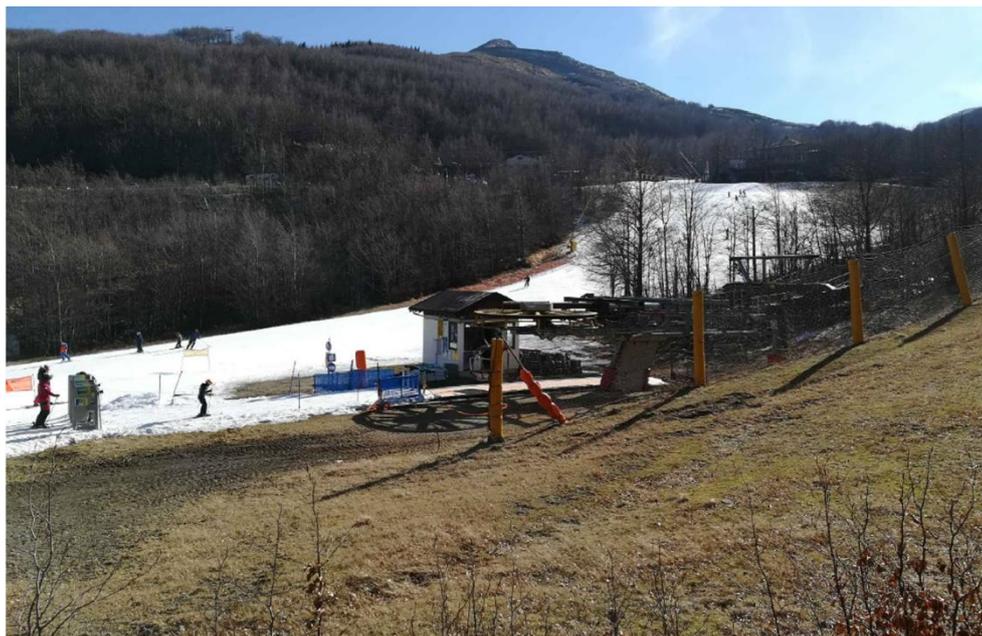


Figura 37 - Stazione di Valle impianto Direttissima



Figura 38 - Linea impianto Direttissima

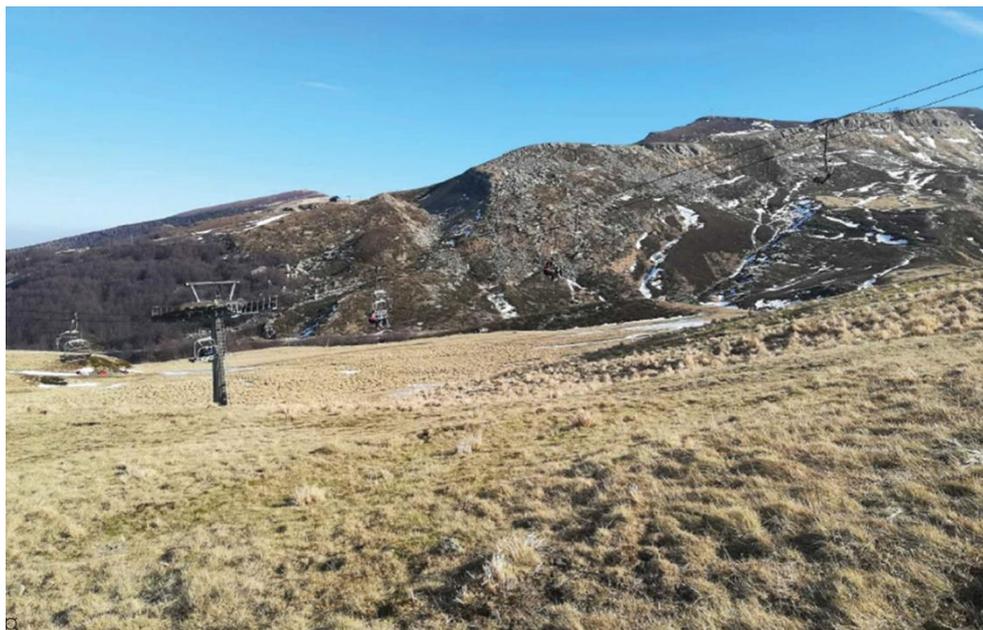


Figura 39 - Linea impianto Direttissima

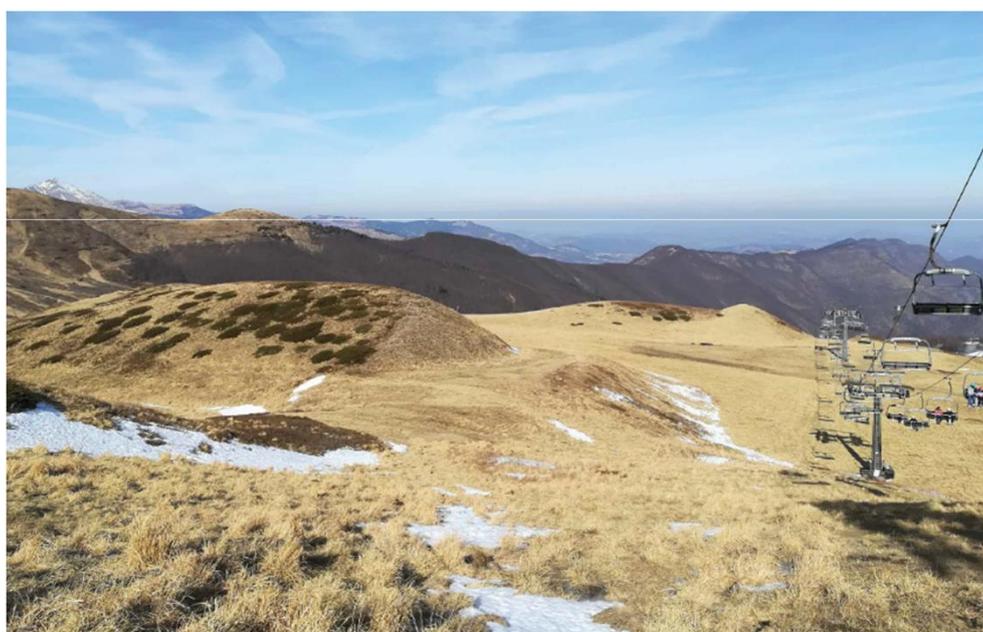


Figura 40 - Linea impianto Direttissima



Figura 41 - Linea impianto Direttissima



Figura 42 - Stazione di Monte impianto Direttissima



Figura 43 - Stazione di Monte impianto Direttissima



Figura 44 - Impianto Cupolino



Figura 45 - Impianto Cupolino vista dal lago Scaffaiolo



Figura 46 - Impianto Cupolino

## 4 DESCRIZIONE DELLA MODIFICA IN PROGETTO

### 4.1 OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DELLA MODIFICA

Il proponente intende realizzare, all'interno del comprensorio sciistico di Corno alle Scale, tra i Comuni di Lizzano in Belvedere e Fanano, una **nuova seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico denominata “Polla – Lago Scaffaiolo” in sostituzione dell'esistente seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso “Direttissima” e della sciovia “Cupolino”**.

Il progetto non prevede la realizzazione di nuove piste da sci né piste per il downhill.

Tale progetto è stato assoggettato a procedura di Screening come descritto in premessa; procedura che si è conclusa con Determinazione Dirigenziale n. 1457 del 28/01/2021, escludendo il progetto dalla ulteriore procedura di V.I.A.

Dal momento che l'area interessata dalla realizzazione del progetto ricade all'interno di un Progetto di Intervento Particolareggiato (P.I.P.) approvato con deliberazione della Giunta Provinciale di Modena n. 316 in data 18/05/1999 ed esecutiva dal 31/05/1999 tuttora vigente, si rende necessaria una Variante al PIP vigente.

Si riporta di seguito quanto indicato nel parere reso dall'Ente Parchi dell'Emilia Centrale in merito alla predisposizione e ai contenuti della Variante al PIP.

*“Il progetto, oltre la realizzazione della seggiovia in sostituzione della esistente, dovrà riguardare l'intera area di intervento ed avere i contenuti già richiamati e specificamente descritti nell'art. 7 e nell'art. 19 delle NTA del PTP Parco del Frignano a seguito sintetizzati.*

*Il progetto dovrà limitare ogni nuovo impatto sull'ambiente e sul paesaggio e quindi dovrà: limitare al minimo indispensabile ulteriori riduzioni di superfici boscate; limitare al minimo indispensabile le movimentazioni di terreno e la variazione allo scorrimento delle acque; utilizzare tecniche della bioingegneria l'uso di materiali vegetali e di piante pioniere; ridurre l'inserimento di elementi artificiali quali opere in cemento o in pietra se non indispensabili; evitare la realizzazione di opere sulle linee di crinale e comunque ridurre al minimo indispensabile la realizzazione di nuovi volumi.*

*Il progetto dovrà definire i dettagli relativi alle mitigazioni ed eventuali compensazioni, ripristini ambientali e paesaggistici e quindi dovrà: definire le mitigazioni ambientali e paesaggistiche per le nuove opere (stazione di monte, piloni, stazione di valle, piste temporanee di cantiere e piste permanenti di manutenzione); definire e quantificare le eventuali compensazioni delle aree boscate perdute da realizzarsi all'interno del Parco e possibilmente in proprietà pubblica (D.P.R. 206/2010, Delib. di G.R. n. 549/2012); definire le compensazione per gli habitat vegetali che saranno interessati dall'intervento; definire le modalità di demolizione e ripristino delle strutture dell'impianto obsoleto (piloni, stazione di valle e stazione di monte); definire le modalità di raccolta e smaltimento acque per evitare erosioni lungo il tracciato dell'impianto e in corrispondenza della stazione di monte; definire i ripristini delle piste temporanee di cantiere; gli interventi di miglioramento ambientale e paesaggistico che possono riguardare, in particolare, i volumi e gli edifici esistenti.*

*Dovrà essere accuratamente descritta la fase di esecuzione delle opere, i relativi impatti e gli interventi di ripristino.*

*Si fa inoltre presente che l'art. 9.6 del vigente PTP del Parco dell'Alto Appennino modenese vieta tutte le attività che direttamente o indirettamente alterino la forma, la funzione naturale e la percettibilità visiva delle paleo-forme. Il PTP identifica nell'area due paleo-forme: n. 93) deposito glaciale con arco morenico e antistante gradino sul versante NE di m.te Spigolino; 94) Nicchia di nivazione del lago Scaffaiolo. Si chiede che il proponente si adegui a tale norma evitando di compromettere le paleo-forme con gli scavi o alterandone la percezione con la collocazione dei piloni o della stazione di monte. In fase di progettazione esecutiva occorrerà valutare l'esatto posizionamento delle strutture, per ridurre al minimo l'impatto paesaggistico, nei confronti delle paleo-forme identificate attorno al Cupolino.*

*Inoltre il progetto dovrà prevedere in un elaborato a scala adeguata, sia le piste dove è ammesso lo sci in periodo invernale, sia i tracciati dove è consentita l'attività di “down-hill” o l'utilizzo delle biciclette ed il relativo regolamento di esercizio che dovrà essere oggetto di “parere di conformità” ai sensi dell'art. 39 della L.R. n. 6/2005.*

*Il P.I.P. dovrà prendere in esame un prevedibile significativo aumento delle presenze al Lago Scaffaiolo, dovuto alla facilitazione dell'accesso svolto dalla seggiovia quadriposto, con l'arrivo di un più elevato numero di fruitori al Lago e al Rifugio Duca degli Abruzzi e valutare l'impatto sia sugli habitat presenti che sui limitati servizi (es: servizi igienici) di cui attualmente il Rifugio dispone, nonché definire le possibili soluzioni (di tipo strutturale o normativo) per evitare o attenuare tali impatti.”*

Sulla base di tali indicazioni, nei successivi paragrafi sono presentati i contenuti della Variante al PIP, la quale, si sottolinea, riguarda esclusivamente le aree interessate dal progetto della nuova seggiovia.

## 4.2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

### 4.2.1 CARATTERISTICHE DELLA NUOVA SEGGIOVIA “POLLA – LAGO SCAFFAIOLO”

L'impianto prescelto è una seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico, con stazione intermedia sul solo ramo di salita, disponibile al trasporto di sciatori e pedoni in salita e di soli pedoni in discesa.

Il tracciato di linea risulta sostanzialmente poco articolato; il secondo tratto, a monte della stazione di sbarco intermedio, presenta pendenza media superiore al primo.

Complessivamente sono previsti 15 sostegni: 9 in appoggio, 4 in ritenuta e 2 in appoggio/ritenuta (doppio effetto). Tale previsione potrà essere leggermente variata in sede di progettazione esecutiva in funzione delle necessità collegate al regime di certificazione europea del costruttore funiviario appaltatore delle opere.

Per ulteriori dettagli relativi alle caratteristiche dei vari elementi che compongono il nuovo impianto a fune si rimanda alla Relazione Tecnica Generale del progetto definitivo (Elaborato REL\_A) e relativi allegati.

L'impianto è costituito da una funivia monofune con movimento unidirezionale continuo e collegamento temporaneo dei veicoli (seggiole quadriposto) alla fune, normalmente detta “seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico”, nella quale i veicoli a 4 posti vengono agganciati automaticamente alla fune

portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata, appunto, di moto continuo unidirezionale.

L'anello di fune è movimentato da un argano motore ed è messo in tensione da un cilindro idraulico, posizionati entrambi preferibilmente nella stazione di valle (stazione motrice e tenditrice).

L'impianto avrà una portata massima di 1.800 p/h e procederà ad una velocità di 5,00 m/s.

Il tracciato dell'impianto in progetto ha una lunghezza totale di circa 978 m con una pendenza media del 30,2 %.

#### STAZIONE DI VALLE

La **stazione di valle** è posizionata a quota **1.488 m s.l.m. (quota imbarco)**.

Si tratta di una stazione del tipo motrice tenditrice, costituita da un telaio rigido in carpenteria metallica, supportante i gruppi di sincronizzazione con relative passerelle di controllo e manutenzione, le rotaie del giro stazione e il telaio di supporto del gruppo motore.

I meccanismi di stazione sono composti dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giostazione e da un treno di accelerazione anch'esso con la relativa presa di moto dalla fune.

La velocità massima delle seggiole durante lo sbarco e imbarco sarà di circa 0,80-1,0 m/s., al fine di facilitare le operazioni di salita e discesa dei passeggeri dai veicoli. La stazione è progettata per favorire l'utilizzo anche da parte di persone diversamente abili.

Nella stazione di valle sarà montato il dispositivo di tensione della fune del tipo idraulico con apposita centralina.

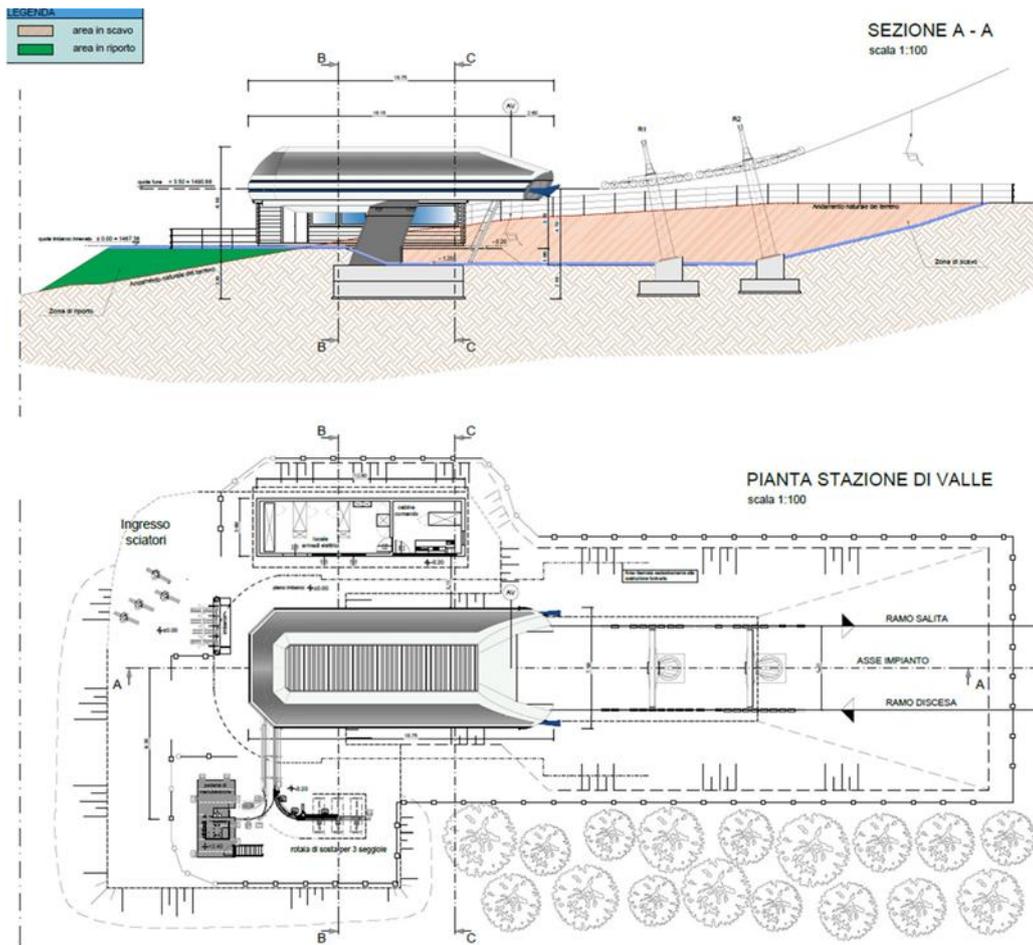


Figura 47 - Pianta e prospetti stazione di valle

## STAZIONE DI MONTE

La **stazione di monte** è posizionata a quota **1.783 m s.l.m. (quota sbarco)**.

Si tratta di una stazione di concezione standard, analoga a quella di valle, ma con copertura "bassa", ossia tale da coprire soltanto i meccanismi di stazione, in maniera tale da limitare al massimo gli ingombri e ridurre l'impatto dell'opera sul paesaggio.

La stazione di monte è del tipo a rinvio fissa ed è anch'essa costituita da un telaio rigido in carpenteria metallica, supportante i gruppi di sincronizzazione con relative passerelle di controllo e manutenzione, le rotaie del giro stazione e il telaio di supporto del gruppo di rinvio.

I meccanismi di stazione sono composti dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giostazione e da un treno di accelerazione anch'esso con la relativa presa di moto dalla fune.

La velocità massima delle seggioie durante lo sbarco e imbarco sarà di circa 0,80-1,0 m/s., al fine di facilitare le operazioni di salita e discesa dei passeggeri dai veicoli. La stazione è progettata per favorire l'utilizzo anche da parte di persone diversamente abili.

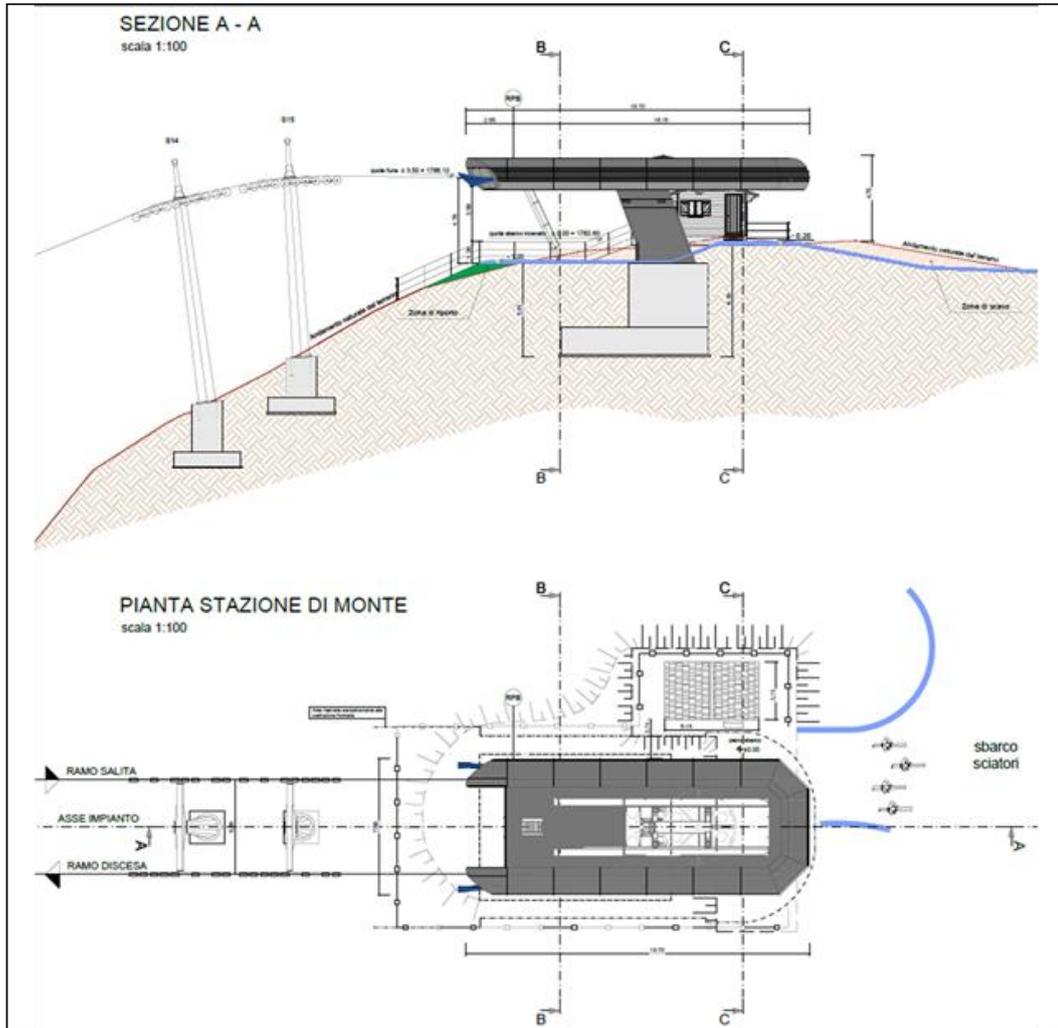


Figura 48 - Pianta e prospetti stazione di monte

### STAZIONE INTERMEDIA

La **stazione intermedia** è posizionata a quota **1.669 m s.l.m. (quota sbarco)**; è finalizzata a consentire lo sbarco di soli sciatori sul ramo salita, per accedere alle piste di minore difficoltà che si sviluppano partendo dalla zona delle Malghe. I meccanismi di sincronizzazione sono sostenuti da elevazioni in calcestruzzo armato e sostegni in acciaio.

La pedana di sbarco degli sciatori è progettata in maniera tale da consentire un agevole e rapido allontanamento del passeggero dalla linea dell'impianto.

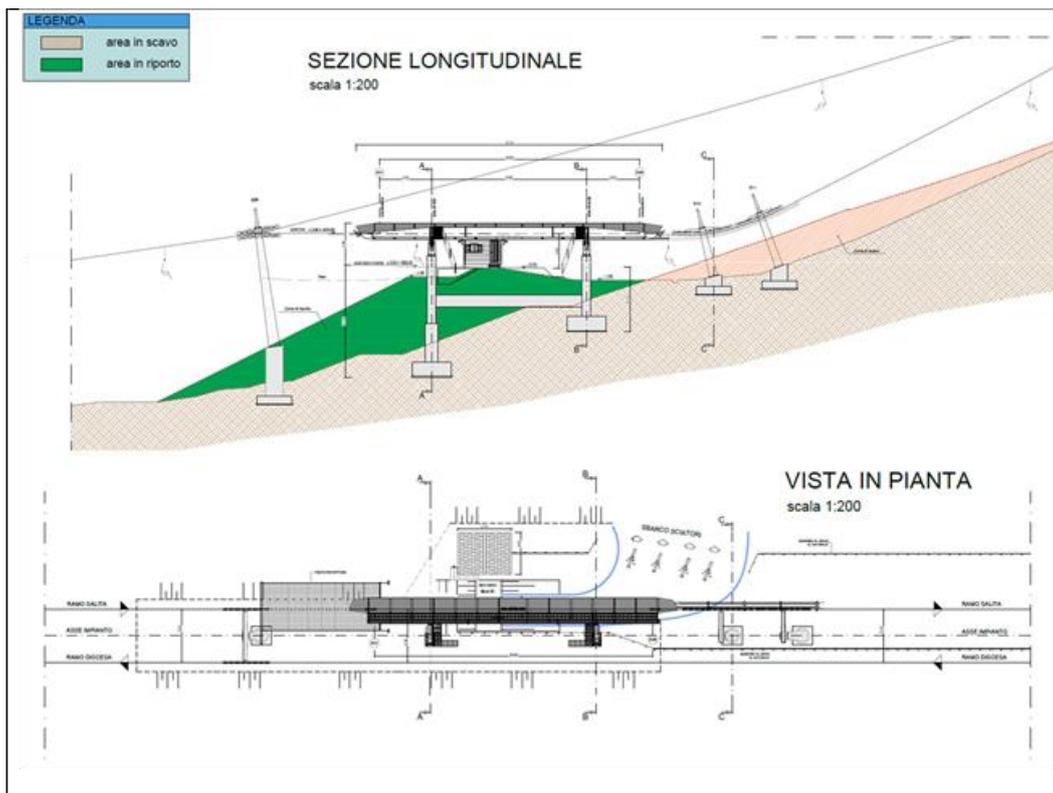


Figura 49 - Pianta e prospetti stazione intermedia

## STRUTTURE DI LINEA

Le **strutture di linea** sono costituite da plinti di fondazione in calcestruzzo armato del volume medio di 20 m<sup>3</sup>, disposti su un piccolo strato di calcestruzzo magro dello spessore indicativo pari a 10 cm, realizzati all'interno di scavi eseguiti con macchina escavatrice cingolata.

La profondità degli scavi dei plinti di linea è pari a circa 2,10 – 2,30 m.

Ad essi sono collegati i fusti dei sostegni che possono essere costituiti, a seconda della propria altezza, da una o più parti collegate tra loro mediante giunzioni flangiate.

Alla parte superiore del fusto è collegata, con giunzione flangiata, una testata realizzata in profilati tubolari di varia sezione, cui sono collegate le rulliere ed i flaconi per il sollevamento della fune portante traente, oltre alle pedane di manutenzione ed ai parapetti.

Il numero totale dei sostegni è pari a 15 ed i sostegni di altezza maggiore raggiungono un'altezza di 15 m.

Lungo la linea sono presenti alcuni attraversamenti di importanza non rilevante ai fini funiviari. In particolare, vengono attraversate tre volte le sottostanti pista da sci - con franchi verticali minimi superiori a 3 m dal terreno innevato – e quattro volte la strada forestale delle Malghe, per la quale sono stati previsti franchi verticali minimi pari a 5 m.

Le due stazioni di monte e di valle saranno dotate di un dispositivo ad aria compressa che permette l'immagazzinamento automatico dei veicoli, al fine di evitare la costruzione di appositi edifici di ricovero.

Ciascun veicolo della seggiovia è formato da un braccio di sospensione collegato con la morsa da un elemento elastico con funzione di ammortizzatore, da un telaio di accoppiamento e dalla seggiola a quattro posti.

Per la trazione dell’impianto vengono impiegati due motori in corrente continua ad eccitazione indipendente, con potenza nominale pari a 600 kW e tensione di armatura di 400 Vcc, alimentati da due convertitori statici trifasi reversibili a tiristori totalmente controllati (uno con funzione di master ed il secondo con funzione di slave).

Sarà installato un sistema di sorveglianza realizzato mediante l’impiego di un PLC.

Il sistema di comando è progettato in modo tale da essere completamente separato dal resto dell’impianto, in quanto tutti gli organi di comando sono concentrati su un apposito pulpito, mentre gli organi comuni sono sdoppiati oppure è previsto un doppio connettore con scambio manuale.

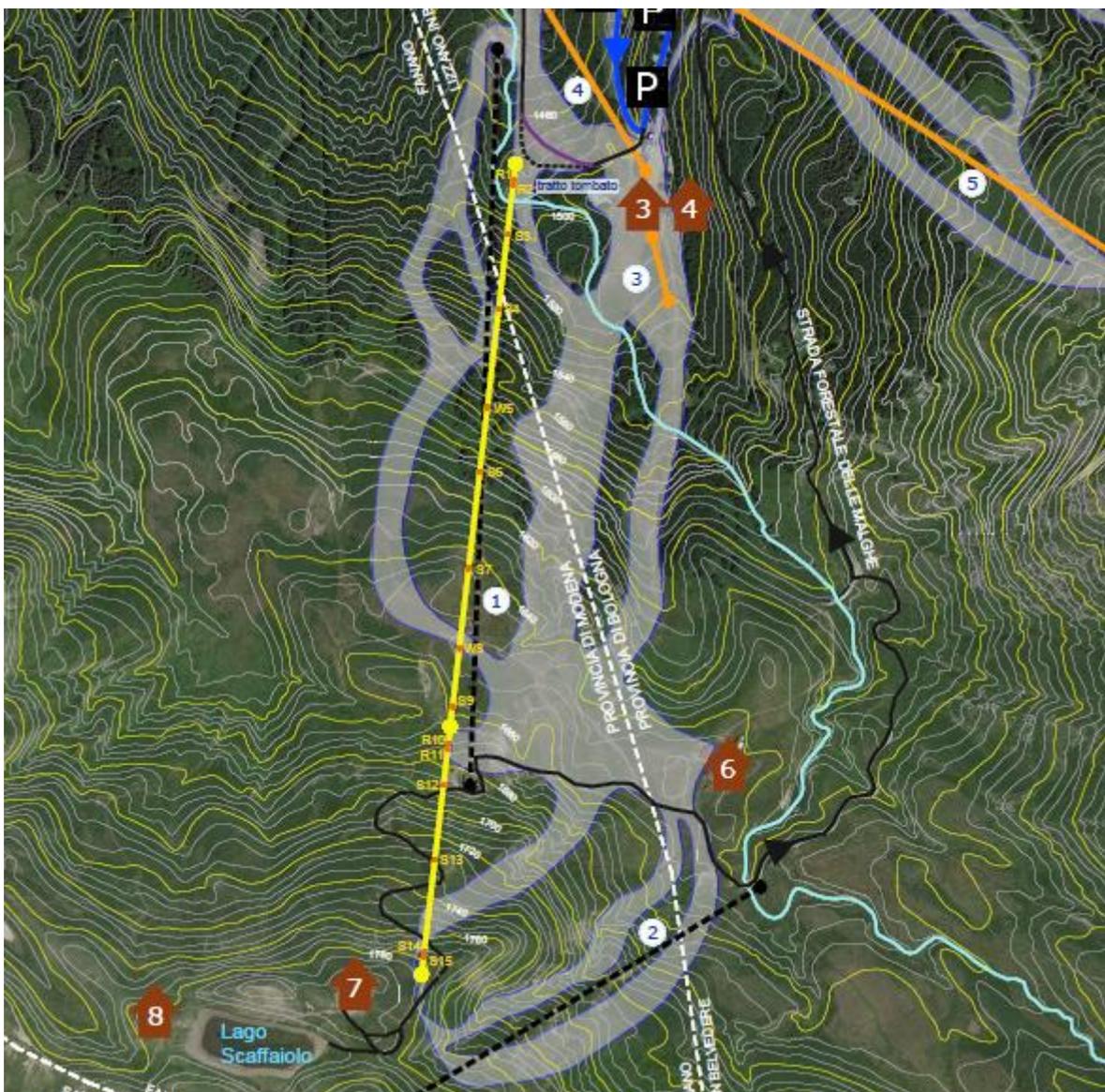


Figura 50 – Tracciato della nuova seggiovia in progetto

#### 4.2.2 DISMISSIONE SEGGIOVIA “DIRETTISSIMA” E SCIOVIA “CUPOLINO”

L'intervento proposto prevede lo smontaggio della seggiovia “Direttissima” e della sciovia “Cupolino” e la realizzazione di una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico denominata “Polla – Lago Scaffaiolo”.

Una descrizione degli impianti esistenti da rimuovere è riportata al paragrafo § 3.2 al quale si rimanda.

Le attività di smontaggio degli impianti esistenti devono garantire:

- nel caso della seggiovia “Direttissima” il recupero di tutte le componenti al fine di un possibile riposizionamento dell'impianto da eseguirsi nel rispetto delle norme vigenti al momento dei lavori (attualmente è in vigore la Circolare M.I.T. 24 febbraio 2011, prot. R.U.12.06.03).

Sono, dunque, da prevedere operazioni di smontaggio adeguate alla riutilizzazione di tutti i componenti funiviari e delle parti in acciaio o carpenteria metallica costituenti l'infrastruttura di linea e di stazione, nonché, eventualmente, della fune portante traente.

- nel caso della sciovia “Cupolino” – che per caratteristiche generali non potrà essere riposizionata in Italia – potranno essere impiegate operazioni più speditive per lo smontaggio.

I materiali ferrosi potranno essere conferiti a recupero secondo le modalità previste dal D.lgs.152/2006 e norme correlate.

Le fasi di smontaggio sono diversificate e di seguito descritte con la relativa cantierizzazione necessaria.

In entrambi i casi i veicoli (seggiole quadriposto e traini monoposto) risultano facilmente svincolabili e pertanto, disponibili al trasporto all'interno delle aree di lavorazione.

L'operazione preliminare in entrambi i casi è quella della **eliminazione del tiro della fune** (“portante traente” per la seggiovia e “traente” per la sciovia).

Successivamente le funi possono essere scarrucolate dai sostegni di linea e predisposte per il taglio, l'imbobinamento tramite apposito argano ed il trasporto a riutilizzo o smaltimento.

Successivamente si procede con la rimozione dei **sostegni di linea**; tutti i componenti rimossi vengono trasportati a valle e depositati in attesa conferimento a destinazione finale. La zona di deposito è situata nei pressi del parcheggio collocato a valle degli impianti.

Terminata la fase di rimozione dei sostegni di linea si procede con lo smontaggio delle stazioni di monte e di valle di entrambi gli impianti.

Completati i lavori di smontaggio e trasporto a valle delle strutture in carpenteria metallica di linea e di stazione si procede alla rimozione dei manufatti di fondazione in calcestruzzo, i quali devono essere demoliti fino ad una profondità pari a circa 30 cm dal piano campagna, per poi procedere alla ricopertura con terreno vegetale ed alla successiva rinaturazione.

I materiali di risulta, costituiti da calcestruzzo demolito, verranno conferiti in discarica, previa selezione e cernita in situ.

Per l’esecuzione dei lavori si utilizzerà la viabilità e le piste esistenti oltre al tracciato di cantiere coincidente con la linea dell’impianto da smontare, fatto salvo di procedere poi, al termine dei lavori, alla rinaturazione dei luoghi.

Al fine di garantire il rapido rinverdimento delle superfici, le zolle di terreno asportate per la realizzazione della strada di cantiere e per la rimozione dei sostegni di linea, verranno riposizionate in loco in modo da rendere più veloce ed efficace l’attecchimento delle specie erbacee autoctone presenti in situ.

#### 4.2.3 REALIZZAZIONE DELLA NUOVA SEGGIOVIA “POLLA – LAGO SCAFFAIOLO”

##### 4.2.3.1 SUDDIVISIONE DEL CANTIERE PER ZONE

Le principali aree di lavoro sono così individuabili: stazione di valle, stazione intermedia, stazione di monte e strutture di linea.

Si prevede di suddividere il cantiere, secondo la prassi consolidata, in 5 zone, come raffigurato nella seguente figura. Per ulteriori dettagli in merito alla suddivisione dell’area di cantiere e alle peculiarità delle singole zone si rimanda agli elaborati di progetto trasmessi nell’ambito del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017.

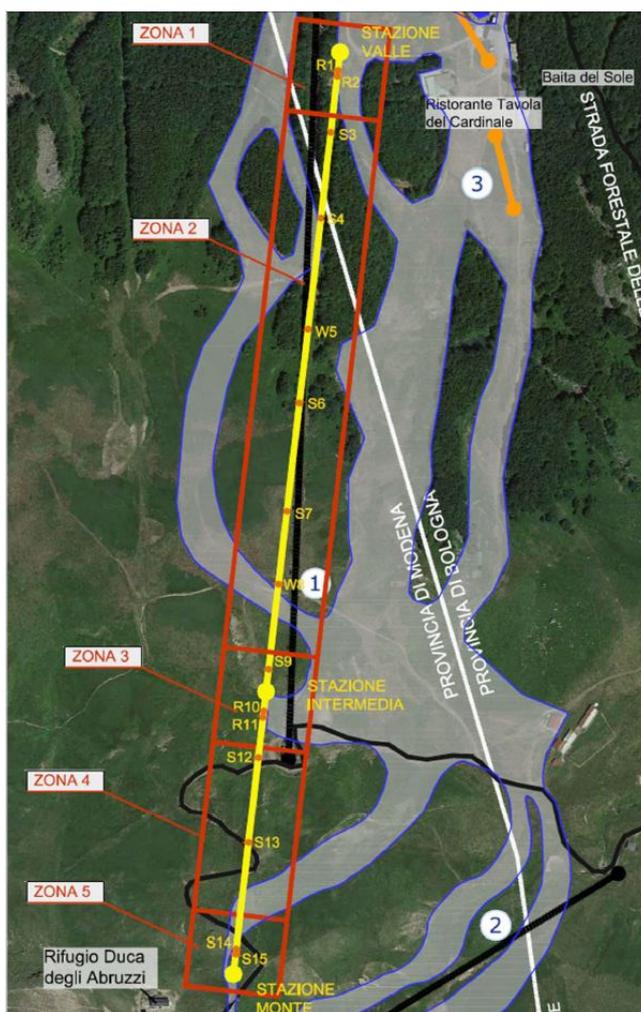


Figura 51 – Rappresentazione delle zone di suddivisione del cantiere

---

#### 4.2.3.2 FASI DI REALIZZAZIONE DEI LAVORI

##### 1 - Allestimento del cantiere

Le aree di cantiere sono delimitate da apposite recinzioni e cartelli; le Zone 2 e 4 verranno recintate solo relativamente alle aree effettive di scavo dei plinti di linea.

L'allestimento del cantiere prevede l'installazione di uffici e servizi igienici almeno presso le stazioni di monte e di valle.

I punti per l'allaccio della linea elettrica di cantiere sono posti in prossimità delle stazioni di monte e di valle, mentre per la stazione intermedia si provvederà all'installazione di gruppi elettrogeni di adeguata potenza.

Ciascuna stazione sarà provvista di un'area destinata al deposito provvisorio del materiale di scavo, che verrà poi riutilizzato durante la fase di sistemazione finale; nei pressi delle stazioni dei due impianti da demolire verrà inoltre definita e delimitata una zona destinata alle strutture metalliche degli impianti da rimuovere, destinate allo smaltimento in discarica.

Nelle aree di stazione sono inoltre definiti spazi per il deposito di attrezzature, materiali e carpenterie metalliche, bobine funi, argano per tiro funi, autogrù, quadri elettrici ed apparecchiature minori.

I sostegni di linea, le carpenterie di stazione e gli altri componenti e sottosistemi funiviari, potranno essere depositati nel piazzale adiacente il Rifugio a valle degli impianti, pronti per il carico verso le zone di montaggio.

##### 2 - Scavi

L'intervento prevede di eseguire scavi per un volume complessivo di circa 6.680 m<sup>3</sup> e successivi riporti con riutilizzazione totale del materiale escavato, ripartiti come di seguito descritto.

È prevista altresì una lieve modifica della strada forestale nei pressi della stazione di valle, in cui verranno effettuate le operazioni di riprofilatura del terreno, ma senza movimenti di terra.

Precedentemente allo scavo andranno accantonati i trovanti rocciosi presenti sulla superficie dell'area di intervento, per il successivo riutilizzo nelle operazioni di sistemazione esterna, e dovranno essere prelevate le zolle di terreno, che dovranno essere disposte nell'area adiacente alle varie stazioni in progetto, in attesa del successivo riutilizzo negli interventi di rinaturazione.

Di seguito vengono descritte le operazioni di scavo e sbancamento svolte all'interno delle 5 zone di lavoro in cui è stato suddiviso il cantiere.

Per la ZONA 1 (stazione di valle e sostegni R1 e R2) è previsto uno scavo totale di circa 1.505 m<sup>3</sup>, la quasi totalità dei quali necessaria alla realizzazione della stazione di valle e dei sostegni R1 e R2.

Vi è accesso diretto dalla SP 71 attraverso una strada comunale sterrata il cui tratto adiacente l'area di stazione dovrà essere leggermente riprofilato e spostato pochi metri più a valle. Qui sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di fondazione, i getti in calcestruzzo delle fondazioni di stazione e dei due ritegni R1 ed R2, i successivi rinterrati e sistemazioni del suolo, i montaggi meccanici delle parti funiviarie, la costruzione dell'edificio tecnico di manovra e del relativo locale per gli armadi elettrici, le installazioni di alimentazione da rete BT, le operazioni di messa in servizio della stazione motrice, l'esecuzione di buona parte delle prove interne finali.

Per la ZONA 2 (linea tra il sostegno R2 (escluso) e il sostegno S9 (escluso)) è previsto uno scavo totale di circa 1.602 m<sup>3</sup> di cui circa 1.134 m<sup>3</sup> dovuti alla realizzazione dei 6 sostegni ricadenti nella Zona 2 e i restanti necessari alla realizzazione della traccia lineare per i conduttori di linea con sezione media pari a 80 cm e profondità pari a 80-100 cm.

Il tratto, accessibile sia lungo il tracciato della funivia che attraverso una strada sterrata che si ricollegata alla strada forestale delle Malghe, è interessato dallo scavo di linea, dalla successiva posa dei cavi di comunicazione e sicurezza, dallo scavo delle fondazioni su plinti isolati dei 6 sostegni ivi previsti e dai relativi getti di calcestruzzo armato, dalle opere di montaggio meccanico degli stessi e di cablaggio elettrico a partire dai pozzetti posti alla base di ciascun sostegno, dalla posa in opera della fune guida e della fune portante traente (compresa la sua impalmatura).

Per la ZONA 3 (stazione intermedia e sostegni S9, R10, R11) è previsto uno scavo totale di circa 2.192 m<sup>3</sup> necessari ai rinterri per la realizzazione della stazione intermedia e dei sostegni R10 e R11.

Vi si accede lungo la strada forestale delle Malghe. Sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di fondazione, i getti in calcestruzzo delle fondazioni di stazione, del sostegno n° 9 e dei due ritegni R10 ed R11, i successivi rinterri e sistemazioni del suolo, i montaggi meccanici delle parti funiviarie, la costruzione della pedana di sbarco, la posa in opera del locale prefabbricato in legno per la garitta dell'agente di stazione, le installazioni elettriche e di alimentazione da rete BT, le operazioni di messa in servizio della stazione ed alcune prove interne finali.

Per la ZONA 4 (linea dal sostegno R11 al sostegno S14) è previsto uno scavo totale di circa 518 m<sup>3</sup> di cui circa 378 m<sup>3</sup> per la realizzazione dei sostegni S12 ed S13 e i restanti m<sup>3</sup> necessari alla realizzazione della traccia lineare per i conduttori di linea con sezione media pari a 80 cm e profondità pari a 80-100 cm.

Il tratto pur essendo molto breve e quasi totalmente accessibile dalla strada forestale citata, è quello che, nel caso, presenta maggiori difficoltà di accesso in ragione della sua maggiore pendenza; esso è interessato dallo scavo di linea, dalla successiva posa dei cavi di comunicazione e sicurezza, dallo scavo delle fondazioni su plinti isolati dei 2 sostegni ivi previsti e dai relativi getti di calcestruzzo armato, dalle opere di montaggio meccanico degli stessi e di cablaggio elettrico a partire dai pozzetti posti alla base di ciascun sostegno

Per la ZONA 5 (stazione di monte e sostegni S14, S15) è previsto uno scavo totale di circa 863 m<sup>3</sup> totalmente riutilizzati per i rinterri e le riprofilature del terreno tra il sostegno S14 e monte.

Raggiungibile agevolmente dalla strada forestale esistente. In questa zona sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di fondazione e per i collegamenti con le piste esistenti, i getti in calcestruzzo delle fondazioni di stazione e dei sostegni n° 14 e n° 15, i successivi rinterri e sistemazioni del suolo, i montaggi meccanici delle parti funiviarie, la costruzione dell'edificio tecnico di manovra e del relativo locale per gli armadi elettrici, le installazioni di alimentazione da rete BT, le operazioni di messa in servizio della stazione di rinvio, l'esecuzione di parte delle prove interne finali.

#### 4 - Realizzazione fondazioni stazioni e plinti dei sostegni di linea

In questa fase si procede a:

- realizzazione di casseri
- lavorazione e posa in opera dei ferri di armatura
- getto del conglomerato cementizio
- disarmo

#### 5 - Scavi di linea

Lungo il tracciato funiviario verrà eseguita una trincea per complessivi 454 m<sup>3</sup>, per l'alloggiamento dei cavidotti di linea depositando preventivamente il materiale organico e vegetale su un lato dello scavo in modo da procedere al ripristino a lavori ultimati, secondo le corrette tecniche di rinaturazione del suolo.

#### 6 - Realizzazione stazioni, edifici di stazione, elevazioni

In questa fase si procede a:

- realizzazione di casseri
- lavorazione e posa in opera dei ferri di armatura
- getto del conglomerato cementizio
- disarmo

Le elevazioni di stazione, in calcestruzzo, riguardano la stele della stazione di valle e di monte e le elevazioni della stazione intermedia.

Le fasi successive, per i cui dettagli si rimanda agli elaborati di progetto presentati nell'ambito del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017, consistono in:

- montaggio carpenterie metalliche;
- montaggio sostegni con autogru o elicotteri;
- montaggio opere elettromeccaniche e veicoli;
- impalmatura e posa della fune;
- cablaggi elettrici e lavori idraulici;
- finiture;
- ripristini ambientali;
- messa in servizio, prove interne e collaudi, di durata pari ad almeno 3 settimane.

## 5 QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

### 5.1 PIANO TERRITORIALE DEL PARCO REGIONALE DELL'ALTO APPENNINO MODENESE

L'area in esame ricade all'interno del Parco Regionale Alto Appennino Modenese (o Parco del Frignano), il quale ha nel complesso un'estensione di circa 15.000 ha.

Il Piano del Parco Regionale dell'alto Appennino Modenese è stato approvato dalla Regione Emilia-Romagna con Deliberazione di Giunta n. 3337 del 23/12/1996 e redatto ai sensi della L.R. 11/88.

Il Piano suddivide il territorio nelle seguenti zone, così come riportato nell'art. 8 delle Norme Tecniche di Attuazione:

- Zona A di protezione integrale;
- Zona B di protezione generale;
- Zona C di protezione e riqualificazione ambientale finalizzata alla fruizione turistica;
- Area contigua.

Per quanto riguarda l'area oggetto della presente variante al PIP vigente, questa è classificata come “Zona C”, ossia “zona di protezione e riqualificazione ambientale finalizzata alla fruizione turistica”, normata dall'art. 19 delle NTA del Piano Territoriale Parco Alto Appennino Modenese; più precisamente l'area in esame ricade nella zona C1 – Il Cupolino.

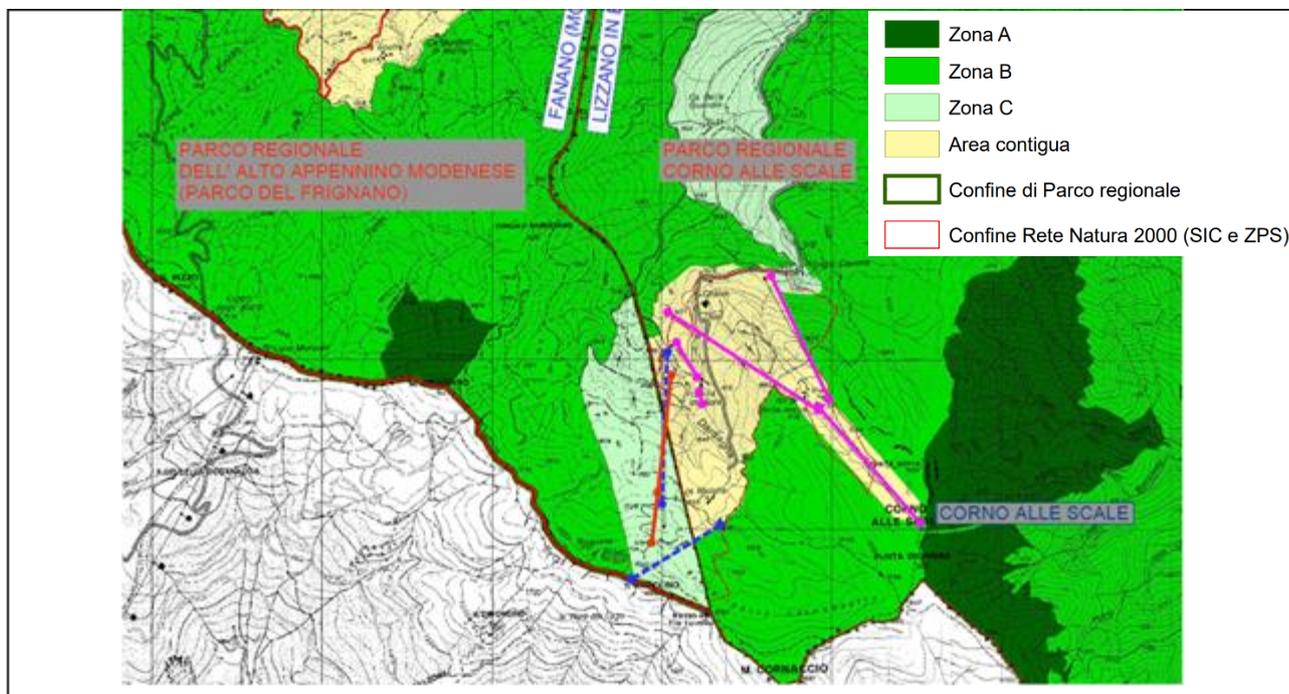


Figura 52 – Estratto della cartografia del Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese

L'art. 19 definisce le “Zone C” come “*ambiti territoriali mediamente antropizzati: aree destinate ad attività agro-silvo-pastorali, piccoli nuclei abitati, aree boscate, o più intensamente compromessi, impianti e piste per lo sci da discesa, in cui è necessario regolamentare le attività escursionistiche e ricreative ed inoltre promuovere attività di riqualificazione ambientale.*”

Il medesimo articolo definisce gli interventi ammessi in tali zone; in particolare definisce i criteri per gli interventi di sistemazione e riqualificazione delle zone interessate da attrezzature per la pratica dello sci.

Tali criteri ammettono interventi di razionalizzazione degli impianti esistenti al fine di ridurre l'impatto ambientale e la sostituzione di quelli che necessitano di ammodernamento tecnologico, previo abbattimento degli impianti già esistenti.

Per quanto riguarda in particolare la zona C1 – Il Cupolino il Piano specifica che questa è “*interessata marginalmente da alcune infrastrutture connesse ad impianti sciistici*” e indica la necessità per la stessa di realizzare interventi di riqualificazione ambientale da definirsi mediante un Progetto di intervento particolareggiato ai sensi dell'art. 18 della L.R. n. 11/88 (ora riferibile all'art. 27 della L.R. n. 6/2005).

L'area in questione è stata oggetto di un Progetto di intervento particolareggiato approvato con deliberazione della Giunta Provinciale di Modena n. 316 in data 18/05/1999 e ad oggi ancora vigente, riguardante la realizzazione dell'attuale impianto detto “direttissima”, la dismissione di impianti e fabbricati non più funzionali alla stazione e gli interventi di recupero ambientale connessi.

Per tali ragioni, nell'ambito del presente procedimento unico di cui all'art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i., viene presentata la presente Variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) per la Zona C1 “Cupolino”, necessaria all'approvazione del progetto relativo alla nuova seggiovia.

L'approvazione del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 comporterà dunque variante al PIP vigente, previo assenso degli Enti competenti.

## 5.2 PIANO REGOLATORE GENERALE DEL COMUNE DI FANANO (PRG)

L'area oggetto della presente Variante al Progetto di Intervento Particolareggiato (PIP) per la Zona C1 “Cupolino”, ossia dal progetto per nuova seggiovia “Polla-Scaffaiolo”, si trova in Comune di Fanano, il quale è dotato, quale strumento di pianificazione urbanistica e territoriale, del Piano Regolatore Generale (PRG) adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 55 del 30.09.2000, controdedotto con deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 18.03.2003 ed approvato definitivamente con deliberazione della Giunta Provinciale n. 317 del 01.08.2003.

Successivamente alla suddetta approvazione, lo strumento urbanistico in parola è stato oggetto di diverse varianti specifiche, ai sensi dell'art.15 L.R. 47/78 e nello specifico:

- Variante ai sensi dell'art.15 informatizzazione del PRG, adottata con Delibera di C.C. n. 30/2004 approvata con delibera di C.C. n. 3/2005.
- Variante ai sensi dell'art.14 adottata con Delibera di C.C. n. 31/2004, approvata con Delibera di C.C. n. 4/2005 e Delibera di Giunta Provinciale n. 150/2005.
- Variante ai sensi dell'art.15 adottata con Delibera di C.C. n. 47/2007 approvata con Delibera di C.C. n. 16/2009 Delibera di Giunta Provinciale n. 228 del 27.05.2008.

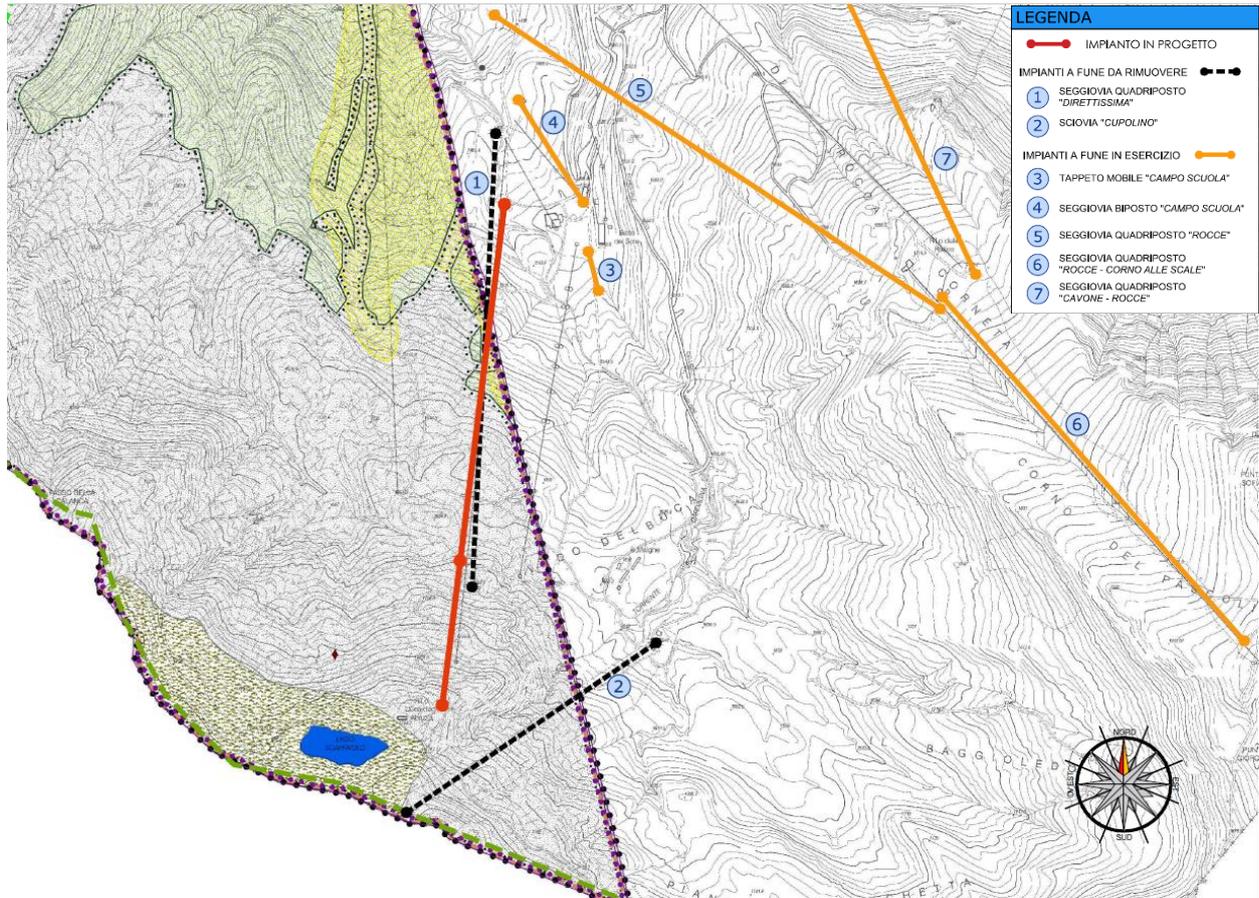
- Variante ai sensi dell'art.15 adottata con Delibera di C.C. n. 11/2009 approvata con Delibera di C.C. n. 54/2009 Delibera di Giunta Provinciale n. 369/2009.
- Variante ai sensi dell'art.15 adottata con Delibera di C.C. n. 7/2014 approvata con Delibera di C.C. n. 12/2015 Delibera di Giunta Provinciale n. 312/2014;
- Variante ai sensi dell'art.15 adottata con Delibera di C.C. n. 38/2018 approvata con Delibera di C.C. n. 15/2019 in seguito ad atto n. 7 del 10/01/2019 del Presidente della Provincia di Modena;
- Variante ai sensi dell'art.15 adottata con Delibera di C.C. n. 28/2018 approvata con Delibera di C.C. n. 46/2019 in seguito ad atto n. 126 del 28/08/2019 del Presidente della Provincia di Modena.

Dall'analisi della cartografia attuale del PRG si evince che l'area interessata dal progetto e dalla variante in esame ricade all'interno di:

- Unità di paesaggio “della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico” di cui all'art. 21 delle NTA di Piano;
- “Sistema dei crinali”, non normati nell'ambito del PRG, il quale rimanda al PTCP;
- “Zone agricole di particolare interesse paesaggistico ambientale E2” di cui all'art. 34.4 delle NTA di Piano;
- “Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale” di cui all'art. 23 delle NTA di Piano;

Inoltre, solo per una minima parte, l'area in esame ricade all'interno di:

- “Sistema forestale e boschivo” di cui all'art. 28 delle NTA;
- “Aree potenzialmente instabili o instabili per altre cause” di cui all'art. 29.1 e 29.2 delle NTA.



ZONIZZAZIONE (AMBITI AGRICOLI E TUTELE)		Art. N.T.A.	Art. P.T.C.P.	RETE IDROGRAFICA E RISORSE IDRICHE			
<b>STRUTTURA E FORMA DEL TERRITORIO</b>					Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua	24.2	10
	Unità di paesaggio dell'alta collina e prima fascia montana	20	All. 2		Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua - fasce di espansione inondabili	24.1	9
	Unità di paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico	21	All. 2		Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua - zone di tutela ordinaria	24.1	9
	Sistema dei crinali		20		Sorgenti ad uso potabile ed sorgenti di interesse	24.3	12b
	Limite dei 1'200 m.s.l.m.		20		Aree di possibile alimentazione delle sorgenti	24.3	12b
	Patrimonio geologico		23D	<b>ZONE DI DISSESTO E DI INSTABILITA'</b>			
	Zone di tutela naturalistica		24		Frane attive	29.1	15
<b>ZONE ED ELEMENTI DI INTERESSE STORICO-PAESAGGISTICO AMBIENTALE</b>					Frane quiescenti	29.1	15
	Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale	23	39		Aree potenzialmente instabili o instabili per altre cause	29.1	16
	Crinale spartiacque principale	27	23C	<b>SISTEMA DELLE AREE AGRICOLE</b>			
	Crinale spartiacque Tosco - Emiliano	27	23C		Zone omogenee di tipo E1 comprese nell'unità di paesaggio della Bassa Montagna	34.3	
	Crinale spartiacque secondario	27	23C		Zone agricole di particolare interesse paesaggistico ambientale E2	34.4	
	Sistema forestale e boschivo	28	21	<b>ALTRI SIMBOLI</b>			
					Limite territorio urbanizzato		
					Limiti amministrativi		

Figura 53 – Estratto della tavola 6 “Zonizzazione del territorio – Tavola delle tutele” del PRG del Comune di Fanano

L’art. 21 delle NTA del PRG non fissa alcuna prescrizione o vincolo per l’unità di paesaggio di riferimento. Il comma 9 del medesimo articolo definisce gli obiettivi per la UdP, tra i quali si ha, oltre alla tutela e alla valorizzazione dell’ambiente naturale “*attraverso progetti finalizzati alla conservazione e alla riqualificazione del territorio*”, anche la trasformazione dello stesso in una “*risorsa anche economica per gli abitanti*”.

**Art. 21**

**Unità di paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico**

**1. Le caratteristiche generali del territorio [...]**

**9. Obiettivi per l'Unità di Paesaggio**

*In questa Unità l'ambiente naturale è la componente dominante, va tutelato e valorizzato attraverso progetti finalizzati alla conservazione e alla riqualificazione del territorio e deve in futuro diventare una risorsa anche economica per gli abitanti.*

I terreni in gran parte dismessi a seguito dell'abbandono della microagricoltura necessitano di politiche di sostegno per riattivarne le coltivazioni.

Gli obiettivi in questa UDP sono pertanto: - la tutela e la conservazione degli elementi di valore paesaggistico ambientale;

- la riqualificazione ambientale dei siti compromessi;

- il potenziamento dei percorsi escursionistici attraverso la creazione di una rete di percorsi complessa ed estesa a tutti i territori del Parco dell'Alto Appennino Modenese;

- il potenziamento dei rifugi che accompagnano la rete escursionistica, prioritariamente attraverso il recupero ed il ripristino degli edifici esistenti;

- la riqualificazione dei terreni agricoli e del bosco mediante: ricerca di risorse economiche di sostegno alla manutenzione e alla riqualificazione dei terreni, sostituzione dei boschi sempreverdi con essenze autoctone (faggi, querce, castagni);

- la conservazione e il ripristino degli elementi tipologici tradizionali caratterizzanti negli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente;

- la creazione di una filiera della pietra che consenta il reperimento dei materiali locali necessari per gli interventi di recupero degli edifici storici.

Si riportano di seguito alcuni estratti di interesse dell'art. 34 delle NTA di Piano, che al comma 4 norma gli ambiti classificati come "Zona agricola E2 comprese nell'unità di paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico".

**Art. 34**

**Modi e tipi d'intervento nelle zone territoriali omogenee tipo E**

**[...] 4) Zona agricola E2 comprese nell'unità di paesaggio della montagna centrale e della dorsale di crinale appenninico**

**a) Uso agricolo del suolo**

*L'utilizzazione agricola del suolo è assoggettata ai vincoli ed alle prescrizioni delle zone di Tutela di cui all'art. 20 delle p.n. che definiscono la totalità dell'unità di paesaggio.*

**b) Modi di attuazione**

*Il Piano si attua tramite intervento edilizio diretto o tramite Piano di Sviluppo Aziendale di cui al precedente punto 2 del presente articolo.*

**c) In questa zona è ammesso:**

- la costruzione e l'accrescimento degli edifici con funzione residenziale agricola e relativa superficie accessoria residenziale per gli operatori agricoli e loro familiari secondo gli indici riportati nella tabella 8 delle p.n.;

- la costruzione e l'accrescimento di fabbricati rustici (stalle, fienili, ricoveri attrezzi, ricovero delle derrate, ecc.) secondo gli indici riportati nella tabella 8 delle p.n.;

- l'accrescimento di allevamenti aziendali - secondo gli indici riportati nella tabella 8 delle p.n.;

- il recupero ed il riuso degli immobili esistenti nei modi e nei termini dell'art. 38 delle p.n.;

*La distanza minima, in caso di accrescimento, di fabbricati residenziali dev'essere non superiore a ml 10,00 [...]*

Si evince che ai sensi dell'articolo sopra richiamato il PRG del Comune di Fanano non ammette, in tali ambiti, la realizzazione e l'esercizio di impianti di risalita.

Il progetto in esame, che consiste nella sostituzione dei due impianti di risalita esistenti con un unico sistema di nuova generazione, necessita quindi, per la sua realizzazione, di una variante al Piano vigente.

Per tale ragione, nell’ambito del Procedimento Unico ex. Art. 53 della L.R. 24/2017, viene presentata istanza di Variante al PRG del Comune di Fanano al fine di consentire la realizzazione dell’intervento in progetto.

Dal momento che l’area in esame ricade all’interno di una “Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale” e in tal senso è normata dall’art. 23 delle NTA di Piano, si evidenzia che il comma 4 di tale articolo ammette impianti di risalita e piste sciistiche nelle zone di montagna nel caso siano previsti in strumenti di pianificazione sovraordinata o, in assenza di questi, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato.

**Art. 23**

***Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale***

[...]

**4.** Le seguenti infrastrutture ed attrezzature:

- a) linee di comunicazione viaria, nonché ferroviaria anche se di tipo metropolitano;
- b) impianti atti alla trasmissione di segnali radiotelevisivi e di collegamento, nonché impianti a rete e puntuali per le telecomunicazioni;
- c) impianti per l’approvvigionamento idrico e per lo smaltimento dei reflui e dei rifiuti;
- d) sistemi tecnologici per il trasporto dell’energia e delle materie prime e/o dei semilavorati;
- e) impianti di risalita e piste sciistiche nelle zone di montagna;
- f) opere temporanee per attività di ricerca nel sottosuolo che abbiano carattere geognostico.

Sono ammesse nelle aree di cui al comma 3 qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali e provinciali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato. [...]

Relativamente alle aree del “sistema forestale e boschivo” l’art. 28, al comma 2, ammette i seguenti interventi:

- a) la realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di forestazione, di strade poderali ed interpoderali, di piste di esbosco, comprese le piste frangifuoco e di servizio forestale, nonché le attività di esercizio e di manutenzione delle predette opere, nei limiti stabiliti dalle leggi nazionali e regionali e dalle altre prescrizioni specifiche, con particolare riferimento al Piano regionale forestale di cui al comma 1 dell’articolo 3 del D. Lgs. 18 maggio 2001, n. 227, alle prescrizioni di massima e di polizia forestale ad ai piani economici e piani di coltura e conservazione di cui all’articolo 10 della Legge Regionale 4 settembre 1981, n. 30;
- b) gli interventi di cui ai successivi commi 4 e 5;
- c) gli interventi sui manufatti edilizi esistenti ai sensi dell’art.38 delle presenti NTA.
- d) le normali attività selvicolturali, nonché la raccolta dei prodotti secondari del bosco, nei limiti stabiliti dalle leggi nazionali e regionali e dalle altre prescrizioni specifiche, con particolare riferimento ai programmi, agli atti regolamentari ed ai piani regionali e subregionali di cui alla precedente lettera a);
- e) le attività di allevamento zootecnico di tipo non intensivo, nei limiti degli atti regolamentari e dei piani regionali e subregionali di cui alla precedente lettera a);
- f) le attività escursionistiche e del tempo libero compatibili con le finalità di tutela naturalistica e paesaggistica.”

Dal momento che il caso in esame ricade nella fattispecie di cui alla lettera b) si riportano di seguito i commi da 3 a 5 dell’art. 28.

**3.** Nel sistema forestale boschivo è ammessa la realizzazione esclusivamente delle 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 PTCP, ferma restando la sottoposizione a valutazione di impatto ambientale per le quali essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali.

**4.** La realizzazione delle opere pubbliche o di interesse pubblico di natura tecnologica e infrastrutturale di cui al comma 3 per la cui attuazione la legislazione vigente non richieda la necessaria previsione negli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica o di settore in considerazione delle limitate dimensioni, è subordinata alla espressa verifica di compatibilità paesaggistico-ambientale effettuata dal Comune nell'ambito delle ordinarie procedure abilitative dell'intervento, se e in quanto opere che non richiedano la valutazione di impatto ambientale.

**5.** Gli interventi di cui ai commi 2, 3 e 4 devono comunque avere caratteristiche, dimensioni e densità tali da:

- rispettare le caratteristiche del contesto paesaggistico, l'aspetto degli abitati, i luoghi storici, le emergenze naturali e culturali presenti;
- essere realizzati e integrati, ove possibile, in manufatti e impianti esistenti anche al fine della minimizzazione delle infrastrutture di servizio;
- essere localizzati in modo da evitare dissesti idrogeologici, interessare la minore superficie forestale e boschiva possibile, salvaguardando in ogni caso le radure, le fitocenosi forestali rare, i boschetti in terreni aperti o prati secchi, le praterie di vetta, le aree umide, i margini boschivi. Inoltre, le strade poderali ed interpoderali e le piste di esbosco e di servizio forestale di cui al comma 5 non devono avere larghezza superiore a 3,5 metri lineari né comportare l'attraversamento in qualsiasi senso e direzione di terreni con pendenza superiore al 60% per tratti superiori a 150 metri. Qualora interessino proprietà assoggettate a piani economici ed a piani di coltura e conservazione ai sensi della Legge Regionale 4 settembre 1981, n. 30, le piste di esbosco e di servizio forestale possono essere realizzate soltanto ove previste in tali piani regolarmente approvati.

L'opera in progetto si configura come "opere pubbliche o di interesse pubblico di natura tecnologica e infrastrutturale" ed è pertanto soggetta alle disposizioni dei commi 4 e 5.

A tal proposito, dall'analisi di coerenza rispetto al PTCP di Modena riportata nel dettaglio nel Documento di ValSAT (PRG\_04) presentato nell'ambito del presente procedimento unico ex art. 53 della LR 24/2017 è emerso che tale strumento di pianificazione sovraordinato di livello provinciale ammette, all'interno delle aree forestali, la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico di natura tecnologica e infrastrutturale, precisando che qualora la realizzazione di tali opere pubbliche comporti "disboscamenti, esclusi quelli connessi con la realizzazione di opere di difesa del suolo, il PTCP prescrive il rimboschimento compensativo, di cui all'art. 4 del D.lgs. 18/05/2001 n. 227".

Per quanto riguarda infine le aree oggetto di dissesto e instabilità l'art. 29 non prescrive alcun vincolo per gli impianti di risalita.

L'individuazione di tale area come "Area potenzialmente instabile" deriva dalle carte "Rischio da Frana: carta del dissesto" del PTCP della Provincia di Modena e, ai sensi dell'art. 16 delle relative N.T.A., "In tali zone valgono le medesime prescrizioni dei commi quinto e sesto del precedente articolo 15, ma è lasciata facoltà ai Comuni, in sede di formazione e adozione degli strumenti urbanistici generali o di varianti di adeguamento alle disposizioni del presente articolo, di poter interessare tali zone con limitate previsioni di natura urbanistica ed edilizia, purché ne sia dettagliatamente e specificamente motivata la necessità e subordinatamente ad una approfondita verifica della non influenza negativa di tali previsioni sulle condizioni di stabilità del versante e di assenza di rischio per la pubblica incolumità, effettuata sulla base

*delle metodologie definite con apposita direttiva approvata dalla Provincia in coerenza con i criteri indicati all’art. 18 delle Norme di Attuazione del PAI dell’Autorità di Bacino del Fiume Po”.*

Si rimanda alla Relazione geologica con caratterizzazione geotecnica e sismica dei terreni (GEO\_SISM\_01).

## 6 ANALISI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Nel presente paragrafo si valutano gli effetti ambientali derivanti dalla realizzazione del progetto in esame, coerentemente con quanto previsto dalle N.T.A. del Piano del Parco Alto Appennino Modenese agli art. 7 e 19, nonché ribadito nel parere reso dall’Ente Parchi dell’Emilia Centrale nell’ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità (Screening).

Si evidenzia tuttavia che la compatibilità ambientale dell’opera nel suo complesso è già stata valutata nell’ambito della procedura di Verifica di assoggettabilità (Screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) conclusasi positivamente con Determinazione Dirigenziale n. 1457 del 28/01/2021 escludendo il progetto in esame dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell’art. 11, comma 1, della L.R. 4/2018, a condizione che venga rispettato il quadro prescrittivo riportato nell’atto medesimo.

L’elemento che consente quindi di attestare la piena compatibilità ambientale dell’intervento in progetto è pertanto il rispetto delle prescrizioni definite nella Determina di Screening.

### 6.1 DISMISSIONE SEGGIOVIA “DIRETTISSIMA” E SCIOVIA “CUPOLINO”

Per quanto riguarda la fase di smontaggio dei due impianti esistenti, gli impatti derivanti da tali attività sono essenzialmente quelli legati ai rumori e alle polveri generate dai mezzi pesanti.

I rumori prodotti in questa fase potrebbero provocare l’allontanamento della fauna selvatica; si tratta tuttavia di un disturbo temporaneo poiché a fine cantiere, col cessare delle attività che generano tali perturbazioni, si assisterà a un ritorno della specie animale.

La valutazione degli impatti relativi alla fase di dismissione degli impianti esistenti riguarda quindi una fase transitoria e limitata nel tempo (circa 3 settimane), pari alla durata prevista delle attività di smontaggio dei due impianti.

Gli effetti di tali attività sull’ambiente circostante risultano in ogni caso mitigabili a fine cantiere.

Un potenziale impatto derivante dal transito dei mezzi impiegati nello smontaggio dei due impianti è legato alla dispersione di polveri, che a seguito di deposizione possono provocare la temporanea riduzione della capacità fotosintetica e di crescita della vegetazione.

Tale impatto si ritiene sia tuttavia trascurabile in quanto la sua durata è molto modesta ed è sufficiente una pioggia ad eliminare le polveri.

Si prevede in ogni caso di implementare le misure di mitigazione descritte al successivo paragrafo § 7 al fine di ridurre al minimo il sollevamento di polveri durante le attività di cantiere.

Un ulteriore impatto connesso con il transito dei mezzi d’opera in questa fase ed anch’esso trascurabile in considerazione della sua modesta entità e durata temporale, è quello legato alle emissioni di gas di scarico. In ogni caso l’impiego di filtri DPC antiparticolato consentirà di limitare al minimo l’impatto sulla qualità dell’aria derivante da tale fattore di pressione.

Le attività di smontaggio dei due impianti esistenti non richiedono l'impiego di acqua e pertanto non generano alcuno scarico di acque reflue e non comportano alcun rischio di infiltrazione di acque reflue contaminate.

Tali attività non richiedono inoltre l'utilizzo di malte cementizie o altre sostanze che possano provocare un impatto negativo sulla qualità delle acque dei corpi idrici presenti o sul suolo e sottosuolo per infiltrazione.

I rifiuti prodotti dallo smontaggio degli impianti esistenti sono costituiti essenzialmente da parti in alluminio e apparecchiature elettromeccaniche; non sono previsti rifiuti liquidi né organici.

L'area di deposito temporaneo dei rifiuti prodotti dallo smantellamento degli impianti, in attesa del successivo smaltimento presso impianti terzi autorizzati, è ubicata a valle, in area pavimentata e gestita in modo tale da evitare alcuna interferenza con l'ambiente esterno.

Il deposito di tali rifiuti avrà in ogni caso una durata limitata al tempo strettamente necessario per lo svolgimento delle attività di dismissione degli impianti esistenti a cui seguirà lo smaltimento dei materiali non recuperabili.

Nel caso della seggiovia “Direttissima” si provvederà al recupero di tutte le componenti per il successivo riposizionamento dell'impianto in altro sito mentre per la sciovia “Cupolino” le parti dell'impianto smontato andranno smaltite e/o riciclate secondo le norme di legge vigenti.

Per quanto riguarda il taglio dei tirafondi e la demolizione del plinto del sostegno degli impianti esistenti, si prevede di eseguire uno scavo fino ad una profondità di circa 30 cm, che verrà colmato e ricoperto con materiale vegetale.

Tali scavi non andranno ad interferire in alcun modo con il torrente Dardagna, avendo una profondità ed un'estensione esigue.

Per quanto riguarda i rinterri, questi verranno effettuati utilizzando esclusivamente il terreno derivante dallo scavo che verrà poi ricoperto con zolle di terreno prelevate prima degli scavi e per la rimozione dei sostegni di linea.

Le zolle di terreno verranno riposizionate in un'area limitrofa a quella di lavoro in modo da poter essere riutilizzate in situ e rendere più veloce ed efficace l'attecchimento delle specie erbacee autoctone, le cui sementi sono prelevate per sfalcio.

Verrà infine effettuato un recupero morfologico e naturalistico nell'area degli impianti dismessi.

## 6.2 REALIZZAZIONE SEGGIOVIA

Si riporta di seguito un'analisi degli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto in esame, associati sia alla fase di cantiere per l'installazione del nuovo impianto, sia alla successiva fase di esercizio dello stesso.

---

## 6.2.1 FASE CANTIERE

---

### 6.2.1.1 ATMOSFERA

Per quanto riguarda la componente atmosfera, i potenziali impatti durante la fase di cantiere sono riconducibili alle emissioni generate dal transito dei mezzi pesanti all'interno delle aree di lavoro.

Si tratta di emissioni di polveri dovute al transito dei mezzi su viabilità non asfaltata e ai movimenti terra, nonché emissioni di gas di scarico.

Si tratta in entrambi i casi di impatti circoscritti non solo alla durata del cantiere ma limitati anche alle sole ore di lavoro in periodo diurno. Si tratta pertanto, di effetti temporanei sulla qualità dell'aria a livello locale.

Si prevede in ogni caso di implementare le misure di mitigazione descritte al successivo paragrafo §7 al fine di ridurre al minimo il sollevamento di polveri durante le attività di cantiere.

Per quanto riguarda le emissioni di gas di scarico, l'impiego di filtri DPC antiparticolato consentirà di limitare al minimo l'impatto sulla qualità dell'aria derivante da tale fattore di pressione.

**Nel complesso quindi, in considerazione della moderata entità delle emissioni atmosferiche, della durata limitata nel tempo e in virtù della facilità di mitigazione, si ritiene che gli impatti sulla componente atmosfera associati alla fase di cantiere siano trascurabili.**

---

### 6.2.1.2 SUOLO

I principali impatti potenziali per la componente suolo durante la fase di cantiere sono riconducibili alle attività di scavo e movimento terra; tali attività comportano un'alterazione delle caratteristiche strutturali del terreno, l'asportazione della vegetazione con relativo disturbo sia per la componente suolo che per quella vegetazionale.

Un ulteriore potenziale fattore di pressione per la componente suolo in fase di cantiere è costituito dall'occupazione di suolo e dalla compattazione del terreno dovuta al transito dei mezzi d'opera.

Ulteriormente, riveste una notevole rilevanza ambientale, il fenomeno dell'**erosione idrica del suolo**, cioè l'asportazione della sua parte superficiale, maggiormente ricca in sostanza organica, per mezzo dell'azione battente della pioggia e delle acque di ruscellamento superficiale.

Infine, un ulteriore potenziale impatto per tale matrice ambientale è rappresentato dalla possibilità di contaminazione dei primi strati di terreno per infiltrazione di sostanze contaminanti a seguito di sversamento accidentale, ad esempio in fase di trasporto.

Tali impatti riguardano esclusivamente l'area di cantiere ed in particolare le zone di cantierizzazione individuate al precedente §4.2.3.

Al fine di ridurre l'impatto derivante dalla fase di cantiere per la componente suolo e sottosuolo si prevede di implementare le misure di mitigazione descritte al successivo paragrafo §7 al quale si rimanda.

---

### 6.2.1.3 AMBIENTE IDRICO

I potenziali impatti per la componente idrica superficiale e sotterranea durante la fase di cantiere sono riconducibili, in primo luogo, alla produzione di acque di lavorazione in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione. Ulteriori impatti sono correlabili con l'utilizzo del calcestruzzo e derivanti da attività quali il trasporto stesso del calcestruzzo e il lavaggio delle betoniere.

Tali acque possono determinare un'alterazione dello stato qualitativo e quantitativo delle acque dei corpi idrici presenti in prossimità delle aree di lavorazione, qualora si verifichi lo sversamento delle stesse direttamente nel corpo idrico o in sua prossimità.

Un ulteriore fattore di pressione è rappresentato dal dilavamento delle superfici di transito dei mezzi d'opera, su cui possono essere presenti sostanze inquinanti a seguito ad esempio di sversamento accidentale. Il dilavamento di tali superfici contaminate e il successivo deflusso delle acque contaminate può determinare un deperimento della qualità delle acque del Torrente Dardagna che rappresenta il principale corpo idrico superficiale presente nell'area in esame.

Dal momento che la viabilità e le aree di cantiere non saranno dotate di alcuna pavimentazione, la presenza di sostanze inquinanti su tali aree potrebbe inoltre determinare, per infiltrazione, la contaminazione del sottosuolo e dei corpi idrici sotterranei.

Durante tutta la fase di cantiere saranno installati, presso le stazioni d'impianto, i servizi igienici per il personale di servizio, con trattamento chimico, ossia privi di scarichi.

Un ulteriore fattore di pressione per l'ambiente idrico può essere rappresentato dai consumi di risorsa idrica durante le fasi cantiere. Tali consumi idrici sono legati prevalentemente ad usi civili del personale di servizio e alla bagnatura dei piazzali di movimentazione dei mezzi.

L'approvvigionamento idrico dei servizi igienici e per gli usi civili sarà effettuato mediante serbatoi di accumulo di capacità 500 l che saranno posizionati presso ciascuna delle stazioni di valle, di monte e intermedia.

Per la bagnatura della viabilità e delle aree di cantiere si provvederà all'utilizzo dell'acqua disponibile nei pressi delle stazioni di valle e di monte e ove necessario all'impiego di autobotti.

Si stima un consumo di massimo 5 m<sup>3</sup>/giorno per il consumo civile e circa 20 m<sup>3</sup>/giorno per le attività di mitigazione delle polveri disperse con la movimentazione dei mezzi.

Al fine di ridurre l'impatto derivante dalla fase di cantiere per la componente ambiente idrico si prevede di implementare le misure di mitigazione descritte al successivo paragrafo § 7 al quale si rimanda.

---

### 6.2.1.4 BIODIVERSITÀ

I potenziali impatti per la componente **flora e vegetazione** durante la fase di cantiere riguardano i seguenti fattori di pressione:

- transito dei mezzi meccanici che provoca l'eliminazione del cotico erboso e della vegetazione;
- scavo e asportazione del terreno e successiva movimentazione dei materiali asportati;
- interruzione della continuità ambientale.

Tali fattori di pressione possono causare, sul suolo degli ecosistemi montani, processi di degrado chimico (alterazione del ciclo della materia organica) e fisico (perdita di struttura e stabilità).

Le attività di cantiere che maggiormente interessano la componente vegetativa sono quelle di scavo e movimentazione del terreno. Le aree maggiormente interessate dalle interferenze legate allo scavo e all'asportazione del terreno sono quelle dove è previsto l'inserimento delle stazioni di monte, di valle e intermedia, nonché quelle dove verranno posizionati i supporti/piloni che compongono la seggiovia stessa.

Le problematiche riscontrabili sono legate alla asportazione del terreno e dunque della copertura vegetale, che determinano una perdita di habitat e di specie floristiche, nonché al taglio di circa 1.356 m<sup>2</sup> di bosco, previsto dal progetto, necessario alla costruzione del nuovo tracciato della seggiovia

Non potendo ovviare agli impatti sopra descritti, l'entità degli stessi è determinata dall'efficacia del ripristino e delle azioni di mitigazione proposte e descritte nel dettaglio nel seguente paragrafo § 7.

Per una descrizione dettagliata degli impatti prodotti su questa componente si rimanda alla lettura dello **Studio di Incidenza Ambientale** presentato nell'ambito del presente procedimento unico ex. art. 53 L.R. 24/2017.

Relativamente alla **componente faunistica**, i potenziali fattori di pressione per le specie animali durante la fase di cantiere sono

- la riduzione di habitat disponibili;
- un'eccessiva rumorosità dovuta alle attività di cantiere e al transito di mezzi pesanti e macchine operatrici;
- un aumento del traffico veicolare nell'area.

Tali interferenze dovute all'attività di cantiere possono risultare ulteriormente negative ed impattanti se si verificassero durante il periodo riproduttivo, con conseguenti ripercussioni sulla normale dinamica di popolazione di alcune specie animali.

Per tale ragione il proponente si impegnerà al fine di minimizzare la sovrapposizione tra la fase di cantiere e il periodo di riproduzione animale.

I principali impatti sulla fauna derivanti dalle attività di cantiere riguardano in ogni caso l'incremento delle emissioni sonore e delle vibrazioni nelle immediate vicinanze delle aree di lavoro, dovuto sia al transito dei mezzi d'opera, sia alle lavorazioni.

La fase di cantiere si caratterizza per valori di disturbo molto elevati nei confronti delle popolazioni animali. Va tuttavia considerato in primo luogo che il contesto nel quale si inserisce l'opera in progetto è un contesto già compromesso da tale punto di vista, essendo un ambito destinato al turismo sia invernale che estivo, in cui sono presenti diversi impianti di risalita ed altre strutture di servizio che nel momento in cui sono in esercizio generano disturbo per la fauna locale in termini di sonorità e vibrazioni.

Va in secondo luogo considerato che in ogni caso la fase di cantiere ha una durata temporale limitata, pertanto anche i principali impatti derivanti da tali attività sulla componente faunistica verranno meno al termine dei lavori di realizzazione della nuova seggiovia.

Per una descrizione dettagliata degli impatti prodotti su questa componente si rimanda alla lettura dello **Studio di Incidenza Ambientale** presentato nell’ambito del presente procedimento unico ex. art. 53 L.R. 24/2017.

---

#### 6.2.1.5 PAESAGGIO

Per quanto riguarda la fase di cantiere, i potenziali impatti per la componente paesaggio sono legati in particolare ad interferenze con la visibilità. Tali impatti sono riconducibili prevalentemente alla presenza del cantiere e delle attrezzature impiegate per la realizzazione delle strutture.

Tali elementi di disturbo saranno visibili esclusivamente dalle zone a quota superiore rispetto a quelle del tracciato dell’impianto; non saranno invece visibili dai centri abitati, dalle strade ad alta densità veicolare e dai punti di particolare interesse paesaggistico presenti nelle vicinanze dell’area di intervento.

---

#### 6.2.2 FASE ESERCIZIO

---

##### 6.2.2.1 ATMOSFERA

L’esercizio della seggiovia quadriposto non comporta significativi mutamenti rispetto alla situazione attuale poiché i motori dell’impianto, funzionando elettricamente, non producono emissioni atmosferiche.

Non può che considerarsi influente, infatti, l’uso saltuario (circa 3 ore/annue) dei motori termici a ciclo Diesel necessari per operazioni di recupero del cavo in caso di black out ed il cui funzionamento deve essere testato mensilmente.

Tra le principali fonti di emissioni in atmosfera vi è anche il fattore trasporto; a tal proposito si evidenzia che il nuovo impianto sarà accessibile tramite la medesima viabilità con la quale oggi si accede ad uno dei due impianti che saranno dismessi.

Non essendovi quindi alcuna modifica in relazione al trasporto (privato o pubblico) per l’accesso agli impianti di risalita in seguito alla realizzazione del progetto, non è prevista altresì alcuna modifica all’assetto emissivo connesso a tale fattore di pressione.

Rispetto ai potenziali impatti dell’opera in termini di contributo ai cambiamenti climatici, non si rilevano significative interazioni del progetto in esame rispetto ai principali fattori determinanti l’effetto serra, ossia combustione di carburanti fossili (carbone, petrolio e gas) nella produzione di energia e dall’utilizzo dei gas fluorurati di origine industriale.

Per la trazione dell’impianto di risalita verranno impiegati motori elettrici in corrente continua. Inoltre, è previsto che l’azionamento di recupero in caso di black out, che consente all’impianto di viaggiare nei due sensi di marcia alla velocità massima di 1.0 m/s, avvenga tramite un motore diesel.

I consumi energetici dell’installazione saranno connessi alle utenze elettriche a servizio della seggiovia, legati sostanzialmente alla forza motrice necessaria per la movimentazione della linea.

I consumi elettrici risultano poco significativi, anche considerando che l'impianto in progetto verrà realizzato in sostituzione di due impianti esistenti. Peraltro l'ammmodernamento dell'impianto consentirà l'installazione di nuovi motori elettrici certamente più performanti ed efficienti rispetto a quelli attualmente presenti negli impianti in dismissione.

Inoltre, è previsto che l'azionamento di recupero, che consente all'impianto di viaggiare nei due sensi di marcia alla velocità massima di 1.0 m/s, avvenga tramite un motore Diesel.

---

#### 6.2.2.2 SUOLO

Tre le principali forme di degradazione del suolo vi sono il **consumo e l'impermeabilizzazione del suolo**.

In relazione a tale aspetto, che rappresenta una problematica di particolare rilievo per le zone montane, si rileva che l'area che verrà impermeabilizzata a seguito della variante in progetto, corrisponde, come anticipato in precedenza, a circa 900 m<sup>2</sup>, superficie di per se poco significativa (soprattutto se confrontata con la superficie permeabile afferente al "Parco Regionale dell'alto Appennino Modenese, che si estende per circa 15.000 ha) e da considerare del tutto irrilevante se si considera che contestualmente verranno dismesse le due strutture attualmente esistenti (seggiovia "Direttissima" e sciovia "Cupolino").

Da questo punto di vista, inoltre, è importante evidenziare che la concezione del nuovo impianto con seggiole quadriposto è finalizzata non solo a garantire le migliori condizioni di trasporto invernale ed estivo (per sciatori e pedoni) ma soprattutto a limitare il consumo di suolo; infatti il progetto prevede un sistema di immagazzinaggio dei veicoli in stazione senza costruzione di appositi locali destinati a magazzino, la riduzione del numero dei sostegni di linea destinata a ridurre gli impatti sulla percezione visiva del paesaggio, l'ottimizzazione dei volumi costruiti, utili al migliore inserimento delle nuove opere ed alla mitigazione degli impatti sulle componenti naturali maggiormente esposte in fase di esercizio.

Ulteriori impatti possono derivare dalla **contaminazione di suolo**: tali impatti sono legati all'eventuale sversamento di sostanze inquinanti. Il verificarsi di questi fenomeni è escluso sia perché l'attività in questione non prevede l'impiego di sostanze inquinanti sia perché le minime aree coinvolte sono dotate di pavimentazione, come specificato sopra, presidio che rende impermeabile il suolo sottostante da eventuale contaminazione evitando così qualsiasi alterazione della qualità del suolo.

Inoltre, è bene precisare che i servizi igienici che si prevede di realizzare presso le stazioni della seggiovia, verranno dotati di una piccola vasca Imhof, la quale avrà la funzione di recettore per la raccolta e trattamento chimico dei liquami prodotti, che sarà completata con 20 metri di tubazioni di sub irrigazione così come previsto dall'art. 103 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

Sono inoltre da tenere in considerazione gli aspetti relativi al **dissesto idrogeologico**.

L'analisi del dissesto idrogeologico si sostanzia nella caratterizzazione delle aree soggette a fenomeni alluvionali e franosi, nell'analisi delle aree a rischio idraulico e geomorfologico per tipologia d'uso del suolo ed all'individuazione degli elementi antropici esposti al rischio frane e alluvioni (centri abitati, edifici strategici, infrastrutture e reti, attività economiche, ecc ...).

Rispetto a tali fenomeni si rimanda a quanto descritto nella Relazione geologica con caratterizzazione geotecnica e sismica dei terreni (**GEO\_SISM\_01**), precisando in questa sede che non si rilevano elementi tali da indurre aggravio di fenomeni franosi o alluvionali.

Ulteriormente, riveste una notevole rilevanza ambientale, il fenomeno dell'**erosione idrica del suolo**, cioè l'asportazione della sua parte superficiale, maggiormente ricca in sostanza organica, per mezzo dell'azione battente della pioggia e delle acque di ruscellamento superficiale.

I danni arrecati dall'erosione sono generalmente classificati come:

- danni che si verificano nei luoghi in cui il fenomeno avviene (danni onsite) determinando perdita di suolo, di fertilità, di biodiversità;
- danni che si verificano in aree distanti da quelle in cui il fenomeno erosivo è avvenuto (danni off-site) che si traducono in aumento del trasporto solido dei corsi d'acqua, danni alle infrastrutture, riempimento dei bacini di irrigazione e idroelettrici, inquinamento delle acque superficiali a causa dal trasporto di concimi e antiparassitari.

Nel corso della realizzazione delle opere si provvederà, come descritto al successivo paragrafo § 7.2, al ripristino di eventuali fossi e avvallamenti provocati dal transito dei mezzi di cantiere e la viabilità dei mezzi sarà individuata in modo da evitare la linea di massima pendenza, diminuendo il rischio di erosione dei suoli.

A tal proposito, recependo le prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), si prevede che:

*“in fase di cantiere dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per evitare dispersioni di acque di dilavamento e dovrà essere predisposto un piano di emergenza da attuare in caso di sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque; durante le diverse fasi di cantiere dovranno essere seguite le indicazioni contenute nelle “Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil”.*

Infine, con riferimento alla matrice suolo, i **boschi** sono chiamati a svolgere tra le altre funzioni quella di protezione idrogeologica; il loro stato quali-quantitativo rappresenta una condizione determinante affinché tali funzioni possano essere svolte al meglio nel tempo.

Come descritto in precedenza, nel caso in esame i potenziali impatti legati all'occupazione di suolo non antropizzato riguardano anche il disboscamento di circa 1.356 m<sup>2</sup> di superficie boschiva per la realizzazione dell'opera nel suo complesso.

Relativamente a quest'ultimo aspetto sono previsti interventi mirati al mantenimento del patrimonio forestale da distribuire sulle aree sia del Parco Corno alle Scale che del Parco del Frignano, volti a preservare e favorire la resilienza dei polmoni forestali e della fauna minore.

Sulla base delle valutazioni esposte si può considerare l'impatto sulla componente suolo e sottosuolo analizzata nel complesso non significativo.

---

#### 6.2.2.3 AMBIENTE IDRICO

I potenziali impatti sulla **qualità delle acque superficiali e sotterranee** possono essere riconducibili al dilavamento meteorico delle superfici pavimentate della seggiovia, che potrebbero andare a modificare le caratteristiche tipiche delle acque in termini quali-quantitativi.

Nel caso in esame, può essere rilevante la presenza, nei pressi della stazione di valle, del Torrente Dardagna.

In ogni caso, vista la superficie particolarmente ridotta delle superfici impermeabilizzate legate alle nuove stazioni (di valle, intermedia e di monte), pari complessivamente a circa 900 m<sup>2</sup>, e al corrispondente smantellamento delle due strutture esistenti (seggiovia "Direttissima" e sciovia "Cupolino"), che consentiranno di recuperare suolo naturale, è possibile ritenere che i fenomeni di dilavamento e di ruscellamento di acque meteoriche verso il Torrente Dardagna rimarranno sostanzialmente inalterati rispetto alla situazione *ante-operam*, preservando pertanto la qualità delle acque superficiali e sotterranee a seguito di questi fenomeni.

Da questo punto di vista, peraltro, non si prevedono nemmeno ulteriori potenziali rischi legati a sversamenti accidentali sia in termini assoluti (presenza pressoché nulla di depositi di sostanze potenzialmente inquinanti) sia rispetto alla situazione attuale, considerando in particolare che il progetto in questione prevede la sostituzione di una seggiovia relativamente obsoleta (datata 1999), oltre alla sciovia "Cupolino".

Presso le stazioni è prevista la realizzazione di servizi igienici con trattamento chimico. Per la fornitura di acqua dei servizi igienici si provvederà con un serbatoio di accumulo da 500 litri da posizionarsi all'interno dei locali; una piccola vasca Imhoff avrà la funzione di recettore per le modestissime quantità di liquami prodotti e sarà completata con 20 metri di tubazioni di sub irrigazione così come previsto dall'art. 103 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

Complessivamente, quindi, non si prevedono impatti sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee.

Anche dal punto di vista delle pressioni sulla **quantità delle acque superficiali e sotterranee**, il progetto non prevede prelevi né di acque superficiali né di acque sotterranee, se non per la fornitura di acqua per i servizi igienici, per la quale si utilizzerà, come detto, un serbatoio di accumulo da 500 litri da posizionarsi all'interno dei locali e non si prevede alcun consumo idrico annuo rilevante per la gestione dell'impianto.

Peraltro il progetto, determinando l'ammodernamento degli impianti mediante sostituzione di due esistenti con un nuovo, non indurrà consumi idrici significativamente differenti rispetto a quelli attualmente in essere.

In conclusione, sia dal punto di vista qualitativo sia dal punto di vista quantitativo, la variante proposta non determina alcun impatto significativo sull'ambiente idrico.

---

#### 6.2.2.4 BIODIVERSITÀ

In relazione alla biodiversità i principali fattori di potenziale impatto da valutare sono il **disturbo e la perdita di specie e habitat**.

Potenziali impatti connessi con l'attuazione del progetto proposto sono riconducibili all'occupazione del suolo da parte dell'opera in progetto.

Dal punto di vista vegetazionale, infatti, l'opera in progetto interessa diverse tipologie, riconducibili a quelle riportate di seguito, svolgendo un'analisi sulla linea dell'impianto da valle verso monte:

- Area attualmente destinata a pista da sci con vegetazione già attualmente disturbata dovuta all'azione antropica posta in prossimità della stazione di partenza della seggiovia in progetto (area ubicata in provincia di Bologna, fuori dal Sito Natura 2000 IT4050002) per una lunghezza di circa 75 m.

- Area forestale costituita da un popolamento forestale governato a ceduo in parte in rinnovazione a prevalenza di *Fagus sylvatica* (area ubicata in prevalenza in provincia di Bologna, fuori dal Sito Natura 2000 IT4050002) per una lunghezza di circa 135 m (da R2 a S4).
- Area posta sotto al tracciato dell’attuale seggiovia Direttissima, con vegetazione già attualmente disturbata dovuta all’azione antropica posta in prossimità di fasce boscate discontinue a prevalenza di *Fagus sylvatica* (area ubicata in parte dentro al Sito IT4040001 nell’habitat 4060 mosaicato con il 6150) per una lunghezza di circa 120 m (da S4 a W5).
- Lande alpine e boreali (habitat 4060) con grado di compromissione dovuto in parte all’invasione di specie arbustive e arboree della fascia sottostante ed in parte alle ripetute antropizzazioni, per una lunghezza di circa 75 m (da W5 a S6).
- Prateria a *Nardus stricta* (habitat 6230 prioritario) con forte grado di compromissione dovuto in parte all’utilizzo come pista da sci (ingresso di specie non caratteristiche) ed in parte alla eccessiva distribuzione di deiezioni ovine (per una lunghezza di circa 220 m da S6 a W8).
- Formazioni erbose boreo-alpine silicicole (habitat 6150) con elevato grado di discontinuità e compromissione per la presenza della viabilità e del flusso turistico estivo (per una lunghezza di circa 150 m da W8 a S12).
- Area posta in prossimità della stazione di arrivo dell’attuale seggiovia Direttissima, con vegetazione disturbata dovuta all’azione antropica (area ubicata dentro al Sito ma fuori dagli habitat) per una lunghezza di circa 30 m.
- Lande alpine e boreali (habitat 4060) con medio grado di discontinuità e compromissione per la presenza della viabilità e del flusso turistico estivo (per una lunghezza di circa 150 m da S12 a S15).
- Prateria a *Nardus stricta* (habitat 6230 prioritario) per una lunghezza di circa 20 m, nel tratto compreso tra S13 e S14.
- Formazioni erbose silicicole (habitat 6150) per una lunghezza di circa 20 m, nel tratto compreso tra S13 e S14.

L’interessamento degli habitat sopra elencati è planimetrico, ossia la linea dell’impianto in sostituzione di quelli esistenti interseca i suddetti habitat senza che ciò interessi sempre effettivamente la superficie con opere a terra, che sono costituite dalle tre stazioni (monte, intermedia, valle) e dai piloni: da questo punto di vista, gli interventi proposti interessano una superficie di habitat di interesse comunitario di circa 4.500 m<sup>2</sup>, di cui circa 3.600 m<sup>2</sup> sono interessati da disturbi temporanei e circa 900 m<sup>2</sup> da ingombri permanenti.

Inoltre, recependo le prescrizioni impartite a conclusione della Verifica di assoggettabilità cui è stato sottoposto il progetto della seggiovia, è previsto che:

- *“in fase di progettazione definitiva dovrà essere eliminata l’interferenza tra la linea della nuova seggiovia e l’Habitat 6230\* – Formazioni erbose a Nardus;*
- *la superficie di habitat da ripristinare dovrà essere calcolata in base alle superfici interessate da scavi e dai sedimenti permanenti dei piloni e delle stazioni; per ogni mq di habitat perso o compromesso si dovrà prevedere la ricostruzione di una superficie almeno doppia all’interno del*

*Sito Rete Natura 2000 e possibilmente nei pressi della superficie perduta senza che ciò avvenga in riduzione di altri habitat; l’idonea localizzazione dovrà essere concordata con gli Enti gestori delle aree protette”.*

Relativamente alla valutazione di dettaglio dei potenziali impatti si rimanda allo Studio di Incidenza (**Elaborato INC\_01**).

I potenziali impatti riconducibili alla **fauna** sono riconducibili principalmente al rumore derivante dall’esercizio dell’opera in progetto e al rischio di collisione.

Rispetto all’impatto acustico, questo può essere considerato ragionevolmente trascurabile, in quanto il rumore generato dall’impianto di risalita in progetto sarà notevolmente contenuto in termini di intensità e pertanto poco apprezzabile rispetto al rumore ambientale di fondo.

Come evidenziato infatti nella Valutazione di impatto acustico elaborata (**Elaborato VIA\_01**), nella situazione post-operam i livelli sonori simulati sono tali da garantire il rispetto dei limiti di Classe acustica I (ipotizzata per le aree di parco in quanto l’area oggetto di studio non è dotata dello strumento urbanistico di classificazione acustica comunale), già alla distanza di circa 30 metri dall’impianto di risalita.

A tale distanza si ritiene ragionevole rientrare ancora all’interno dell’area di pertinenza dell’impianto sciistico, ossia “Area ad intensa attività umana” con limiti attribuibili di Classe acustica IV.

Nella pratica la realizzazione dell’opera in progetto può però interferire in particolare con l’avifauna per via della presenza dei cavi aerei di sostegno dell’impianto di risalita che possono risultare un ostacolo non visibile durante il volo.

Poiché l’impianto in esame verrà in parte posizionato in prossimità dell’impianto già esistente denominato “Direttissima” (il quale verrà contestualmente smantellato), si ritiene che questo non provochi un peggioramento della situazione già esistente, anzi considerato che verrà eseguita anche l’eliminazione dell’impianto di risalita sciistico “Cupolino”, nei confronti dell’impatto sull’avifauna si dovrebbe avere un significativo miglioramento.

Inoltre, con la realizzazione del nuovo impianto, al fine di limitare ulteriormente l’impatto sull’avifauna sopra descritto, si prevede di installare dei cavi di sostegno aerei che abbiano dei colori tali da essere visti in volo.

Relativamente alla valutazione di dettaglio dei potenziali impatti si rimanda anche in questo caso allo Studio di Incidenza (**Elaborato INC\_01**).

Ulteriori impatti sulla biodiversità possono essere collegati alla **perdita di servizi ecosistemici**, con particolare riferimento a quelli con maggior rilevanza territoriale quali ad esempio ecosistemi forestali ed ecosistemi acquatici.

L’opera in progetto prevede per la sua realizzazione una perdita di superficie boscata pari a 1.356 m<sup>2</sup>. Si tratta in questo caso di un’area forestale non classificata come habitat di interesse comunitario, collocata nel confine tra le provincie di Bologna e di Modena.

Provincia	Classificazione da Carta Forestale	Superficie (m <sup>2</sup> )
Provincia di Bologna	3594/MMFsX – Ceduo molto matricinato di Faggio	1.125
Provincia di Modena	CFsAa – Ceduo di Faggio e Abete bianco	231
<b>TOTALE</b>		<b>1.356</b>

Tabella 12 – Perdita di superficie boscata per la realizzazione dell’opera in esame

In relazione alla perdita di superficie boscata si prevedono interventi sul patrimonio forestale da distribuire oltre che nelle aree del Parco del Frignano, anche nel Parco del Corno alle Scale, mediante interventi atti a favorire la resilienza dei popolamenti forestali e il mantenimento della fauna minore che li caratterizza.

Inoltre, la dismissione degli impianti esistenti propedeutica alla realizzazione della nuova seggiovia comporta importanti interventi di rinaturalizzazione dei luoghi.

Nelle opere di rinaturazione saranno privilegiate tecniche di ingegneria naturalistica, come anche l’idrosemina, utilizzando in via preferenziale miscugli di sementi di specie erbacee autoctone al fine di garantire buoni risultati di attecchimento ed evitare fenomeni di inquinamento genetico.

Ulteriori potenziali impatti sono legati alla **perdita di connettività ecologica** o alla **diffusione di specie esotiche invasive**.

Il progetto, in relazione alla ridottissima rilevanza areale delle opere rispetto al contesto delle aree naturali, non induce alcuna perdita di connettività ecologica tra le diverse aree a seguito della realizzazione delle diverse opere.

Analogamente non avrà effetti sulla diffusione di specie invasive.

Infine, la seggiovia in progetto oltre a consentire l’utilizzazione delle piste da sci esistenti nel bacino sciistico, garantirà anche il collegamento pedonale estivo ed invernale dall’area più a valle fino al Rifugio Duca degli Abruzzi ed al vicino Lago Scaffaiolo.

Ciò presumibilmente comporterà un aumento del **carico antropico** in tutta l’area vasta di influenza dell’opera, così come valutato nell’ambito dello studio di incidenza (**INC\_01**) al quale si rimanda.

Come evidenziato in tale studio, l’eventuale incremento delle presenze nell’area in esame, e in particolare presso l’area del crinale tra il Lago Scaffaiolo e il Corno alle Scale, è da ritenere sostenibile rispetto alla capacità di carico dell’area stessa. Potranno essere comunque eventualmente monitorati gli arrivi e/o le presenze nell’area al fine di quantificare la reale fruizione dell’area.

In conclusione, i potenziali impatti connessi in particolare all’occupazione del suolo, essendo risultati di minima entità, sono da valutare come non significativi, in funzione dell’estensione totale nel sito degli habitat interessati e in relazione al fatto che non provoca la frammentazione degli habitat stessi, oltre che

accompagnati da un parallelo smantellamento delle attuali strutture esistenti (seggiovia "Direttissima" e sciovia "Cupolino").

Il progetto, inoltre, determina effetti non significativi sulle condizioni di funzionalità biologica degli habitat che si riscontrano nell'area di insistenza delle opere, così come non si hanno effetti significativi sull'uso reale del suolo.

In ogni caso al fine di sopperire agli effetti negativi sugli habitat dell'opera saranno realizzati gli opportuni interventi mitigativi, meglio descritti nello Studio di Incidenza (**Elaborato INC\_01**).

---

#### 6.2.2.5 PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

In relazione agli impatti sul paesaggio possono essere valutati i seguenti aspetti:

- **Trasformazione del paesaggio**, considerando le dinamiche dei processi trasformativi naturali (geomorfologici, vegetazionali, ecc..) ed antropici (urbanistici, agricoli, ecc...);
- **Perdita o deterioramento dei beni paesaggistici e storico-culturali**, in termini di variazione della qualità del paesaggio, della sua vulnerabilità, di eventuale danno sui beni storico-culturali o di variazione dell'accessibilità e della percezione.
- **Interruzione del continuum paesaggistico**, considerando la frammentazione del paesaggio, la costituzione di aree residuali e di aree di transizione non riconoscibili.
- **Artificializzazione del paesaggio**, intesa come perdita di naturalità, interruzione dei corridoi ecologici, variazione dello skyline.
- **Perdita di leggibilità del paesaggio**, ossia mancanza di identità del paesaggio e non riconoscibilità dei segni, delle forme, degli assetti.
- **Formazione di nuovi paesaggi** avulsi da quelli esistenti.

La valutazione dei potenziali impatti sul paesaggio è affrontata approfonditamente nella **Relazione paesaggistica** redatta ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

L'impianto in progetto andrà a sostituire due impianti già presenti sul medesimo territorio, la seggiovia "Direttissima" e la sciovia "Cupolino", le cui quote estreme e la cui lunghezza risultano maggiori rispetto al nuovo impianto in esame. Ciò, unitamente alle previsioni progettuali sull'inserimento del progetto nel contesto naturale esistente, consentirà di ottenere sensibili miglioramenti in termini di percezione visiva del paesaggio.

Di fatto, in relazione alla conservazione, in fase di esercizio, della **qualità vedutistica e simbolica del paesaggio** sono state valutate diverse possibili localizzazioni della funivia che a loro volta sono state definite in ragione di esigenze funzionali, ma anche e soprattutto tenendo conto del condizionamento potenziale sulla percezione visiva del paesaggio.

La stazione di monte del nuovo impianto viene quindi posizionata in modo tale da non interferire con le viste del Monte Cupolino e, soprattutto, del Lago Scaffaiolo, mentre la stazione di valle risulta perfettamente inserita nell’area boscata circostante.

Il posizionamento, infine, della stazione di sbarco intermedio è risultato, da diverse simulazioni, volto a contenere le dimensioni delle strutture di sostegno, oltre al fatto che i volumi di tutte le stazioni sono stati definiti in modo da ridurre al minimo i condizionamenti sulla percezione visiva del paesaggio

In tale stazione non si prevede la realizzazione di edifici volti al contenimento dei veicoli, riducendo sensibilmente i volumi, mentre i locali tecnici di stazione, tutti previsti con struttura in legno, presentano superfici e volumi molto ridotti rispetto a principi compositivi propri dell’ambiente montano tanto da non risultare di ingombro visivo dell’area paesistica circostante.

Si prevede, pertanto, un miglioramento dell’impatto visivo del sistema impianti coadiuvato dalla demolizione dei tralicci della sciovia “Cupolino” in quota con conseguente ripristino del suo stato naturale

Nelle figure a seguire sono riportate delle immagini che mostrano il rendering della futura opera in progetto (sezione di monte, intermedia e valle) nell’area paesaggistica di interesse; è dunque possibile notare come le diverse sezioni che compongono l’impianto in opera si inseriscano senza interferire negativamente sulla morfologia del paesaggio circostante.



Figura 54 – Inserimento paesaggistico stazione di valle



Figura 55 – Inserimento paesaggistico stazione intermedia



Figura 56 – Inserimento paesaggistico stazione di monte



Figura 57 – Inserimento paesaggistico stazione di monte



Figura 58 – Inserimento paesaggistico stazione di monte

Oltre a quanto sopra valutato, vengono recepite le prescrizioni sulle caratteristiche materiche e cromatiche dei manufatti costituenti le opere in progetto derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), che si riportano di seguito:

- *“per migliorare l’inserimento paesaggistico dell’impianto:*
  - *la cromia dei nuovi tralicci dovrà essere di colore verde;*
  - *gli infissi delle stazioni dovranno essere privi di cornici riflettenti ed i vetri dovranno essere oscurati;*
  - *i colori dei seggiolini e di tutti gli elementi di rivestimento delle sedute della seggiovia dovranno essere neri o di colore scuro;*
  - *il tracciato della seggiovia dismessa dovrà essere rinaturalizzato con l’inserimento di vegetazione analoga a quella esistente nelle zone adiacenti”.*

Relativamente ai potenziali impatti sui **caratteri storico – insediativi e patrimonio culturale** si rimanda all’**Elaborato ARCHEO\_01** (Relazione archeologica).

A tal proposito, recependo le prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), è previsto che:

- *“dovrà essere effettuata la procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall’art. 25, commi 8 e seguenti del d.lgs. 50/2016 e s.m.i. secondo le prescrizioni di seguito elencate:*
  - *progettazione, da sottoporsi a validazione della Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ed esecuzione di sondaggi preliminari da ubicarsi in corrispondenza delle future stazioni di monte, intermedia e di valle;*
  - *le indagini dovranno essere eseguite da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite dalla Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica. Tali indagini dovranno essere effettuate mediante l’utilizzo di benna liscia, dovranno comprendere la documentazione grafica (georeferenziata) e fotografica, nonché la redazione di una relazione finale; i materiali eventualmente recuperati dovranno essere lavati, sistemati in idonei contenitori e conservati temporaneamente in locali appositamente predisposti. A seguito dei risultati delle indagini preventive, la Soprintendenza rilascerà il parere definitivo o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni.*
  - *la Soprintendenza dovrà essere informata tramite comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno dieci giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata”.*

In conclusione, è possibile considerare che gli interventi in progetto non possano alterare gli attuali caratteri del paesaggio percepito, in ragione della loro dimensione, qualità e caratteristiche che prevedono di conformarsi completamente ad esso, è pertanto possibile altresì affermare che gli impatti sulla qualità vedutistica e simbolica del paesaggio sono da ritenersi non significativi anche alla luce della consolidata presenza, nell’area di interesse, di strutture ed infrastrutture per il turismo montano diffusamente realizzate per il mantenimento della vocazione turistica del contesto in cui si propone di intervenire.

#### 6.2.2.6 SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

In relazione ai potenziali impatti sul sistema socio – economico, l’opera in progetto è finalizzata al rilancio turistico del comprensorio del Corno alle Scale, progetto che si inserisce in un disegno di rilancio delle attrattività dei luoghi montani la cui economia si fonda principalmente sul turismo.

Dalle analisi di mercato dell’Osservatorio del Turismo dell’Emilia-Romagna è emerso che, grazie ad un’offerta ambientale-naturale sempre più attrattiva, il periodo che va da gennaio a dicembre 2019, si è chiuso positivamente per il comparto ricettivo appenninico con una crescita del 7,6% degli arrivi e 6,4% delle presenze turistiche rispetto all’anno precedente come riportato nella tabella a seguire.

APPENNINO	Arrivi			Presenze		
	2018	2019	Var. 19-18	2018	2019	Var. 19-18
DIC - GEN	538.000	579.000	<b>7,6%</b>	2.326.000	2.474.000	<b>6,4%</b>

Tabella 13 – Elaborato dell’Osservatorio sul turismo dell’Emilia – Romagna [Fonte: [www.ucer.camcom.it](http://www.ucer.camcom.it)]

Confrontando il turismo montano con le altre attrazioni turistiche che offre la regione Emilia – Romagna, la montagna appenninica costituisce il terzo attrattore turistico in termini di movimento, concentrando il 4,1% sia degli arrivi che delle presenze complessive regionali su base annuale.

Periodo	Arrivi			Presenze		
	Regione E-R	Appennino	Peso % App.	Regione E-R	Appennino	Peso % App.
DIC - GEN	14.132.000	579.000	<b>4,1%</b>	60.751.000	2.474.000	<b>4,1%</b>

Tabella 14 – Elaborato dell’Osservatorio sul turismo dell’Emilia – Romagna [Fonte: [www.ucer.camcom.it](http://www.ucer.camcom.it)]

Risultano inoltre i seguenti dati relativi alle presenze nell’areale di indagine.

Presenze	2017	2018	2019
Rifugio Le Malghe	539 presenze	4.654 presenze	3.865 presenze
Rifugio Le Rocce	1.034 presenze	5.656 presenze	3.638 presenze
Seggiovie estive Cavone / Rocce e Rocce / Corno alle Scale	10.810 passaggi	7.736 passaggi	10.050 passaggi
Seggiovia invernale Direttissima	144.649 passaggi	132.754 passaggi	2.264 passaggi*

\* dato anomalo – probabile guasto relativo alla misurazione dei passaggi

Tabella 15 – Presenze turistiche nell’areale di interesse

A questo riguardo, si ribadisce che lo scopo del progetto è quello di ottimizzare la funzionalità del bacino sciistico e del turismo montano dell’area di Corno alle Scale, permettendo l’utilizzazione ottimale delle esistenti piste da sci del comprensorio sciistico e garantendo il collegamento pedonale e ciclabile dell’area di valle con il Rifugio Duca degli Abruzzi e il vicino Lago Scaffaiolo.

I benefici dell’opera in progetto, dunque, sono di sicuro rilievo sia per quanto riguarda l’attuale programmazione pubblica dell’offerta turistica dell’Appennino sia per quanto riguarda gli effetti sul sistema economico regionale della montagna.

La seggiovia in progetto, infatti, consentirà non solo di aumentare l’offerta turistica complessiva del comprensorio su tutto l’anno solare, ma anche di distribuire in maniera più efficace gli utenti soprattutto

nei periodi di forte afflusso (come nel periodo invernale), di fatto garantendo il miglioramento della funzionalità del bacino turistico dell’area del Corno alle Scale.

Pertanto, tale progetto si configura perfettamente nel percorso di rilancio della Regione Emilia-Romagna sul mercato del turismo nel periodo post-pandemico, il quale prevede il coordinamento da parte del piano APT 2021<sup>5</sup> della Regione Emilia-Romagna dei programmi delle tre destinazioni turistiche: Romagna, Bologna-Modena ed Emilia con lo scopo di introdurre azioni volte a fornire stabilità economica all’industria turistica regionale. In particolare, la ripresa dell’“Appennino e Parchi Naturali dell’Emilia-Romagna” passerà attraverso la valorizzazione ecologica-ambientale e l’offerta di molteplici servizi volti in particolare ad incentivare lo svolgimento di sport all’aperto (“outdoor”).

Rispetto a quanto emerso da questa analisi, l’impatto dell’opera in progetto in fase di esercizio è quindi da ritenersi significativo e positivo dal punto di vista del sistema socio-economico, in quanto questa contribuirà alla valorizzazione delle attività turistiche montane, che come è stato più volte ribadito rappresentano il cuore dell’economia dell’appennino Emiliano-Romagnolo.

#### 6.2.2.6.1 PRESENZE AL LAGO SCAFFAIOLO E AL RIFUGIO DUCA DEGLI ABRUZZI

Relativamente ad una valutazione delle presenze al Lago Scaffaiolo e al Rifugio Duca degli Abruzzi si richiama in primo luogo quanto detto negli elaborati presentati nell’ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (Screening); il progetto in esame consiste nella sostituzione di due impianti a fune esistenti con un unico impianto di nuova concezione, che collegherà le medesime località di partenza e arrivo degli impianti esistenti.

Il progetto non prevede la realizzazione di nuovi sentieri né di nuove piste da sci.

Rispetto allo stato attuale, dunque, gli interventi in progetto determinano un’unica variazione, consistente nella possibilità di trasportare nell’area di monte, oltre agli sciatori nella stagione invernale, i pedoni durante la stagione estiva.

Nello stato futuro si prevede pertanto che l’aumento delle presenze nell’area di monte riguarderà in particolar modo la stagione estiva, mentre rimarrà sostanzialmente invariato rispetto allo stato attuale nella stagione invernale.

Infatti, mentre ad oggi gli escursionisti ed i pedoni in generale, accedono alla zona del Rifugio Duca degli Abruzzi e del Lago Scaffaiolo soltanto attraverso la viabilità forestale esistente e la rete sentieristica, nello scenario conseguente la realizzazione del progetto l’accesso sarà facilitato in quanto consentito anche tramite la nuova seggiovia.

I dati relativi alle presenze nell’areale di indagine nello stato attuale sono riportati nella tabella seguente.

Presenze	2017	2018	2019
Rifugio Le Malghe	539 presenze	4.654 presenze	3.865 presenze
Rifugio Le Rocce	1.034 presenze	5.656 presenze	3.638 presenze
Seggiovie estive Cavone / Rocce e Rocce / Corno alle Scale	10.810 passaggi	7.736 passaggi	10.050 passaggi
Seggiovia invernale Direttissima	144.649 passaggi	132.754 passaggi	2.264 passaggi*

<sup>5</sup> Piano APT Servizi Anno 2021 – Proposte esecutive di marketing e promozione turistica Emilia - Romagna

\* dato anomalo – probabile guasto relativo alla misurazione dei passaggi

Tabella 16 – Presenze turistiche nell’areale di interesse (stato attuale)

Si rimanda alla Valutazione di Incidenza (**Elaborato INC\_01**) presentata nell’ambito del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 per una valutazione degli effetti derivanti dall’aumento delle presenze, in periodo estivo, presso il Lago Scaffaiolo e al Rifugio Duca degli Abruzzi.

## 7 MISURE DI MITIGAZIONE

La perdita di **habitat** causata dalla realizzazione del nuovo impianto potrà essere mitigata attraverso l’implementazione degli interventi descritti di seguito.

Si evidenzia in primo luogo che il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi di mitigazione, obbligatori in caso di realizzazione di nuovi impianti di risalita ai sensi della normativa vigente:

- completo smontaggio della seggiovia “Direttissima” e della sciovia “Cupolino” che determineranno un netto miglioramento sia da un punto di vista paesaggistico che ambientale (riduzione delle interferenze per la fauna e ricostituzione di habitat);
- demolizione dei plinti di fondazione fino ad una profondità di 30 cm dal piano di campagna e conferimento in discarica autorizzata secondo le procedure di legge;
- ricopertura con terreno vegetale.

Tenuto conto del particolare pregio ambientale, naturalistico e paesaggistico dei luoghi di intervento ed ancor più in ragione del fatto che quello proposto rappresenta un intervento di razionalizzazione infrastrutturale dell’esistente, la qualità ambientale da restituire all’area di lavoro, esaurita l’attività di cantiere, rappresenta un obiettivo essenziale dell’intervento rispetto al quale lo studio delle misure di mitigazione assume un carattere assolutamente rilevante.

Di seguito sono quindi riportate le misure di mitigazione proposte per ciascuna delle componenti ambientali potenzialmente impattate dalla realizzazione dell’opera in progetto, che hanno lo scopo di rendere non significativo l’impatto del progetto in esame sulle diverse componenti ambientali interessate.

### 7.1 DISMISSIONE SEGGIOVIA

Per l’esecuzione dei lavori si utilizzerà la viabilità e le piste esistenti oltre al tracciato di cantiere coincidente con la linea dell’impianto da smontare, fatto salvo di procedere poi, al termine dei lavori, alla **rinaturazione dei luoghi**.

Al termine della rimozione della parte metallica di ogni sostegno viene effettuato il taglio dei tirafondi e la demolizione del plinto del sostegno fino ad una profondità di circa 30 cm; lo scavo verrà colmato e ricoperto con materiale vegetale precedentemente prelevato nella zona di lavoro.

Al fine di garantire il rapido rinverdimento delle superfici, le zolle di terreno asportate per la realizzazione della strada di cantiere e per la rimozione dei sostegni di linea, verranno riposizionate in loco in modo da rendere più veloce ed efficace l’attecchimento delle specie erbacee autoctone presenti in situ.

### 7.2 REALIZZAZIONE SEGGIOVIA

Relativamente alla **componente atmosfera**, le misure di mitigazione degli impatti implementate durante la fase di cantiere consisteranno nel mantenimento del livello di umidità del terreno e dei cumuli (*wetsuppression*), nella limitazione delle velocità di transito dei mezzi d’opera. Tali misure saranno particolarmente accentuate in condizioni di ventosità elevata.

Inoltre, tutti i mezzi d’opera pesanti impiegati saranno dotati di filtri antiparticolato e di motori con i migliori standard qualitativi per le emissioni atmosferiche. Verrà inoltre prevista un’adeguata manutenzione dei mezzi d’opera.

In aggiunta a tali misure, già previste nello Studio preliminare Ambientale, in ottemperanza alle prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), si prevede che:

- a) I veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti saranno dotati di apposito sistema di copertura (telonatura o altro) del carico durante la fase di trasporto;
- b) al fine di mantenere un grado di umidità idoneo, la bagnatura delle piste sterrate di cantiere e degli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti sopra citate verrà effettuata, qualora necessario, anche a frequenza giornaliera;
- c) per la bagnatura del terreno va preferito l’utilizzo di autobotti in tutte le situazioni ove ciò sia possibile;
- d) il tempo di accensione delle macchine operatrici sarà limitato al massimo prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l’altro;

Per quanto riguarda la **componente suolo e sottosuolo**, le misure di mitigazione consisteranno in primo luogo nell’individuazione e delimitazione dei percorsi destinati ai mezzi di cantiere e nel disciplinare l’accesso degli stessi.

Ulteriori azioni di mitigazione degli impatti per la componente suolo e sottosuolo sono:

- effettuare una scelta dei prodotti più sicuri tra quelli possibilmente impiegabili per una stessa lavorazione e definire metodi di lavoro che prevengano la diffusione delle sostanze, quali ad esempio prediligere un metodo a spruzzo piuttosto che uno a versamento;
- utilizzare barriere di protezione del suolo come pannelli o teli;
- limitare le quantità di prodotti pericolosi stoccate in cantiere;
- verificare le condizioni di tenuta dei contenitori delle sostanze inquinanti;
- formare i lavoratori sulle modalità di uso corretto delle sostanze inquinanti.

Per quanto riguarda i potenziali impatti correlabili con l’utilizzo del calcestruzzo, questi saranno limitati applicando opportune procedure gestionali, fra le quali:

- il lavaggio delle betoniere, effettuato in apposita area pavimentata;
- il trasporto del calcestruzzo con la dovuta cautela al fine di evitare perdite lungo il percorso.

Per le operazioni di scavo, verrà stabilito l’obbligo da parte della ditta esecutrice di separare il materiale sciolto ed eventualmente contenente sostanza organica appartenente agli orizzonti superficiali da quello roccioso, in maniera tale da poterlo riutilizzare nelle sistemazioni finali dell’area di cantiere.

Si dovrà provvedere inoltre alla asportazione manuale delle zolle di terreno vegetale superficiale (per uno spessore minimo tale da comprendere l’apparato radicale della vegetazione erbacea presente) che

devono essere debitamente accatastate, ossia senza provocare fenomeni di ipossia nel terreno e senza essere eccessivamente pressate, in prossimità delle zone di lavoro; nel caso di prolungati periodi di siccità, di durata superiore a 20 giorni, le zolle di terreno devono essere annaffiate con 2 litri di acqua per ciascun metro quadrato, in attesa di disporle sul suolo al termine dei lavori di movimentazione meccanica e di spianatura.

Tali misure consentiranno, al termine dei lavori, di ripristinare i suoli escavati o rimaneggiati e di effettuare gli interventi di rinaturazione previsti.

Qualora non sia possibile utilizzare materiale vegetale prelevato in sito si procederà con l'applicazione di tecniche di rinerbimento; la tecnica adottata dovrà essere sempre quella della idrosemina.

In linea generale, i prodotti utilizzati nelle operazioni di idrosemina saranno i seguenti:

- concimi organici, necessari a riportare a livelli prossimi a quello della fertilità l'humus del terreno;
- miscugli di sementi;
- collanti, necessari per evitare che gli agenti atmosferici danneggino le superfici lavorate prima dell'affermazione del cotico erboso;
- attivatori, indispensabili per poter innescare la prima attività biologica del terreno;
- coadiuvanti, che nelle zone più acclivi garantiscono rendimenti maggiori

Tutti i lavori di sistemazione consentiranno il ripristino delle condizioni di stabilità del terreno superficiale anche sui tratti a maggiore pendenza.

In fase di realizzazione esecutiva del tracciato della funivia deve essere posta particolare attenzione al fine di evitare la formazione di avvallamenti e scavi puntuali ed evitare che si creino condizioni di possibile dissesto.

Tra le misure di mitigazione è previsto il ripristino di eventuali fossi ed avvallamenti provocati dal transito dei mezzi pesanti in fase di cantiere, nonché l'utilizzo delle sopraccitate cautele nell'impiego di lubrificanti od altre sostanze liquide potenzialmente inquinanti, al fine di evitare eventuali contaminazioni per infiltrazione del terreno.

Tutte le operazioni di scavo e riporto saranno eseguite in modo da consentire, a fine lavori, il recupero morfologico e naturalistico del sito

Durante le operazioni di scavo dovranno essere evitate azioni che possano compromettere le paleo-forme presenti nel sito anche mediante eventuali specifiche misure prescrittive emesse da Enti di governo del territorio.

In ottemperanza alle prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), si prevede inoltre di:

- adottare tutte le misure necessarie per evitare dispersioni di acque di dilavamento;

- prestare attenzione ad occupare la minima superficie di suolo interessando, ove possibile, suoli già disturbati e comunque evitando Habitat di pregio;
- porre particolare attenzione al massimo recupero di tutti i materiali in loco e alla loro conservazione destinata al riutilizzo: orizzonti organici del suolo, zolle/piote erbose, materiale terroso e pietroso;
- predisporre un piano di emergenza da attuare in caso di sversamenti accidentali sia al suolo che in acqua;
- seguire le indicazioni contenute nelle “Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil”

Inoltre, in ottemperanza alle indicazioni progettuali derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), si prevede *“tutti gli scavi previsti dovranno essere tenuti aperti per il minimo tempo indispensabile al cantiere, ed eventualmente essere ricoperti con teli impermeabili che ne impediscano il dilavamento superficiale, specie a seguito di precipitazioni particolarmente copiose e persistenti.*

*I movimenti di terreno mediante riporti dovranno essere eseguiti in modo da non pregiudicare la stabilità dell’area e predisponendo opportune opere idrauliche atte alla regimentazione delle acque di circolazione idrica superficiale e del primo sottosuolo; inoltre sarà necessario provvedere all’asportazione dello strato superficiale di origine vegetale, per spessori di almeno 40 cm, e la conformazione del piano di posa a Per quanto riguarda il terreno da utilizzare, se per opere di scarsa entità, potrà essere utilizzato quanto ricavato dagli sbancamenti, avendo sempre la massima cura di scartare i litotipi che includono sostanze vegetali o di alterazione più scadenti. Il materiale dovrà essere steso per strati dello spessore massimo di 30 cm, opportunamente rullati e compattati.”*

Per quanto riguarda i potenziali impatti per **l’ambiente idrico**, una delle misure di mitigazione previste consiste nel convogliamento delle acque di dilavamento dei cumuli di materiale presenti in cantiere, tramite apposito sistema di canalizzazioni, all’interno di un apposito sistema di drenaggio che verrà realizzato allo scopo.

Al fine di prevenire eventuali sversamenti di sostanze inquinanti e conseguente contaminazione delle acque e/o del suolo, eventuali cisterne o serbatoi mobili per lo stoccaggio di gasolio o di sostanze combustibili o lubrificanti dovranno essere dotati di idonee vasche di raccolta di eventuali sversamenti accidentali.

Si prevede inoltre di porre particolare attenzione nella gestione delle macchine da cantiere in modo da garantire la perfetta efficienza di queste ultime ed evitare la perdita di oli o combustibili. Qualsiasi operazione di manutenzione e rifornimento verrà effettuata presso spazi pavimentati e non all’interno dell’area di cantiere.

Al fine di mantenere inalterato il drenaggio superficiale delle acque rispetto allo stato attuale, al termine dei lavori verranno ripristinati eventuali fossi o avvallamenti provocati dal transito dei mezzi d’opera in fase di cantiere. In aggiunta, nei pressi della stazione di valle dovrà essere ripristinata la continuità idraulica dell’alveo parzialmente tombato del torrente Dardagna.

Inoltre, in ottemperanza alle indicazioni progettuali derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), *“Il progetto di sistemazione finale dovrà prevedere la posa in opera di canalette superficiali adeguatamente posizionate (secondo le isoipse di progetto) e dimensionate, ad evitare il ruscellamento incontrollato in caso di precipitazioni meteoriche e il loro allontanamento verso i collettori predisposti.”*

Al fine di evitare che sversamenti accidentali di una miscela di acqua e cemento in fase di getto del calcestruzzo e di getto dei plinti, è previsto l'utilizzo di appositi contenitori, resi impermeabili anche mediante l'impiego di teli di plastica, che verranno posizionati nelle immediate vicinanze della zona di lavorazione. Le acque così raccolte saranno lasciate decantare all'interno dei contenitori al fine di consentire la sedimentazione delle sostanze estranee; successivamente l'acqua così chiarificata verrà sversata sul terreno, in quanto non contaminata, mentre il materiale sedimentato verrà gestito come rifiuto.

Durante le operazioni di scavo, attorno alle aree di intervento verranno posizionate idonee barriere rimovibili, al fine di evitare che dai fronti di sbancamento possano verificarsi smottamenti per azione delle acque meteoriche.

Per quanto riguarda la **copertura vegetale** del terreno, indispensabile per mantenere il corretto equilibrio floristico vegetazionale dei siti di intervento, durante la fase di cantiere dovrà essere accantonato il materiale vegetale ed effettuato un rimodellamento degli scavi, al fine di consentire successivi interventi di piantumazione, in quanto il terreno vegetale accantonato contiene i semi delle specie vegetali autoctone che consentono il mantenimento della complessità biologica del terreno stesso nonché un recupero più rapido ed efficace dello stato di naturalità iniziale.

Nelle opere di rinaturazione dovranno essere privilegiate tecniche di ingegneria naturalistica, quali l'idrosemina, con il vincolo di utilizzare esclusivamente miscugli di sementi di specie erbacee autoctone in modo tale da garantire migliori risultati di attecchimento ed evitare fenomeni di inquinamento genetico.

Le zone seminate dovranno essere delimitate al fine di evitare il passaggio di persone e mezzi, garantendo la buona riuscita dell'intervento.

Pertanto, gli interventi di mitigazione da attuare in fase di cantiere sono i seguenti:

- il periodo dei lavori dovrà avere una sovrapposizione quasi nulla con la stagione riproduttiva delle specie ornitiche;
- la viabilità dei mezzi sarà individuata in modo tale da evitare la linea di massima pendenza in modo da non creare problemi in termini di ruscellamento superficiale ed erosione durante le attività di cantiere;
- ove possibile verranno utilizzati mezzi gommati al fine di ridurre l'eventuale asportazione di vegetazione;
- la rimozione di massi e pietre che fungono da rifugio per gli invertebrati dovranno essere limitate al minimo; essi andranno utilizzati per creare rifugi per la micro fauna;
- si dovrà provvedere a ricostruire correttamente le superfici degli habitat interessati dagli interventi in progetto.

Al fine di ridurre i potenziali impatti derivanti da un'intensificazione delle emissioni sonore e delle vibrazioni in fase di cantiere, la misura di mitigazione che si prevede di adottare consiste nell'impiego di mezzi silenziati ed in buono stato di manutenzione. Le macchine in uso dovranno operare in conformità alle direttive BS e UE in materia di emissione acustica ambientale. Verranno inoltre preferiti, ove possibili, mezzi gommati, al fine di ridurre, per quanto possibile, il rumore.

Un'ulteriore misura prevista consiste nello svolgere le attività esclusivamente nei giorni feriali e in orario diurno (7.00 – 20.00).

Per dettagli in merito ad ulteriori misure di mitigazione previste con riferimento alla **componente flora e fauna** si rimanda alla Valutazione di Incidenza (**Elaborato INC\_01**).

Per quanto riguarda la **componente paesaggio**, la prima misura di mitigazione implementata consiste nell'aver individuato, tra le varie alternative progettuali possibili, quella che comporta il minor condizionamento sulla percezione visiva del paesaggio e che quindi prevede la minore superficie di taglio boschivo necessaria per la realizzazione della linea e il minimo ingombro delle stazioni e delle varie strutture d'impianto.

La soluzione progettuale prescelta prevede inoltre, al fine di mitigare l'impatto sulla componente paesaggio, il posizionamento della stazione di monte in modo tale da non interferire in alcun modo con le viste del Monte Cupolino e del Lago Scaffaiolo.

Per quanto riguarda la stazione di valle, l'ubicazione prevista dal Progetto garantisce che questa risulti perfettamente inserita nell'area boscata circostante, con impatto minimo sulla percezione visiva del paesaggio circostante.

Relativamente alla stazione di sbarco intermedio, le caratteristiche di quest'ultima, definite sulla base dei risultati di diverse simulazioni modellistiche, sono tali da limitare le necessità di movimento terra e di contenere le dimensioni delle strutture di sostegno.

I volumi di tutte le stazioni sono stati definiti, come già detto, in maniera tale da ridurre al minimo i condizionamenti sulla percezione visiva del paesaggio.

Gli accorgimenti sopra descritti, relativi alla fase di progettazione delle opere da realizzare, garantiscono la mitigazione dei potenziali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera in progetto sulla componente paesaggistica.

In aggiunta, sempre al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'impianto in progetto, in ottemperanza alle prescrizioni derivanti dalla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening)

- *“la cromia dei nuovi tralicci dovrà essere di colore verde;*
- *gli infissi delle stazioni dovranno essere privi di cornici riflettenti ed i vetri dovranno essere oscurati;*
- *i colori dei seggiolini e di tutti gli elementi di rivestimento delle sedute della seggiovia dovranno essere neri o di colore scuro;*
- *il tracciato della seggiovia dismessa dovrà essere rinaturalizzato con l'inserimento di vegetazione analoga a quella esistente nelle zone adiacenti”.*

Nel complesso, le misure di mitigazione sopra descritte che si prevede di implementare in particolare durante la fase di cantiere per la realizzazione delle opere in progetto, consentono di ritenere **non significativi** gli impatti derivanti da tali attività sulle componenti ambientali analizzate, descritti al § 6.

### 7.3 ULTERIORI MISURE DI MITIGAZIONE

In aggiunta alle misure sopra descritte si propongono inoltre interventi che rappresentano ulteriori misure di mitigazione e per i quali si rimanda allo Studio di incidenza (**Elaborato INC\_01**).

## 8 MONITORAGGIO

In relazione alle misure e al programma di monitoraggio volto a verificare gli effetti attesi della variante in oggetto sui principali sistemi ambientali coinvolti, relativamente alla fase post-operam, si rimanda a quanto previsto nello **Studio di Incidenza** (cod. elaborato **INC\_1**) e nel **Documento di ValSAT** relativa alla Variante al PRG del Comune di Fanano (cod. elaborato **PRG\_04**).



### Procedimento Unico ex art. 53 L.R. 24/2017

Progetto della nuova seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo" in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino"

## MODIFICA AL PIP ELABORATI GRAFICI: STATO DI FATTO E DI PROGETTO

### GRUPPO DI LAVORO:



Ing. Marco Cordeschi  
Ing. Marco Rinaldi  
Arch. Antonietta Cellini  
Ing. Doriana Febo  
Ing. Nicola Ranieri  
Ing. Gaia Cordeschi  
Geom. Giorgio Stringini



Ing. Paolo Zoppellari  
Ing. Matteo Monti  
Ing. Davide Scapinelli  
Ing. Anna Soppelsa  
Ing. Sarah Capecci

**Con la consulenza specialistica di:**  
Dott. Agr. Rita Bega  
Dott. For. Paolo Rigoni  
(StudioSilva S.r.l.)



**STUDIO DI GEOLOGIA E  
PROGETTAZIONI  
AMBIENTALI**

Geol. Luca Monti  
Geol. Mirko Soldati  
Dott. Giorgio Ciocce



ENV Enrico Catellacci



Dott. Davide Mengoli

Data: Aprile 2022	Esecutore: 	Redatto: A. Soppelsa S. Capecci	ELABORATO:  <b>PIP_02</b>
Revisione: 01	Codice elaborato: PIP_02	Controllato: D. Scapinelli M. Monti	
		Approvato: P. Zoppellari	

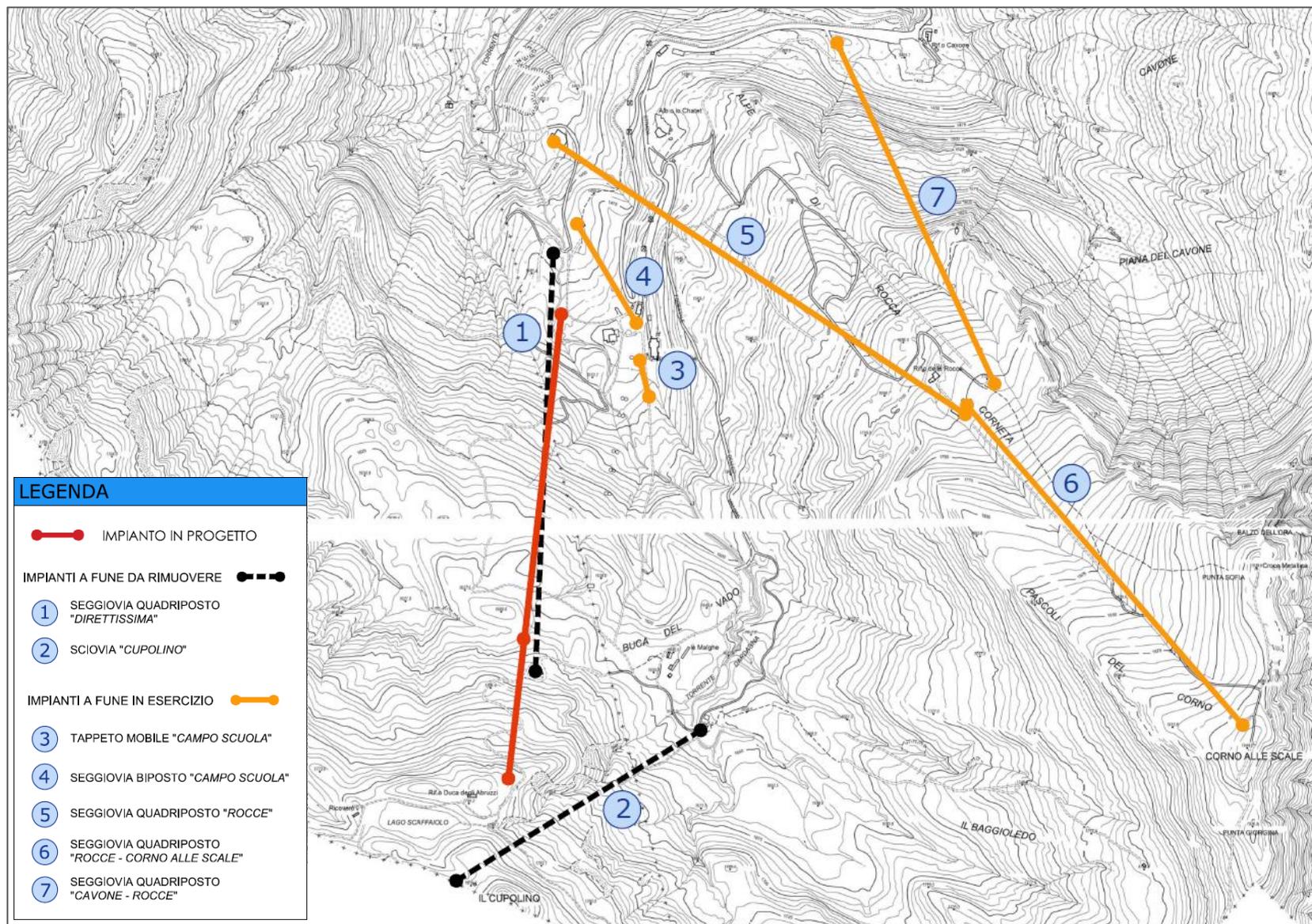


Figura 1 – Carta tecnica regionale con ubicazione degli impianti nello stato di fatto e di progetto

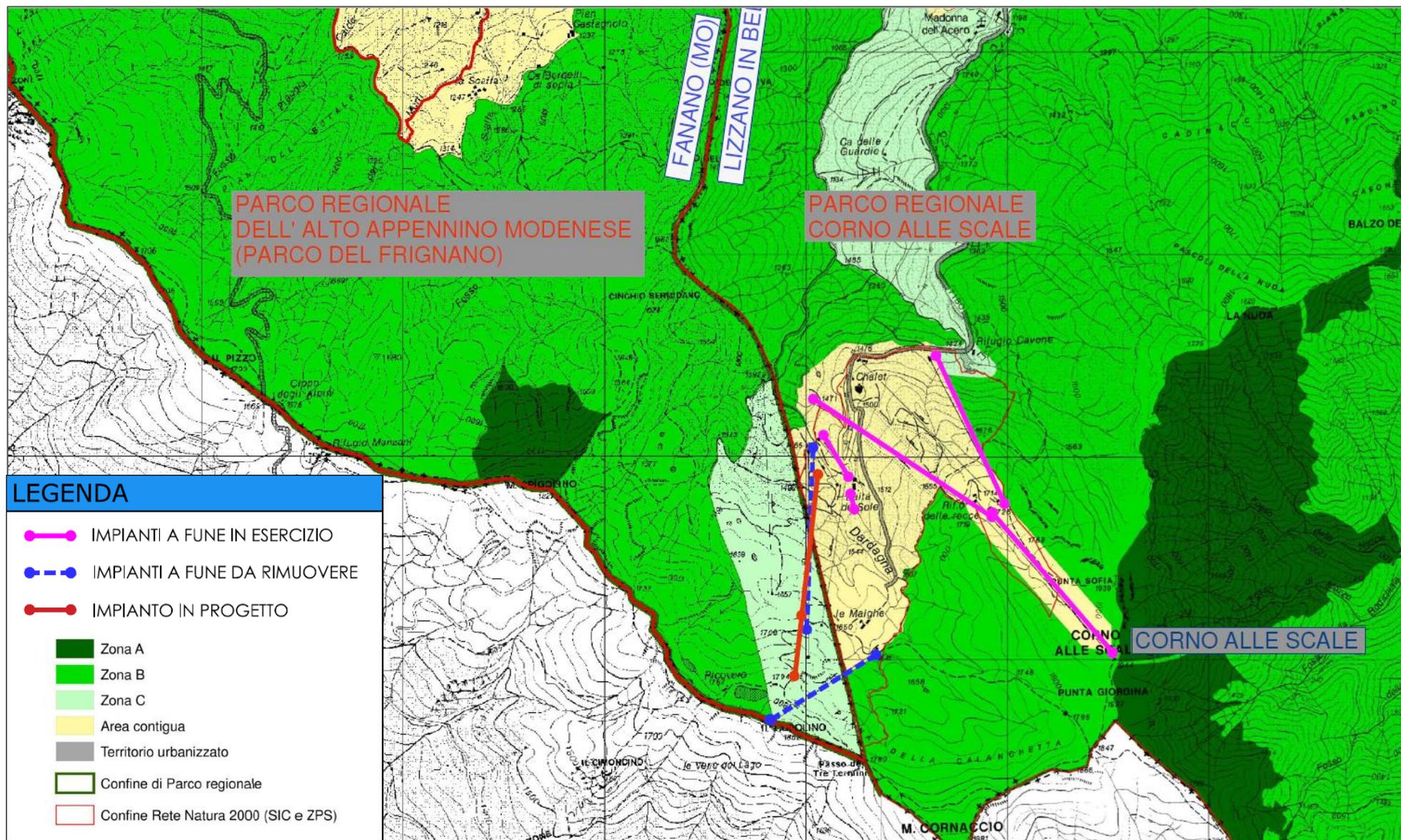


Figura 2 – Carta dei Parchi con ubicazione degli impianti nello stato di fatto e di progetto

Determinazione n. **201**  
del **30/08/2022**

**Oggetto:** VALUTAZIONE D'INCIDENZA (VINCA) "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLALAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO - REVISIONE 1" PER GLI INTERVENTI, POSTI ALL'INTERNO DEL SITO RETE NATURA 2000 ZSC ZPS IT 4040001 "MONTE CIMONE LIBRO APERTO LAGO DI PRATIGNANO".

## Il Direttore

RICORDATO che la Regione Emilia-Romagna con la Legge regionale n. 24 del 23/12/2011 ha disposto la riorganizzazione del sistema regionale delle aree protette e dei siti Rete Natura 2000 attraverso la definizione di cinque macroaree territoriali, fra le quali la Macroarea per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, amministrata dall'omonimo Ente di gestione, comprendente territori situati nelle province di Modena, Reggio Emilia e Parma.

CONSTATATO che il Comitato Esecutivo dell'Ente con propria deliberazione n. 66 del 30/11/2017 ha provveduto alla nomina del Direttore nella persona del sottoscritto Arch. Valerio Fioravanti.

RICHIAMATA la Determina Dirigenziale n. 115 del 20/05/2019 avente per oggetto "*Conferimento incarichi di posizione organizzativa ai responsabili di servizio dell'ente*";

VISTA altresì la Determina Dirigenziale n. 86 del 05/05/2022 avente per oggetto "*Proroga incarichi di posizione organizzativa ai responsabili di servizio dell'Ente*" a decorrere dal 20/05/2022 sino al 31/12/2022;

RICHIAMATE le seguenti Deliberazioni di Comitato Esecutivo:

- n. 2 del 09/02/2022, avente per oggetto "*Documento Unico di Programmazione Semplificato (DUPS) 2022-2024. Approvazione*";
- n. 5 del 09/02/2022, avente per oggetto "*Approvazione del Piano Esecutivo di Gestione (PEG) 2022-2024*";

PREMESSO:

- che con le Direttive n. 2009/147/CE "Uccelli - Conservazione degli uccelli selvatici" e n. 92/43/CEE "Habitat - Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" si prevede che, al fine di tutelare le specie animali e vegetali, nonché gli habitat, indicati negli Allegati I e II, gli Stati membri classifichino in particolare come SIC (Siti di Importanza Comunitaria) e come ZPS (Zone di Protezione Speciale) i territori più idonei al fine di costituire una rete ecologica, definita "Rete Natura 2000".

Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale



Viale Martiri della Libertà, 34 - 41121 Modena  
C.F. 94164020367 - Part. IVA 03435780360  
tel 059209311 - cell 3485219711 - fax 059209803  
protocollo@pec.parchiemiliacentrale.it  
<http://www.parchiemiliacentrale.it>

- che il DPR 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativo alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", successivamente modificato dal DPR 12 marzo 2003, n. 120, dà applicazione in Italia alle suddette direttive comunitarie;
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in data 25.3.2005, ha emanato il Decreto Ministeriale "Elenco dei Siti di importanza comunitaria (SIC), per la regione biogeografica continentale, ai sensi della Direttiva 92/43/CEE".
- che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in data 25.3.2005, ha emanato il Decreto Ministeriale "Elenco delle Zone di protezione speciale (ZPS), classificate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE".
- che il Decreto Ministeriale del 3 settembre 2002 approva le "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" predisposte dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio";
- che con la deliberazione della Giunta Regionale n. 167 del 13.2.2006 "Aggiornamento dell'elenco e della perimetrazione delle aree della Regione Emilia-Romagna designate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e come Zone di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE" sono stati individuati i SIC e ZPS, ai sensi delle Direttive comunitarie "Uccelli" e "Habitat" sopra citate;
- che con deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30.07.2007 è stata approvata la Direttiva contenente i criteri d'indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. 7/04";
- che all'interno del territorio di competenza dell'Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità Emilia Centrale è presente il sito ZSC-ZPS IT 4040001 denominato "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";
- che la delibera di Giunta Regionale n. 1419 del 7 ottobre 2013 stabilisce che l'Ente gestore del sito (ex SIC) ora ZSC-ZPS IT 4040001 è l'Ente di Gestione per i Parchi e la biodiversità Emilia Centrale;
- che con deliberazione della Giunta Regionale n. 79 del 22/01/2018, modificata con la deliberazione n. 1147 del 16/07/2018, sono state approvate le "Misure Generali di Conservazione" delle ZSC e delle ZPS dell'Emilia-Romagna e le "Misure specifiche di conservazione" del Sito ZSC-ZPS IT 404000 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";
- che la Legge Regionale n. 4 del 20 maggio 2021, "Disposizioni in materia di rete natura 2000", definisce i criteri gestionali dei Siti Rete Natura 2000 in Emilia-Romagna;
- che con nota del 05/05/2020 con protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.336682, perfezionata in data 08/05/2020 (PG.2020.346446) il Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) per il progetto denominato "Nuova seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale" nei Comuni di Lizzano in Belvedere (Bo) e Fanano (Mo), al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale (VIPSA) della Regione Emilia-Romagna;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 19/05/2020 al n. 1142, il VIPSA ha indetto l'avvio della Conferenza di Servizi Istruttoria per la data del 04/06/2020;
- che con nota prot. n. 1490 del 25/06/2020 l'Ente scrivente ha inviato richieste e precisazioni in merito a tale procedura;
- che a seguito dei contributi pervenuti, il VIPSA ha richiesto al proponente integrazioni alla documentazione depositata, con richiesta PG.2020.0508021 del 16/07/2020;
- che con nota acquisita al protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.0558423 del 24/08/2020 il proponente ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni,
- che il proponente entro i termini stabiliti, ha fornito le integrazioni acquisite al protocollo della Regione Emilia-Romagna PG.2020.0790946 del 30/11/2020;
- che con l'invio della documentazione integrativa, il proponente ha modificato il progetto a favore di una soluzione con seggiole quadriposto;
- che il progetto è stato così ridenominato: "Nuova seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad

- ammorsamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale";
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 02/12/2020 al n. 4361, il VIPSA ha presentato agli enti la documentazione integrativa inviata da proponente e richiesto agli stessi contributi tecnico-istruttori sui potenziali impatti ambientali del progetto;
  - che con nota prot. n. 4954 del 21/12/2020 l'Ente scrivente ha inviato al VIPSA le richieste e precisazioni in merito alle successive fasi decisorie riguardanti il progetto;
  - che la Regione Emilia-Romagna con Determinazione n. 1457 del 28/01/2021 del Responsabile del VIPSA ha escluso per le motivazioni ivi esposte dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1 della L.R. 4/2018, il progetto: "Nuova seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale";
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 16/12/2021 al n. 3934, il Comune di Lizzano in Belvedere, ha dato avvio del procedimento e indetto la Conferenza di Servizi del Procedimento Unico (art. 53 LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino", con convocazione della prima seduta per il giorno 12/01/2022 ore 10,00;
  - che la prima seduta si è svolta in via telematica il giorno 12/01/2022, ma che a seguito della constatazione di errori procedurali, tale Conferenza è stata interrotta e non ha avuto seguito;
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 26/05/2022 al n. 1458, il VIPSA ha richiesto agli enti i pareri in merito alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni relative al "Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA";
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 04/05/2022 al n. 1164, il Comune di Lizzano in Belvedere ha inviato la comunicazione ai fini del deposito del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1";
  - che per il progetto definitivo denominato: "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" è stato pubblicato l'avviso di deposito sul BURERT (n. 132 del 11/05/2022) e sull'albo pretorio online del Comune di Lizzano in Belvedere, per 60 giorni a partire dalla data del 11/05/2022
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 06/05/2022 al n. 1194, il Comune di Lizzano in Belvedere ha dato avvio di un nuovo procedimento e indetto la Conferenza di Servizi decisoria (ex art. 12, c.2, L. 241/1990) in forma semplificata e modalità asincrona (Proc. unico, art. 53 c. 1 lett. b LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" per il giorno 24/05/2022 ore 14,30;
  - che in data 24/05/2022 si è tenuta la prima seduta della Conferenza di Servizi decisoria, attuata in modalità telematica;
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 26/05/2022 al n. 1454, il Comune di Lizzano in Belvedere, ha trasmesso il verbale relativo alla prima seduta della Conferenza di Servizi decisoria avviata con comunicazione prot. 1194/2022;
  - che con nota prot. n. 1653 del 09/06/2022 l'Ente scrivente ha inviato al Comune di Lizzano in Belvedere una richiesta di integrazioni documentali e chiarimenti ai sensi dell'art. 2 c. 7 L. 241/1990;
  - che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 19/07/2022 al n. 2330, il Comune di Lizzano in Belvedere ha indetto una seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria (ex art. 12, c.2, L. 241/1990) in forma semplificata e modalità asincrona (Proc. unico, art. 53 c. 1 lett. b LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" per il giorno 29/07/2022 ore 10,00;

- che in data 29/07/2022 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria, attuata in modalità telematica;
- che con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 01/08/2022 al n. 2520, il Comune di Lizzano in Belvedere, ha trasmesso il verbale relativo alla seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria avviata con comunicazione prot. 1194/2022;

VISTE:

- la Legge Regionale n. 4 del 20 maggio 2021, "Disposizioni in materia di rete natura 2000", così come modificata dall'art. 8 della L.R. 28 dicembre 2021 n. 19;
- la deliberazione della Giunta Regionale n. 1191 del 30.07.2007 "Approvazione direttiva contenente i criteri d'indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 2, comma 2 della L.R. 7/04";
- la documentazione relativa al progetto definitivo denominato: "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1";
- i pareri degli Enti inviati e la risposta alle richieste di integrazioni, ricompresi nella "Relazione di riscontro alle richieste di integrazione", trasmessa in allegato alla comunicazione prot. 2330 del 19/07/2022, del Comune di Lizzano in Belvedere;
- il verbale della seconda seduta della Conferenza di Servizi decisoria (ex art. 12, c.2, L. 241/1990) in forma semplificata e modalità asincrona (Proc. unico, art. 53 c. 1 lett. b LR 24/2017) per l'approvazione ai fini della realizzazione del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" trasmesso dal Comune di Lizzano in Belvedere ed assunto al prot. dell'Ente scrivente in data 01/08/2022 al n. 2520, nel quale si richiede la trasmissione da parte dell'Ente scrivente, della Valutazione d'incidenza relativa al progetto;

ATTESO che con la deliberazione della Giunta Regionale n. 79 del 22/01/2018, modificata con la deliberazione n. 1147 del 16/07/2018, sono state approvate le "Misure Generali di Conservazione" delle ZSC e delle ZPS dell'Emilia-Romagna e le "Misure specifiche di conservazione" del Sito ZSC-ZPS IT 404000 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";

DATO ATTO

- che, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 28 dicembre 2021 n. 19, l'Ente scrivente ha richiesto con nota prot. n. 2598 del 09/08/2022, all'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale, Ente gestore del SRN IT 4050002, il relativo parere;
- che l'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale ha trasmesso con comunicazione assunta al prot. dell'Ente scrivente in data 23/08/2022 al n. 2725, il parere richiesto;

VISTO il Progetto definitivo denominato "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1"; pubblicato con comunicazione sul BURERT (n. 132 del 11/05/2022);

VISTO lo Studio d'incidenza ambientale del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" comprensivo dei seguenti elaborati:

- n. INC\_1 Relazione di Incidenza
- n. INC\_2 Carta habitat
- n. INC\_3 Carta areali faunistici
- n. INC\_4 Carta flora
- n. INC\_5 Carta delle mitigazioni

VISTA la Valutazione d'incidenza, effettuata sullo Studio d'incidenza ambientale ad oggetto "Nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" per gli interventi, posti all'interno del Sito Rete Natura 2000 ZSC

ZPS IT 4040001 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano", allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale;

VISTE

le Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;

la L.R. 4/2018

la L.R. 6 del 17/06/2005 e smi;

la L.R. 24 del 23/12/2011 e smi;

RITENUTO opportuno provvedere ad approvare la Valutazione di Incidenza;

CONSIDERATO che il presente provvedimento contiene ogni elemento essenziale del procedimento richiesto dalle vigenti disposizioni in materia;

ACQUISITO il parere di regolarità tecnica da parte del responsabile del Servizio Strumenti di gestione delle AA.PP., Conservazione della natura, Ricerche e Monitoraggi;

Per quanto precede,

## **d e t e r m i n a**

- 1 DI approvare la Valutazione d'Incidenza sugli interventi previsti nel Progetto "Nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1" per gli interventi, posti all'interno del Sito Rete Natura 2000 ZSC ZPS IT 4040001 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano",
- 2 DI precisare che il presente atto è espresso ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 del DPR 357/97 e successive modificazioni, e della "Direttiva contenente i criteri di indirizzo per l'individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS nonché le linee guida per l'effettuazione della valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. 7/04" approvate con D.G.R. n. 1191 del 30.07.2007 e sue successive modificazioni;
- 3 DI incaricare i servizi competenti alla trasmissione di tale documentazione al Comune di Lizzano in Belvedere (Bo), per gli atti di competenza.

Modena, 30/08/2022

f.to Il Direttore  
Arch. Valerio Fioravanti

( Firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993 e s.m.i. )

## **PROCEDIMENTO UNICO – ART. 53 COMMA 1 LETTERA B) LEGGE REGIONALE 24/2017; PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO PULLA-LAGO SCAFFAILOLO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO - REVISIONE 1"; VALUTAZIONE D'INCIDENZA (VINCA) PER INTERVENTI E ATTIVITA' RISPETTO AL SITO RETE NATURA 2000 ZSC-ZPS IT 4040001 "MONTE CIMONE LIBRO APERTO LAGO DI PRATIGNANO"**

### **DATI GENERALI DEL PROGETTO**

#### **Titolo del progetto**

"Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1".

Gli elaborati visionati sono quelli riportati nella documentazione del procedimento autorizzatorio unico presso l'Albo pretorio online del Comune di Lizzano in Belvedere (Bo), del Comune di Fanano, della Provincia di Modena e dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, dal 11/05/2022 al 09/07/2022.

#### **Provincia, Comune e Località in cui è situata l'area d'intervento**

L'area d'intervento, relativa al Sito Rete Natura 2000 (SRN) IT 4040001, è situata in Provincia di Modena, in Comune di Fanano.

#### **Soggetto proponente**

Il Soggetto Proponente è il Comune di Lizzano in Belvedere.

### **MOTIVAZIONI DEL PROGETTO**

#### **Inquadramento del progetto negli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti**

- Regolamento (UE) 2016/424 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 marzo 2016 relativo agli impianti a fune.
- "Disposizioni e specificazioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone" (DI) emanate con D.D. n. 172 del 18/06/2021.
- Regione Emilia-Romagna Determinazione Resp. Serv. Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale n. 1457 del 28/01/2021 "LR 4/2018, art. 11 "Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) relativo al Progetto "Nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" in Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale", proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere (Bo) in corso di conclusione con la verifica di ottemperanza delle prescrizioni di Screening.
- Piano territoriale del Parco dell'Alto Appennino Modenese (Parco del Frignano) (PTP) approvato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione della Giunta Regionale n. 3337 in data 23 dicembre 1996, ART. 19 - Zona "C" di protezione ambientale; II
- Il presente Procedimento Unico – art. 53 comma 1 lettera b) Legge regionale 24/2017.

### **Finalità del progetto**

Il progetto prevede la sostituzione di due impianti a fune esistenti - una seggiovia quadriposto e una sciovia a fune alta con traini monoposto – adibiti ad attività turistica e sportiva, con un unico nuovo impianto - una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico – finalizzato ad ottimizzare la funzionalità del bacino sciistico e del turismo montano dell'area del Corno alle Scale. La seggiovia in progetto, oltre a consentire l'utilizzazione delle piste da sci esistenti nel bacino sciistico, garantisce anche il collegamento pedonale estivo ed invernale dell'area più a valle fino al Rifugio Duca degli Abruzzi ed al vicino Lago Scaffaiolo. La concezione del nuovo impianto è finalizzata sia a garantire le migliori condizioni di trasporto invernale ed estivo (per sciatori e pedoni), sia a limitare il consumo di suolo. Il progetto prevede un sistema di immagazzinaggio dei veicoli in stazione, senza costruzione di appositi locali destinati a magazzino, la riduzione del numero dei sostegni di linea finalizzata a ridurre gli impatti sulla percezione visiva del paesaggio, l'ottimizzazione dei volumi costruiti e dei conseguenti movimenti di terra utili al migliore inserimento delle nuove opere ed alla mitigazione degli impatti sulle componenti naturali maggiormente esposte sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Inoltre, dalla rimozione della seggiovia quadriposto "Direttissima" e dalla sciovia a fune alta "Cupolino" si potranno ottenere effetti benefici in termini di percezione visiva del paesaggio, con l'eliminazione totale delle loro strutture di linea e di stazione e la conseguente rinaturazione dei due tracciati. (p.to 3.2 "Finalità e obiettivi" della Relazione d'incidenza)-.

### **Livello d'interesse (locale, provinciale, regionale, nazionale o comunitario)**

Il Livello di interesse, considerando il bacino di utenza della stazione sciistica, è regionale.

### **Tipologia d'interesse (privato, pubblico, con motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica)**

Progetto di pubblico interesse, opera pubblica ai sensi del D.lgs. n. 50/2016, assoggettato a procedimento di cui all'art. 53 comma 1 lett. b) della L.R. 24/2017.

### **Indicazione d'eventuali esigenze di realizzazione del progetto connesse alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o di primaria importanza per l'ambiente**

Nessuna esigenza ascrivibile tra quelle previste.

### **Progetto soggetto a VIA**

Progetto assoggettato a Screening (Determina Dir. VIPSA Regione Emilia-Romagna n. 1457 del 28/01/2021).

## **RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DEGLI INTERVENTI**

---

### **Area interessata dagli interventi**

Le aree interessate dagli interventi sono, per la parte posta in Provincia di Modena: all'interno del Sito ZSC-ZPS IT 4040001 e del Parco Regionale dell'Alto Appennino modenese (Zona C), per la parte posta in Provincia di Bologna: in prossimità del confine del Sito ZSC-ZPS IT 4050002 "Corno alle Scale" ed all'interno dell'Area contigua del Parco regionale del Corno alle Scale.

### **Tipologie e numero degli interventi previsti**

Gli interventi prevedono le seguenti tipologie:

#### ***Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":***

Nuovo impianto di seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico, con stazione intermedia sul ramo di risalita, per trasporto pedoni e mountain bike al seguito in salita e soli pedoni in discesa. L'impianto prevede 3 stazioni (valle, intermedia, monte) e 15 sostegni di cui 9 in appoggio, 4 in ritenuta e 2 in appoggio/ritenuta (doppio effetto). Il tracciato dell'impianto in progetto ha una lunghezza di m 977,20 con pendenza media del 30,21%, con portata massima di 1.800 persone ad ora, alla velocità di 5,00 metri al secondo.

#### **Stazione di valle**

E' posizionata alla quota di 1487,38 m. s.l.m. (quota di imbarco). E' di tipo motrice tenditrice con gruppi di sincronizzazione con relative passerelle di controllo e manutenzione, rotaie del giro stazione e telaio di supporto del gruppo motore. E' affiancata da una garitta di stazione posizionata in modo da permettere il controllo del movimento dei passeggeri.

La stazione di valle occupa una superficie di mq. 395,00. E' posta nel territorio della Provincia di Bologna, Comune di Lizzano in Belvedere e area contigua del Parco regionale del Corno alla Scale, all'esterno del Sito Rete Natura 2000 IT 4040001.

### Stazione intermedia

E' posizionata alla quota di 1669,00 m. s.l.m. (quota di sbarco). E' finalizzata al consenso del solo sbarco dei fruitori sul ramo di risalita. E' composta da meccanismi di sincronizzazione (trave di rallentamento e trave di accelerazione), con sostegni in acciaio sostenuti da elevazioni in calcestruzzo armato.

La stazione intermedia occupa una superficie di mq. 274,00. E' posta all'interno del Sito Rete Natura IT 4040001 nel territorio del Parco regionale dell'Alto Appennino modenese in Zona C.

### Stazione di monte

E' posizionata alla quota di 1782,60 m. s.l.m. (quota di sbarco). E' una stazione tipo standard analoga a quella di valle, ma con copertura "bassa", tale da coprire soltanto i meccanismi di stazione. E' costituita da un rigido telaio in carpenteria metallica, supportante i gruppi di sincronizzazione con relative passerelle di controllo e manutenzione, rotaie del giro di stazione e telaio di supporto del gruppo di rinvio. I meccanismi sono composti da treno di decelerazione con ruote di gomma, da un giostazione e treno di accelerazione con presa di moto dalla fune. E' affiancata da una cabina di controllo posizionata in modo da permettere il controllo del movimento dei passeggeri. La stazione monte occupa una superficie di mq. 208,00. E' posta all'interno del Sito Rete Natura IT 4040001 nel territorio del Parco regionale dell'Alto Appennino modenese in Zona C.

### Sostegni di linea

Sono costituiti da plinti di fondazione in calcestruzzo armato del volume medio di 20 mc, disposti su strato di calcestruzzo magro di spessore di circa 10 cm. Sono realizzati all'interno di scavi eseguiti con escavatore cingolato. La profondità degli scavi dei plinti di linea è di circa m 2,10-2,30. A tali plinti sono collegati tirafondi in acciaio bonificato a cui sono collegati i fusti dei sostegni. Alla parte superiore del fusto è collegata una testata in profilati tubolari di sezione variabile a cui sono collegate le rulliere ed i flaconi per il sollevamento della fune portante traente, oltre alle pedane di manutenzione e i parapetti. Il numero dei sostegni è pari a 15, per una altezza massima di ciascuno di 15 metri.

12 sostegni sono posizionati all'interno del Sito Rete Natura IT 4040001 nel territorio del Parco regionale dell'Alto Appennino modenese in Zona C, gli altri 3 sono posizionati nel territorio della Provincia di Bologna, Comune di Lizzano in Belvedere e area contigua del Parco regionale del Corno alla Scale, all'esterno del Sito Rete Natura 2000 IT 4040001.

### **Dismissione della seggiovia "Direttissima":**

E' prevista la dismissione e il completo smontaggio e riutilizzo di parte dei materiali o lo smaltimento della seggiovia quadriposto ad agganciamento fisso, costruita nel 1999, di 919 m di lunghezza, comprendente una stazione di valle posta a 1454 m slm e una stazione di monte posta a 1687 m slm, velocità di 2 m/sec con portata di 2.400 persone/ora (costruttore: Leitner ropeways).

### **Dismissione della sciovia "Cupolino":**

E' prevista la dismissione e il completo smontaggio e smaltimento della sciovia traino monoposto, costruita nel 1985, di 645 m di lunghezza, comprendente una stazione di valle posta a 1638 m slm e una stazione di monte posta a 1817 m slm, velocità di 2 m/sec con portata di 1.200 persone/ora (costruttore: Leitner ropeways).

### **Tempi e periodicità della attività previste**

#### **Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

La durata del cantiere è stimata in circa 8/9 mesi tra il mese di aprile e il mese di novembre.

#### **Dismissione della seggiovia "Direttissima":**

La durata del cantiere per la rimozione dell'impianto esistente è stimata in circa 12 giorni, ad inizio del secondo mese dall'avvio dei lavori.

#### **Dismissione della sciovia "Cupolino":**

La durata del cantiere per la rimozione dell'impianto esistente è stimata in circa 9 giorni, ad inizio del secondo mese dall'avvio dei lavori.

### **Modalità di realizzazione delle opere**

Sono previste le seguenti fasi di lavoro:

#### **Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Il cantiere sarà suddiviso nelle seguenti zone:

ZONA 1: stazione di valle e sostegni 1 e 2 (posti all'esterno del SRN). Avrà accesso diretto dalla SP 71 della Provincia di Bologna, attraverso la strada comunale delle Malghe. Previsti movimenti per la predisposizione dei piani di fondazione per la stazione di valle e i due sostegni (ritegni) R1 e R2, con i successivi rinterrati e sistemazione dei suoli.

ZONA 2: tratta di linea tra il sostegno n.2 (R2) (escluso) ed il sostegno n. 9 (escluso), posta dalla prossimità del sostegno n. 4 (S4), verso monte, all'interno del SRN IT 4040001. Previsti scavo di linea con posa dei cavi di comunicazione e sicurezza, scavo delle fondazioni su plinti isolati dei 6 sostegni, getti di calcestruzzo armato, montaggio meccanico dei sostegni, cablaggio elettrico, posa in opera delle funi di guida e portante traente.

ZONA 3: stazione intermedia con sostegni n. 9, 10 e 11 (S9, R10, R11). Previsti scavi per piani di fondazione della stazione e dei sostegni, con successivi rinterrati e sistemazione suolo, getti di calcestruzzo armato, costruzione della pedana di sbarco, posa del locale prefabbricato per la garitta dell'agente di stazione, montaggio meccanico dei sostegni, cablaggio elettrico, posa in opera delle funi di guida e portante traente, messa in opera del servizio della stazione e prove interne finali.

ZONA 4: tratta di linea tra il sostegno n.11 (R11) (escluso) ed il sostegno n. 14 (S14) (escluso). Previsti scavo di linea con posa dei cavi di comunicazione e sicurezza, scavo delle fondazioni su plinti isolati dei 2 sostegni, getti di calcestruzzo armato, montaggio meccanico dei sostegni, cablaggio elettrico, posa in opera delle funi di guida e portante traente.

ZONA 5: dal sostegno n. 14 (S14), al sostegno n. 15 (S15) fino alla stazione di monte. Previsti scavi per piani di fondazione della stazione e dei sostegni, getti di calcestruzzo armato, successivi rinterrati e sistemazione suolo. Montaggi meccanici delle parti funiviarie, costruzione dell'edificio tecnico di manovra e del relativo locale per gli armadi elettrici, della stazione di monte, installazione della rete di BT, le operazioni di messa in servizio della stazione di rinvio ed esecuzione di prove interne finali.

#### Allestimento di cantiere

L'allestimento di cantiere sarà predisposto presso ciascuna stazione, con installazione di uffici e servizi igienici nelle stazioni di valle e di monte. Presso la stazione intermedia sarà installato un gruppo elettrogeno, mentre per le altre due stazioni vi sarà allaccio diretto alla rete elettrica. Per ciascuna stazione saranno definiti spazi destinati al deposito dei materiali e delle strutture.

#### Scavi

ZONA 1: scavo totale di circa 1.505,00 mc (posto all'esterno del SRN), necessario per la realizzazione della stazione di valle e dei sostegni R1 e R2.

ZONA 2: scavo totale di circa 1.602,00 mc, occorrenti alla realizzazione dei 6 sostegni e alla traccia lineare per i conduttori di linea. Lo scavo per ciascun sostegno è pari ad un'area di circa 100 mq con profondità di 2,10-2,30 m; lo scavo per l'alloggiamento dei conduttori di linea ha sezione media di cm 80 e profondità di cm 80-100.

ZONA 3: scavo totale di circa 2.192,00 mc necessari per la realizzazione della stazione intermedia e dei sostegni R10 e R11. Gli scavi riguardano, zona di sbancamento e a sezione aperta per la stazione e gli scavi per i sostegni e i cavidotti di linea aventi le stesse dimensioni per le stesse tipologie, già precisati per la Zona 2.

ZONA 4: scavo totale di circa 518,00 mc, occorrenti alla realizzazione dei 2 sostegni e alla traccia lineare per i conduttori di linea. Le dimensioni di tali scavi hanno le stesse dimensioni per le stesse tipologie, già precisati per le Zone precedenti.

ZONA 5: scavo totale di circa 863,00 mc necessari per la realizzazione della stazione di monte e dei 2 sostegni, totalmente riutilizzati per i rinterrati e le riprofilature del terreno tra il sostegno S14 e monte. Gli scavi riguardano, zona di sbancamento e a sezione aperta per la stazione e gli scavi per i sostegni e i cavidotti di linea aventi le stesse dimensioni per le stesse tipologie, già precisati per le Zone precedenti, inoltre scavi per il percorso di collegamento dell'area di sbarco con le piste da sci esistenti.

#### Viabilità di cantiere

La stazione di valle, la stazione intermedia, la stazione di monte ed i sostegni R1, R2, S3, S4, W8, S9, R10, R11, S12, S13, S14, ed S15, sono posti in prossimità di viabilità esistente, per questi non si rende necessaria l'apertura di piste di cantiere. Per i restanti sostegni W5, S6, ed S7, posti in adiacenza a sostegni esistenti della seggiovia "Direttissima", verrà seguito il tracciato del cavidotto da realizzare sotto la linea. Il materiale scavato necessario alla realizzazione della viabilità di cantiere per il tratto che va dal sostegno W5, S6 ed S7 sarà pari a circa 176,00 mc. Tale materiale sarà utilizzato per il rinterro dei cavi di linea.

#### Fondazioni delle stazioni e plinti dei sostegni di linea

Sono previsti: realizzazione dei casseri, lavorazione e posa in opera dei ferri di armatura, getto di conglomerato cementizio e disarmo

#### Montaggi

Sono previsti: il montaggio dei sostegni anteriori delle stazioni, delle strutture portanti in acciaio costituenti il telaio della stazione, delle travi di sostegno dei meccanismi di sincronizzazione con i supporti per l'alloggiamento delle componenti elettromeccaniche; il montaggio dei sostegni di linea, assemblati in cantiere e montati in autogrù; il montaggio delle opere elettromagnetiche all'interno di ogni stazione con l'uso di autogrù; l'impalmatura e posa della fune, la posa in

opera dei quadri elettrici, delle centraline idrauliche, i collegamenti idraulici tra stazione ed impianto, oltre ai cavi di potenza, segnalazione e comando; posa in opera e montaggio delle garitte e opere complementari.

#### Ripristini ambientali

Prima dell'inizio dei lavori di scavo saranno prelevate le zolle di terreno per i successivi interventi di rinverdimento e rinaturazione. Le zolle saranno disposte in aree adiacenti agli scavi. L'acqua necessaria per innaffiare le zolle sarà disponibile per trasporto con serbatoio autotrasportato.

#### Messa in servizio, prove interne e collaudi

Durata prevista di 3 settimane, serviranno al collaudo della funzionalità dell'impianto

#### **Esercizio della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Prevista l'apertura della seggiovia a servizio delle piste da sci ad uso invernale e l'apertura estiva per trasporto pedoni, con carico giornaliero di trasporto previsto in 1600.1.700 persone. Saranno necessarie le attività di manutenzione ordinaria dell'impianto, consistenti nella manutenzione delle strutture in acciaio, nella manutenzione delle 3 stazioni, nel taglio periodico della vegetazione arborea sottostante la linea (che sarà mantenuta a livello arbustivo) e la potatura delle alberature laterali alla linea.

#### **Dismissione della seggiovia "Direttissima", (lunghezza 919 m):**

Le fasi di smontaggio prevedono la seguente sequenza:

##### Allestimento di cantiere

Nei pressi delle stazioni dell'impianto da demolire, verrà definita una zona destinata alle strutture metalliche destinate allo smaltimento in discarica.

##### Smontaggio delle seggiole

##### Messa fuori tensione della fune

Mediante:

- eliminazione del tiro della fune portante traente;
- scarrucolamento dei sostegni di linea;
- taglio della fune;
- imbobinamento tramite apposito argano;
- trasporto della fune per il riutilizzo.

##### Smontaggio dei sostegni

Con:

- allestimento del cantiere;
- smontaggio rulliere e falconi di linea e trasporto;
- allentamento giunzioni flangiate;
- sollevamento dei fusti con autogrù;
- taglio tirafondi e demolizione del plinto di sostegno fino a 30 cm;
- copertura dello scavo con materiale vegetale precedentemente prelevato nella zona di lavoro.

##### Smontaggio delle stazioni

Mediante:

- rimozione pannelli di copertura;
- smontaggio apparecchiature elettromeccaniche;
- smontaggio strutture portanti;
- carico e trasporto del materiale;

##### Ripristino e rinaturazione dei luoghi

E' previsto il riposizionamento in situ delle zolle accantonate durante lo scavo, generato dalla rimozione dei sostegni di linea e dalla costruzione della strada di cantiere, al fine di garantire il rinverdimento delle superfici

#### **Dismissione della sciovia "Cupolino", lunghezza (645 m):**

Le fasi di smontaggio prevedono la seguente sequenza:

##### Allestimento di cantiere

Nei pressi delle stazioni dell'impianto da demolire, verrà definita una zona destinata alle strutture metalliche destinate allo smaltimento in discarica.

##### Smontaggio traini monoposto

##### Messa fuori tensione della fune

Mediante le seguenti lavorazioni:

- eliminazione del tiro della fune portante traente;
- scarrucolamento dei sostegni di linea;
- taglio della fune per rifiuto;
- imbobinamento tramite apposito argano;
- trasporto della fune per il riutilizzo.

#### Smontaggio dei sostegni

Sono previsti in sequenza:

- allestimento del cantiere;
- taglio dei sostegni alla base
- ribaltamento dei sostegni tramite funi guida;
- carico e trasporto dei sostegni nell'area di deposito a valle;
- taglio dei tirafondi e demolizione del plinto del sostegno fino a 30 cm;
- copertura dello scavo con materiale vegetale precedentemente prelevato nella zona di lavoro.

#### Smontaggio delle stazioni

Mediante:

- rimozione pannelli di copertura;
- smontaggio apparecchiature elettromeccaniche;
- smontaggio strutture portanti;
- carico e trasporto del materiale;

#### Ripristino e rinaturazione dei luoghi

E' previsto il riposizionamento in situ delle zolle accantonate durante lo scotico, generato dalla rimozione dei sostegni di linea e dalla costruzione della strada di cantiere, al fine di garantire il rinverdimento delle superfici.

#### **Complementarietà con altri piani/progetti/programmi e loro caratteristiche principali**

Non si riscontrano complementarietà con altri progetti, se non la localizzazione all'interno del comprensorio sciistico di Corno alle Scale, tra i Comuni di Lizzano in Belvedere e Fanano e le Province di Bologna e Modena e uno "Studio di fattibilità collegamento funicolare Doganaccia-Corno alle Scale nel territorio del Comune di San Marcello Piteglio" (L. Breschi, 2019) redatto per conto del medesimo Comune.

L'intervento rientra nei programmi di cui alle seguenti Delibere:

- n. 1992 del 21/11/2016, di G.R. della Regione Emilia-Romagna, nella quale la Regione approvava il "Protocollo d'intesa tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Emilia-Romagna e la Regione Toscana ai fini del sostegno e della promozione congiunta degli impianti sciistici della montagna tosco-emiliano romagnola";
- n. 1577 del 16/10/2017, rettificata con la n. 1731 del 6/11/2017 di G.R. della Regione Emilia-Romagna di condivisione di accordo definitivo tra le Regioni Toscana ed Emilia-Romagna "per il sostegno e la promozione congiunta degli impianti sciistici della montagna tosco emiliano-romagnola";
- N. 1225 del 9/11/2017 della Regione Toscana di approvazione dell'accordo di programma ed elenco delle opere.

## **RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA DELL'AREA D'INTERVENTO E DEL SITO**

---

#### **Indicazione del sito Natura 2000 interessato.**

Il Sito Natura 2000 interessato è lo ZSC-ZPS IT4040001 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano.

Lo ZSC-ZPS presenta 26 Habitat di interesse comunitario di cui 5 prioritari e 3 di interesse regionale quali:

Acque oligomesotrofe calcaree con vegetazione bentica di *chara sp.* n. codice 3140, Laghi eutrofici naturali 3150; Fiumi alpini con vegetazione riparia legnosa a *Salix eleagnos* 3240; Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitans* e *Callitriche-Batrachion* 3260; Lande secche 4030, Lande alpine e subalpine 4060, Formazioni di *Juniperus communis* su lande o prati calcarei 5130, Formazioni erbose boreo-alpine silicicole 6150, Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine 6170, Formazioni erbose secche seminaturali 6210, Formazioni erbose di Nardo 6230, Praterie a *Molin* 6410. Praterie di megaforie eutrofiche 6430, Praterie magre da fieno a bassa altitudine 6510, Torbiere alte attive 7110, Torbiere di transizione e instabili 7140, Sorgenti pietrificanti con formazione *Cratoneurion*, 7220, Ghiaioni calcarei e scisto-calcarei montani e alpini *Thlaspietea rotundifolii* 8120, Ghiaioni del Mediterraneo 8130, Pareti rocciose calcaree con vegetazione casmofitica 8210, Pareti rocciose silicee con vegetazione casmofitica 8220, Rocce silicee con vegetazione pioniera 8230, Grotte non ancora sfruttate a livello turistico 8310, Faggeti dell'*Asperulo-Fagetum* 9130, Foreste alluvionali residue di *Alnion glutinoso-incanae* 91E0, castagneti 9260, Torbiere acide montano subalpine

*Caricetalia nigrae* e altre fitocenosi ad esso connesse Cn, Cariceti e Cipereti a grandi *Carex* e *Cyperus Magnocaricion* Mc, Canneti palustri: fragmiteti, tifeti e scirpeti d'acqua dolce Phragmition Pa.

Le specie (uccelli e mammiferi) di interesse comunitario presenti sono:

tottavilla, aquila reale, astore, falco pecchiaiolo, falco di palude, biancone, airone bianco maggiore, calandro, succiacapre, piviere tortolino, codirossone, culbianco, prispolone, averla piccola, lui verde, beccafico, usignolo, sterpazzola, lupo, puzzola, varie specie di chiroterri;

Le Specie botaniche di interesse comunitario sono 14 tra cui di cui *Aquilegia alpina*, varie specie di Licopodi come *Diphasiastrum alpinum*, *Huperzia selago*, *Lycopodium annotinum* e *Lycopodium clavatum*; inoltre, *Galanthus nivalis*, varie specie di Sfagni, presenti nel lago Pratignano e il lichene *Cladonia mitis*.

#### **Indicazione dell'eventuale presenza d'Aree protette**

Parte degli interventi, sono posti all'interno della Zona C del Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese. Per tale Zona, il vigente Piano Territoriale del Parco regionale dell'Alto Appennino modenese, approvato con Delibera di G.R. della Regione Emilia-Romagna n. 3337 del 23/12/1996, all'art. 19 "Zone C di protezione ambientale" definisce le aree destinate agli " (...) impianti e piste per lo sci da discesa, in cui è necessario regolamentare le attività escursionistiche e ricreative ed inoltre promuovere attività di riqualificazione ambientale. (...). Tale articolo definisce la "Sottozona" C1 denominata "Il Cupolino" la quale "(...) necessita di un intervento di riordino e riqualificazione ambientale, da definirsi mediante un Progetto di intervento particolareggiato (...).

La parte degli interventi posti all'interno del territorio della Provincia di Bologna, sono posti all'interno dell'area contigua del Parco regionale del Corno alle Scale.

#### **Inquadramento generale dell'area d'intervento e del sito**

L'area interessata dagli interventi, è posta in prossimità del principale crinale appenninico, di spartiacque tra Emilia-Romagna e Toscana. L'area è caratterizzata in particolare dalla presenza di praterie di quota, con habitat e specie di interesse comunitario, tra cui l'habitat 6230 "Formazioni erbose di Nardo" e costituisce areali di caccia o di transito di diverse specie di uccelli tra cui: *Aquila chrysaetos* (Aquila reale), *Pernis apivorus* (Falco pecchiaiolo), *Circaetus gallicus* (Albanella reale), *Charadrius morinellus* (Piviere tortolino).

E' caratterizzata da formazioni prative in corrispondenza delle piste da sci e degli impianti di risalita e da formazioni arbustive ed arboree ai margini degli stessi.

L'area interessata dalle formazioni erbacee ed arbustive sviluppatasi lungo la linea dell'impianto di risalita di nuova realizzazione, risente di manomissioni antropiche realizzate nel tempo, colonizzate poi successivamente da differenti formazioni vegetazionali.

Il tracciato proposto dal nuovo impianto ricalca per buona parte il tracciato della seggiovia "Direttissima", dalla parte basale, fino all'attuale stazione di arrivo. Il disturbo delle cenosi, in particolare dell'area a *Nardus* è evidenziato anche dalla presenza di *Cynosurus cristatus*, specie non propriamente caratteristica dei nardeti, ma di pascoli o ambienti calpestati con buona disponibilità di nutrienti.

Dal punto di vista forestale, la parte inferiore del tracciato attraversa un popolamento ceduo di faggio ed una fascia di ceduo in rinnovazione.

#### **Indicazione dell'eventuale presenza di habitat o di specie animali e vegetali d'interesse comunitario nell'area di intervento con particolare riferimento a quelli prioritari**

Nell'area vasta di influenza del progetto, è riscontrabile la presenza dei seguenti habitat del SRN IT 4040001, riportati in tabella:

Habitat	Descrizione	Superficie (ha)
4060	Lande alpine e boreali	35,07
6150	Formazioni erbose boreo-alpine silicicole	25,66
6170	Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine	23,50
6230	Formazioni erbose di Nardo	7,32
8120	Ghiaioni calcarei e scisto-calcarei montani e alpini <i>Thlaspietea rotundifolii</i>	4,04
8130	Ghiaioni del Mediterraneo	5,45
8220	Pareti rocciose silicee con vegetazione casmofitica	0,09

L'area d'intervento, relativa ai siti di nuovo impianto delle 2 stazioni (a monte e intermedia), dei 12 sostegni (più a monte) e del cavidotto, nonché della dismissione della seggiovia "Direttissima", posti all'interno del SRN, coinvolge aree prative più circoscritte rispetto alle dimensioni citate in tabella, con presenza dei seguenti habitat di interesse comunitario: 4060, 6150, 6230 e 8130.

L'area degli interventi di dismissione della sciovia "Cupolino" posti all'interno del SRN, coinvolge aree prative più circoscritte rispetto alle dimensioni citate in tabella, con presenza dei seguenti habitat di interesse comunitario: 4060,

6150, 6170, 8120 e 8130.

In merito alla presenza di specie animali, nell'area vasta di influenza del progetto, è riscontrabile la presenza delle seguenti specie:

Invertebrati:

*Rosalia alpina* (Rosalia)  
*Parnassius apollo* (Apollo)

Anfibi

*Bombina pachypus* (Ululone appenninico)  
*Bufo bufo* (Rospo comune)  
*Rana temporaria* (Rana alpina o Rana montana o Rana rossa)  
*Salamandra salamandra* (Salamandra)

Uccelli

*Aquila chrysaetos* (Aquila reale)  
*Circaetus gallicus* (Biancone)  
*Circus cyaneus* (Albanella reale)  
*Pernis apivorus* (Falco pecchiaiolo)  
*Falco peregrinus* (Falco pellegrino)  
*Charadrius morinellus* (Piviere tortolino)  
*Caprimulgus europaeus* (Succiacapre)

Mammiferi

*Canis lupus* (Lupo appenninico)  
*Rhinolophus hipposideros* (Ferro di cavallo minore)  
*Barbastella barbastellus* (Barbastello)  
*Miniopterus schreibersii* (Miniottero comune)  
*Chionomys nivalis* (Arvicola delle nevi)

L'area degli interventi relativa al nuovo impianto, alle dismissioni della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino", coinvolge aree circoscritte che non annoverano la presenza stabile delle specie citate.

Riguardo alle specie vegetali, non sono segnalate nelle aree di intervento, specie vegetali di interesse comunitario.

**DESCRIZIONE DELLE INTERFERENZE TRA OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE ED IL SISTEMA AMBIENTALE (HABITAT E SPECIE ANIMALI E VEGETALI PRESENTI NEL SITO)**

**FASE DI CANTIERE**

**Uso di risorse naturali (presenti nel sito) per l'intervento:**

**Prelievo di materiali**

***Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":***

Il prelievo riguarda l'utilizzo del suolo prodotto dalle azioni di scavo e sbancamento per la realizzazione della nuova seggiovia. E' previsto il riutilizzo del materiale scavato che verrà reimpiegato per le operazioni di rinterro e rilevato nelle aree di stazione, nonché per la realizzazione del collegamento della stazione di monte con le piste da sci. I quantitativi di terreno interessato dagli scavi sono indicati nella seguente tabella:

Zone cantiere	Opere	Scavo Mc	Riporto Mc
ZONA 1	Valle e sostegni R1 e R2	1.480,00	520,00
	Cavidotti di linea	25,00	25,00
ZONA 2	Cavidotti di linea	468,00	468,00
	Sostegni S3, S4, W5, S6, S7, W8	1.134,00	1.134,00
ZONA 3	Intermedia e sostegni R10 e R11	1.955,00	2.905,00
	Cavidotti di linea	48,00	48,00

	Sostegno S9	189,00	189,00
ZONA 4	Cavidotti di linea	140,00	140,00
	Sostegni S12 e S13	378,00	378,00
ZONA 5	Stazione di monte	455,00	465,00
	Cavidotti di linea	30,00	30,00
	Sostegni S14 e S15	378,00	378,00
TOTALE Mc		6.680,00	6.680,00

Complessivamente non vi sarà asportazione di terreno, dato che i volumi rimossi saranno utilizzati per i riporti e i rilevati: Non significativo.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Relativamente alla dismissione della seggiovia “Direttissima” e della sciovia “Cupolino”, il terreno rimosso per l’eliminazione degli impianti verrà riposizionato al termine dei lavori negli stessi luoghi: Non significativo.

**Taglio di vegetazione**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

La realizzazione delle opere per la nuova seggiovia comporta ingombri permanenti per la realizzazione delle stazioni intermedia e di monte e messa in opera dei sostegni e disturbi temporanei per l’interramento del cavidotto, oltre alla riduzione di superficie boscata all’interno del SRN di 231 mq. Per tale riduzione della superficie boscata è stato predisposto il calcolo degli oneri di compensazione secondo le previsioni della DGR 549/2012. E’ prevista, inoltre, la preventiva rimozione temporanea del cotico erboso, sulle aree di manovra dei mezzi delle aree di intervento. Il cotico sarà poi riposto in posizione originaria.

La seguente tabella individua le superfici di intervento e le porzioni di habitat interessate:

Descrizione		Ingombro permanente mq	Disturbo temporaneo mq	Habitat di interesse comunitario
Tipo manufatto	Codice			
Sostegno	R1	4,5		No habitat (esterno SRN)
Sostegno	R2	4,5		No habitat (esterno SRN)
Sostegno	S3	4,5		No habitat (esterno SRN)
Sostegno	S4	4,5		No habitat
Sostegno	W5	4,5		No habitat
Sostegno	S6	4,5		4060 (100%)
Sostegno	S7	4,5		4060 (100%)
Sostegno	W8	4,5		6150 (100%)
Sostegno	S9	4,5		6150 (100%)
Sostegno	R10	4,5		No habitat
Sostegno	R11	4,5		No habitat
Sostegno	S12	4,5		No habitat
Sostegno	S13	4,5		4060 (100%)
Sostegno	S14	4,5		4060 (100%)
Sostegno	S15	4,5		4060 (100%)
Cavidotto			1.270,5	No habitat
			543,5	
			234,2	4060 (70%) + 6150 (30%)
			677,8	
			169,5	4060 (70%) + 6150 (30%)
			4,6	
			0,5	6150 (90%) + 8130 (10%)
			154,3	4060 (100%)
			884,6	6150 (100%)
			927,5	6230 (100%)
Stazione di valle		980,0		No habitat (esterno SRN)
Stazione intermedia		603,0	601,0	6150 (100%)
			2,0	4060 (70%) + 6150 (30%)

Stazione di monte		268,0	155,0	6150 (90%) + 8130 (10%)
			113,0	4060 (50%) + 6150 (50%)

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Relativamente agli interventi di dismissione della seggiovia “Direttissima” e della sciovia “Cupolino” al fine di garantire il rapido rinverdimento delle superfici, le zolle di terreno preventivamente asportate prima dell’avvio dei lavori per la realizzazione della strada di cantiere e di smontaggio dei sostegni di linea, verranno riposizionate in loco, in modo da velocizzare l’attecchimento delle specie botaniche autoctone presenti in situ. La superficie di intervento è calcolata in 1.560 mq.

**Variazione delle caratteristiche ambientali ed ecologiche**

Gli interventi di ingombro permanente per la posa in opera delle stazioni intermedia e di monte e dei sostegni comportano una perdita definitiva di circa 22 mq di habitat 4060, di circa 821 mq di habitat 6150 (comprensivi di superficie residuale di habitat 8130), oltre ad un disturbo temporaneo dovuto alle lavorazioni di posa del cavidotto e delle due stazioni, di circa 1.376 mq di habitat 4060, di 1.292 mq di habitat 6150, di 927 mq di habitat 6230. A compensazione delle porzioni di habitat persi definitivamente sulle superfici degli impianti dismessi, saranno ripristinati mediante interventi di rinaturazione di 57 mq di habitat 4060, di 36 mq di habitat 6150 e di 62 mq di habitat 6230. Ad ulteriore compensazione sono previsti interventi di riqualificazione all’interno del territorio del SRN, di circa 4.000 mq di habitat 4060 e di circa 665 mq di habitat 6150. Sono previsti inoltre riqualificazioni di tre torbiere (habitat di interesse regionale Cn) per una superficie di circa 1.000 mq ed interventi di miglioramento di popolamenti di faggio su 11,70 ha e miglioramenti di popolamenti di conifere su 1,20 ha di superficie, in aree di SRN, al fine di favorire l’ingresso per rinnovazione naturale di latifoglie e la creazione di cataste di legname al fine di implementare la dotazione di necromassa per la fauna e flora saproxilica.

**Fattori d’alterazione morfologica del territorio e del paesaggio per l’intervento:**

**Consumo occupazione di suolo**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

In fase di cantiere vi sarà occupazione di suolo dovuta alla presenza dei mezzi d’opera, delle attrezzature necessarie agli interventi e alla messa in opera delle stazioni intermedia, di monte e dei sostegni.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

In fase di cantiere vi sarà occupazione temporanea di suolo dovuta alla presenza dei mezzi d’opera. Vi sarà poi compensazione con il prelievo e lo smaltimento di tutti i sostegni e di tutte le strutture rimosse.

**Costipamento e Impermeabilizzazione del suolo:**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

Vi sarà costipamento di suolo dovuta alla presenza dei mezzi d’opera, degli operatori, delle attrezzature necessarie agli interventi e impermeabilizzazione dovuta alla realizzazione delle stazioni intermedia, di monte e dei sostegni.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Vi sarà costipamento temporaneo di suolo dovuto alla presenza dei mezzi d’opera. Vi sarà poi compensazione con il prelievo e lo smaltimento di tutti i sostegni e di tutte le strutture rimosse.

**Escavazione**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

Saranno realizzati scavi le cui dimensioni sono state indicate nei paragrafi precedenti.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Saranno realizzati gli scavi al fine dello smontaggio delle strutture. Tali scavi saranno coperti e ripristinati con il rinterro del materiale prelevato e ricoperti con il cotico erboso precedentemente accantonato.

**Interferenza con il deflusso idrico superficiale e/o sotterraneo**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

Saranno realizzati scavi le cui dimensioni sono state indicate nei paragrafi precedenti. Non si riscontrano interazioni negative significative.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Non significativa.

**Modificazione di zone umide**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

Nessuna.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Nessuna.

**Modifica delle pratiche colturali**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Nessuna.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Nessuna.

**Alterazione delle dinamiche naturali, inserimento di specie alloctone**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Nessuna.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Nessuna.

**Percezione visiva**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

La nuova linea segue sostanzialmente il tracciato della precedente "Direttissima". I sostegni S13, S14, S15 e la stazione di monte saranno posizionati a monte dell'arrivo della seggiovia precedente e costituiranno nuovi elementi strutturali presenti sul territorio.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

La dismissione, in particolare della sciovia, contribuirà ad una "rinaturalizzazione" della percezione visiva dell'area.

**Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale per l'intervento:**

**Inquinamento del suolo**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Non significativo. Possibile rischio di perdita di carburanti o lubrificanti da parte dei mezzi e delle attrezzature di cantiere o di frammenti di materiali plastici o metallici, durante le lavorazioni.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Non significativo. Possibile rischio di perdita di carburanti o lubrificanti da parte dei mezzi e delle attrezzature di cantiere o di frammenti di materiali plastici o metallici, durante le lavorazioni.

**Inquinamento dell'acqua (superficiale o sotterranea)**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Non significativo. Possibile rischio di perdita di carburanti o lubrificanti da parte dei mezzi e delle attrezzature di cantiere o di frammenti di materiali plastici o metallici, durante le lavorazioni.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Non significativo. Possibile rischio di perdita di carburanti o lubrificanti da parte dei mezzi e delle attrezzature di cantiere o di frammenti di materiali plastici o metallici, durante le lavorazioni.

**Inquinamento dell'aria (emissioni di gas, polveri e odori)**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Non significativo: dovuto alle emissioni dei mezzi d'opera di cantiere e circolazione dei mezzi con sollevamento di polvere.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Non significativo: dovuto alle emissioni dei mezzi d'opera di cantiere e circolazione dei mezzi con sollevamento di polvere.

**Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Non significativo: temporaneo e limitato ai mezzi d'opera di cantiere e presenza umana.

**Dismissione della seggiovia "Direttissima", e sciovia "Cupolino":**

Non significativo: limitato ai mezzi d'opera di cantiere e presenza umana.

**Produzione di rifiuti e scorie**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto "Polla-Lago Scaffaiolo":**

Non significativo. Eventuale rischio di dispersione di una piccola quantità di frammenti di lavorazione

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Non significativo: nel caso della seggiovia “Direttissima” è previsto il recupero di tutte le componenti per il successivo riposizionamento dell’impianto in altro sito, per la sciovia è previsto il recupero e lo smaltimento di tutti i materiali dell’impianto.

**Rischio d’incidenti per l’intervento:**

**Realizzazione della seggiovia quadriposto “Polla-Lago Scaffaiolo”:**

Non si ravvisa la possibilità, in fase di cantiere, che avvengano fenomeni che possono avere interferenza significativa con la conservazione di habitat/specie presenti nel Sito.

**Dismissione della seggiovia “Direttissima”, e sciovia “Cupolino”:**

Non si ravvisa la possibilità, in fase di cantiere, che avvengano fenomeni che possono avere interferenza significativa con la conservazione di habitat/specie presenti nel Sito.

**FASE DI ESERCIZIO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO “POLLA-LAGO SCAFFAIOLO**

**Uso di risorse naturali (presenti nel sito) per l’intervento:**

**Prelievo di materiali**

Non significativo: non è previsto prelievo di materiali in tale fase.

**Taglio di vegetazione**

Non significativo. E’ previsto in fase di manutenzione ordinaria dell’impianto, il contenimento della vegetazione arborea ostruente o pericolosa per la linea, secondo i parametri della normativa di legge.

**Fattori d’alterazione morfologica del territorio e del paesaggio per l’intervento:**

**Consumo occupazione di suolo**

In fase di esercizio non sono previste ulteriori occupazioni di suolo da parte di mezzi o attrezzature. Eventuali stazionamenti di mezzi o attrezzature si reputano occasionali e temporanee. Non significativo.

**Costipamento e Impermeabilizzazione del suolo:**

In fase di esercizio la nuova seggiovia comporterà un aumento del numero dei visitatori giornaliero, che in periodo primaverile-estivo apporterà costipamento e calpestio del suolo, in particolare sulle superfici e sugli habitat adiacenti e comunque posti nelle immediate vicinanze della stazione di monte, del rifugio “Duca degli Abruzzi” e del “Lago Scaffaiolo”. La previsione di presenza turistica giornaliera, in periodo estivo in tali aree, viene stimata in 1.600-1.700 persone.

**Escavazione**

Non prevista.

**Interferenza con il deflusso idrico superficiale e/o sotterraneo**

Non significativo.

**Modificazione di zone umide**

Non significativo.

**Modifica delle pratiche colturali**

Nessuna

**Alterazione delle dinamiche naturali, inserimento di specie alloctone**

Non significativa.

**Percezione visiva**

Presenza giornaliera e quindi occasionale/temporanea di 1.600-1.700 di persone. Non significativa, data dalla temporaneità del fenomeno.

**Fattori d'inquinamento e di disturbo ambientale per l'intervento:**

**Inquinamento del suolo**

Non significativo

**Inquinamento dell'acqua (superficiale o sotterranea)**

La presenza stimata giornaliera di 1.600-1.700 persone può comportare interferenze, relative al carico antropico nel luogo con la presenza di numerose persone nell'area circostante la stazione di arrivo, pertanto nell'intorno del Lago Scaffaiolo e di conseguenza sul corpo idrico e sugli habitat circostanti. A ciò si aggiunge la ridotta dimensione dell'unico rifugio presente "Duca degli Abruzzi" e quindi l'inadeguatezza dei servizi igienici attualmente presenti, rispetto al possibile carico antropico.

Lo studio non prende in esame il possibile apporto di animali domestici (cani), che può verificarsi al seguito della moderna fruizione turistica, anche in aree di montagna. La presenza di tali animali domestici può interferire con le caratteristiche fisiche e biologiche delle acque del Lago Scaffaiolo.

**Inquinamento dell'aria (emissioni di gas, polveri e odori)**

Non significativo.

**Inquinamento acustico (produzione di rumore/disturbo/vibrazioni)**

Le simulazioni effettuate per la valutazione di impatto acustico della stazione in fase di esercizio hanno evidenziato che il rispetto dei 50 dBA è riscontrabile a circa 30 m dalle sorgenti sonore, con limite di classe IV. Non significativo

**Produzione di rifiuti e scorie**

Non significativo.

**Impatti in fase di esercizio:**

**Tabella riassuntiva dei principali fattori di disturbo ambientale:**

La valutazione di alcuni fattori, come la presenza elevata di persone in determinati intervalli giornalieri, in determinati periodi dell'anno, non consente un'espressione adeguata della significatività dell'incidenza, data la mancanza, nella Relazione d'incidenza, di dati sulla dinamica temporale e comportamentale delle popolazioni di alcune specie (es: *Charadrius morinellus*):

Fattori perturbativi	Fattori perturbativi derivanti	Estensione	Potenziati fonti di pressione	Potenziati effetti su habitat e specie	Potenziati bersagli
Passeggiate, equitazione e attività con veicoli non motorizzati	Calpestio eccessivo	Crinale tra Lago Scaffaiolo e Corno alle Scale	Disturbo antropico	Disturbo della fauna per presenza umana	Specie più sensibili potenzialmente presenti sul crinale: <i>Chionomys nivalis</i> <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Circus cyaneus</i> , <i>Falco peregrinus</i> , <i>Charadrius morinellus</i>
	Inquinamento da rumore e disturbi sonori	Crinale tra Lago Scaffaiolo e Corno alle Scale	Fattori perturbativi che ne derivano	fonoinquinamento	Specie più sensibili potenzialmente presenti sul crinale: <i>Chionomys nivalis</i> <i>Aquila chrysaetos</i> , <i>Circus cyaneus</i> , <i>Falco peregrinus</i> , <i>Charadrius morinellus</i>
Sci, sci alpinismo, sci fuori pista, sci escursionismo		Tra stazione di valle e crinale tra Lago Scaffaiolo e Corno alle Scale	Disturbo antropico	Disturbo della fauna per presenza umana	Nessun bersaglio specifico
Calpestio		Crinale tra Lago	Disturbo	Potenziato	Habitat: 4060, 6150, 6170,

eccessivo		Scaffaiolo e Corno alle Scale	antropico per occupazione temporanea di suolo	perdita di habitat	6230 Specie: <i>Cladonia mitis</i> , <i>Diphasiastrum alpinum</i> , <i>Gentiana lutea</i> , <i>Huperzia selago</i> , <i>Lycopodium clavatum</i>
Lesioni o decessi da impatti con infrastrutture o veicoli	Vedi nota (*)	Tracciato della linea "Polla-Lago Scaffaiolo"	Perdita di individui per collisione contro i cavi della linea	Potenziale perdita di individui di specie	<i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Pernis apivorus</i>
Inquinamento da rumore e disturbi sonori		Tracciato della linea "Polla-Lago Scaffaiolo" e crinale tra Lago Scaffaiolo e Corno alle Scale	Alterazione temporanea del clima acustico locale	Potenziale disturbo temporaneo alla fauna per fonoinquinamento e presenza umana	Nessun bersaglio specifico
Riduzione degli spostamenti o delle migrazioni/pr esenza barriere agli spostamenti o alla migrazione		Tracciato della linea "Polla-Lago Scaffaiolo"	Frammentazione per presenza fisica della linea	Frammentazione di habitat o habitat di specie	<i>Rhinolophus hipposideros</i> , <i>Barbastella barbastellus</i> , <i>Pernis apivorus</i>

(\*) Uno degli elementi impattanti è costituito dalla possibilità di collisione degli uccelli o chiroterteri in volo con le funi della linea, la cui presenza fisica costituisce anche un elemento di frammentazione di habitat di specie. Va però evidenziato che a fronte di una nuova linea con lunghezza di cavo di fune di 977,20 m, sono sottratti 1.500 m di cavi di fune delle due linee dismesse, con una riduzione finale di circa 522 m di presenza di cavi aerei nell'area.

#### ***Variazione delle caratteristiche ambientali ed ecologiche***

Al fine di inserire elementi di compensazione e di mitigazione a favore della fauna presente in loco sono previsti interventi atti a favorire la conservazione e la riproduzione della fauna minore, come la creazione di piccole pozze temporanee per la riproduzione e la sopravvivenza degli anfibi. Le zone umide, di idonea dimensione (6-10 mq), dovranno avere le caratteristiche atte a mantenere l'acqua il più a lungo possibile (per tutto il periodo estivo) e saranno posizionate in prossimità dei punti di raccolta degli scoli delle acque piovane o in prossimità di impluvi naturali. E' prevista la realizzazione di 6-8 pozze temporanee poste in parte all'interno del SRN.

#### **Rischio d'incidenti:**

Non significativo

### **CONGRUITÀ DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE CON LE NORME GESTIONALI PREVISTE NELLE MISURE DI CONSERVAZIONE O NELL'EVENTUALE PIANO DI GESTIONE DEL SITO**

Le Misure Generali di Conservazione della Regione Emilia Romagna, approvate con D.G.R. n. 1147 del 16/07/2018 ammettono "(...) gli interventi di sostituzione ed ammodernamento anche tecnologico degli impianti di risalita delle piste da sci esistenti necessari per la loro messa a norma rispetto alla sicurezza delle stesse che non comportino un aumento dell'impatto sul sito in relazione agli obiettivi di conservazione delle ZPS e dei SIC, che prevedano lo smantellamento degli impianti dismessi e previa valutazione di incidenza (VInCA)".

Per le Misure Generali di Conservazione presenti, è quindi essenziale la dimostrazione di assenza di aumento dell'impatto dato dalla non alterazione del grado di conservazione che le azioni di progetto possono indurre su habitat e specie di interesse comunitario, all'interno del Sito Rete Natura coinvolto.

Se si verificano le condizioni di cui sopra, si può affermare che gli interventi progettuali previsti non saranno in contrasto con la Normativa delle Misure Generali di Conservazione (MGC) dei Siti Rete Natura 2000 (ZSC e ZPS) e con le Misure Specifiche di Conservazione del Sito Rete Natura IT4040001, approvate con Delibera di G.R. 22/01/2018, n. 79 "Approvazione delle Misure Generali di conservazione, delle Misure Specifiche di conservazione e dei Piani di gestione dei Siti Natura 2000" e modificate con Delibera di G.R. 16/07/2018, n. 1147 "Approvazione delle modifiche alle Misure Generali di Conservazione, alle Misure Specifiche di Conservazione e ai Piani di Gestione dei Siti Rete Natura 2000", di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 79/2018 (Allegati A, B e C)".

## VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO/PROGETTO/PROGRAMMA E DELLE EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE (RAPPORTO TRA LE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE E LE COMPONENTI BIOTICHE, ABIOTICHE E LE CONNESSIONI ECOLOGICHE PRESENTI NELL'AREA E NEL SITO)

### Rapporto tra opere/attività previste ed habitat d'interesse comunitario presenti nell'area e nel sito, con particolare riferimento a quelli prioritari (riduzione, trasformazione o frammentazione habitat, ecc.) per l'intervento:

Le opere in progetto, rispetto agli habitat di interesse comunitario, vantano interazioni come da seguente tabella:

Habitat	Interferenze	Compensazioni	Valutazione di incidenza
4060 Lande alpine boreali	<u>Fase di cantiere:</u> Perdita temporanea di 1.376 mq di habitat; Perdita definitiva di 22 mq di habitat; Ripristino di 57 mq di habitat; <u>Fase di esercizio:</u> Potenziale perturbazione di habitat; Perdita temporanea o definitiva di habitat	Riposizionamento delle piote di cotico erboso con eventuale trasemina di specie autoctone di provenienza locale; Riqualificazione di circa 4.000 mq di habitat	Non significativa/mitigata
6150 Formazioni erbose boreo-alpine silicicole	<u>Fase di cantiere:</u> Perdita temporanea di 1.292 mq di habitat; Perdita definitiva di 821 mq di habitat; Ripristino di 36 mq di habitat; <u>Fase di esercizio:</u> Potenziale perturbazione di habitat Perdita temporanea o definitiva di habitat	Riposizionamento delle piote di cotico erboso con eventuale trasemina di specie autoctone di provenienza locale; Riqualificazione di una scarpata degradata con presenza dell'habitat mediante idrosemina di fiorume tipico dell'habitat precedentemente raccolto e posa in opera di piote erbose, su una superficie complessiva di 665 mq	Non significativa/mitigata
6230 Formazioni erbose a <i>Nardus</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Perdita temporanea di 927 mq di habitat; Ripristino di 62 mq di habitat; <u>Fase di esercizio:</u> Potenziale perturbazione di habitat Perdita temporanea o definitiva di habitat	Riposizionamento delle piote di cotico erboso con eventuale trasemina di specie autoctone di provenienza locale	Non significativa/mitigata

Gli interventi progettuali, se effettuati nel rispetto delle misure di mitigazione previste e in ottemperanza alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, non lasciano supporre interazioni significative. Pertanto l'incidenza delle opere e delle attività previste nel progetto, se condizionate all'ottemperanza delle misure di mitigazione, compensazione e alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, si ritengono di entità ridotta e non significativa rispetto agli habitat di interesse comunitario presenti nel Sito IT4040001.

**Rapporto tra opere/attività previste e specie animali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, di alimentazione, di svernamento, ecc.) per l'intervento:**

Le opere in progetto, rispetto alle specie animali di interesse comunitario, vantano interazioni come da seguente tabella:

Nome scientifico	Interferenze	Compensazioni	Valutazione di incidenza
<i>Rosalia alpina</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie; <u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie	Nell'area prossima all'impianto non è certa la presenza della specie e non sono presenti alberi habitat idonei. Pertanto non si ritiene significativa la potenziale perdita temporanea o definitiva di habitat	Nulla/Non significativa
<i>Parnassius apollo</i>	<u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie	Nell'area prossima all'impianto non è certa la presenza della specie. Non si ritiene significativa la potenziale perdita temporanea o definitiva di habitat	Nulla/Non significativa
<i>Bombina pachypus</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie; <u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie	La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. Creazione di (6-8) piccole pozze temporanee (di 6-10 mq), per la riproduzione e la sopravvivenza degli anfibi	Non significativa
<i>Bufo bufo</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie; <u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie	La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. Creazione di (6-8) piccole pozze temporanee (di 6-10 mq), per la riproduzione e la sopravvivenza degli anfibi	Non significativa
<i>Rana temporaria</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie; <u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie	La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. Creazione di (6-8) piccole pozze temporanee (di 6-10 mq), per la riproduzione e la sopravvivenza degli anfibi	Non significativa
<i>Salamandra salamandra</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita	La riduzione da due a un impianto riduce	Non significativa

	<p>temporanea di habitat per la specie;  <u>Fase di esercizio:</u>                      Perdita definitiva di habitat per la specie</p>	<p>l'estensione di impianti artificiali.                      Creazione di (6-8) piccole pozze temporanee (di 6-10 mq), per la riproduzione e la sopravvivenza degli anfibi</p>	
<i>Aquila chrysaetos</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u>                      Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana;  <u>Fase di esercizio:</u>                      Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana</p>	<p>La specie è presente nell'area vasta con popolazione stabile. L'areale di nidificazione della coppia territoriale è sufficientemente vasto da tollerare la presenza degli impianti. La riduzione da due a un impianto con la dismissione della linea "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" e la realizzazione del nuovo impianto, riduce comunque l'estensione di impianti artificiali nella zona. L'aumento della presenza umana, specie in periodo estivo si ritiene di incidenza non significativa per la specie</p>	Nulla/Non significativa
<i>Circaetus gallicus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u>                      Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana;  <u>Fase di esercizio:</u>                      Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana</p>	<p>Specie potenzialmente presente di passo.                      La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali</p>	Nulla/Non significativa
<i>Circus cyaneus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u>                      Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana;  <u>Fase di esercizio:</u>                      Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e</p>	<p>L'Albanella reale è presente nell'area vasta attorno all'impianto in periodo di migrazione. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. L'aumento della presenza umana, specie in periodo estivo si ritiene di incidenza non significativa per la specie, in quanto la stessa è più presente nei periodi di passo primaverile ed autunnale</p>	Non significativa

	presenza umana		
<i>Pernis apivorus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per inquinamento atmosferico. Potenziale disturbo temporaneo fonoinquinamento e presenza umana;</p> <p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale perdita di individui per collisione. Frammentazione di habitat per la specie</p>	<p>Il Falco pecchiaiolo è presente nel SRN sia in fase di migrazione che di nidificazione. E' potenzialmente presente nell'area vasta attorno all'impianto, ma i siti di riproduzione non sembrano interagire con l'area dell'impianto. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. Accorgimenti per aumentare la visibilità della fune potrebbero ridurre il rischio di collisione in volo</p>	Non significativa
<i>Falco peregrinus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana;</p> <p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana</p>	<p>Il Falco pellegrino è presente nell'area vasta attorno all'impianto. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. La specie non mostra difficoltà per eventuale disturbo dovuto a presenza antropica</p>	Nulla/Non significativa
<i>Charadrius morinellus</i>	<p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana</p>	<p>La specie è segnalata in periodo di migrazione (agosto-ottobre) in prossimità, ma all'esterno del SRN e dell'impianto, nella zona del M. Cornaccio. Non ci sono elementi sufficienti di conoscenza della presenza della specie, in ordine alle aree frequentate e al periodo, nel Sito Rete Natura e sulla significatività dell'impatto della presenza antropica dovuta all'impianto. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali. L'aumento della presenza antropica può avere incidenza sulla presenza della specie. Accorgimenti per limitare la presenza</p>	<p>Si ipotizza non significativa. E' necessario lo svolgimento del monitoraggio ex ante, il controllo ex post in base al quale eventualmente porre limitazioni al trasporto passeggeri dell'impianto, nel periodo di verificata e confermata presenza della specie nel Sito Rete Natura.</p>

		antropica nel periodo di passo, possono ridurre la significatività del disturbo	
<i>Caprimulgus europaeus</i>	<p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana</p>	<p>La specie è segnalata in periodo di migrazione e come nidificante nel SRN. E' potenzialmente presente nell'area vasta attorno all'impianto, ma i siti di riproduzione non sembrano interagire con tale area. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali.</p> <p>L'aumento della presenza antropica può avere incidenza sulla presenza della specie. Accorgimenti per limitare la presenza antropica nel periodo di passo, possono ridurre la significatività del disturbo</p>	Non significativa
<i>Canis lupus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie</p> <p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie</p>	<p>Il lupo è presente nell'area vasta attorno all'impianto. La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali</p>	Nulla/Non significativa
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per inquinamento atmosferico. Potenziale disturbo temporaneo fonoinquinamento e presenza umana</p> <p><u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale perdita di individui per collisione. Frammentazione di habitat per la specie</p>	<p>La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali</p>	Non significativa
<i>Barbastella barbastellus</i>	<p><u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per inquinamento atmosferico. Potenziale disturbo temporaneo fonoinquinamento e presenza umana</p> <p><u>Fase di esercizio:</u></p>	<p>La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali</p>	Non significativa

	Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale perdita di individui per collisione. Frammentazione di habitat per la specie		
<i>Miniopterus schreibersii</i>	<u>Fase di cantiere:</u> Potenziale perdita temporanea di habitat per la specie. Potenziale disturbo temporaneo alla specie per inquinamento atmosferico. Potenziale disturbo temporaneo fonoinquinamento e presenza umana <u>Fase di esercizio:</u> Perdita definitiva di habitat per la specie. Potenziale perdita di individui per collisione. Frammentazione di habitat per la specie	La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali	Non significativa
<i>Chionomys nivalis</i>	<u>Fase di esercizio:</u> Potenziale disturbo alla specie per fonoinquinamento e presenza umana	La riduzione da due a un impianto riduce l'estensione di impianti artificiali	Non significativa

Gli interventi progettuali, se effettuati nel rispetto delle misure di mitigazione previste, condizionati alla realizzazione del monitoraggio ex ante e delle azioni previste in caso di verificata presenza e rischio per le specie e comunque in ottemperanza alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, non lasciano supporre interazioni significative. Pertanto l'incidenza delle opere e delle attività previste nel progetto, se condizionate all'ottemperanza delle misure di mitigazione, compensazione e alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, si ritengono di entità ridotta e non significativa rispetto alle specie di interesse comunitario presenti nel Sito IT4040001.

**Rapporto tra opere/attività previste e specie vegetali di interesse comunitario presenti nell'area e nel sito con particolare riferimento a quelle prioritarie (riduzione delle popolazioni, alterazione habitat di riproduzione, substrato, ecc.) per l'intervento:**

Le opere in progetto, non essendo stata rilevata la presenza di specie vegetali di interesse comunitario nell'area di ubicazione delle stesse, non lasciano supporre interazioni significative nei confronti delle specie di interesse comunitario presenti nel Sito IT4040001.

**Valutazione dell'incidenza su habitat e specie in funzione del loro livello di rarità a livello locale, regionale, nazionale o comunitario per l'intervento:**

Gli interventi progettuali, se effettuati nel rispetto delle misure di mitigazione previste, condizionati alla realizzazione del monitoraggio ex ante e delle azioni previste in caso di verificata presenza e rischio per le specie e habitat e comunque in ottemperanza alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, non lasciano supporre interazioni significative. Pertanto l'incidenza delle opere e delle attività previste nel progetto, se condizionate all'ottemperanza delle misure di mitigazione, compensazione e alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, si ritengono di entità ridotta e non significativa rispetto agli habitat e alle specie di interesse comunitario presenti nel Sito IT4040001.

Visto il parere dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale espresso ai sensi dell'art. all'art. 26 della L.R. 20 maggio 2021, n. 4, così come modificato dall'art. 8 della L.R. 28 dicembre 2021 n. 19, trasmesso con nota assunta agli atti dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale al prot. n. 2725 del 23/08/2022, che esprime che l'opera per il territorio bolognese, non coinvolge il Sito Rete Natura IT 4050002 "Corno alle Scale", né alcun habitat

di interesse comunitario.

## CONCLUSIONI

---

Per le ragioni evidenziate in precedenza, l'incidenza derivante dalla realizzazione delle opere del "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla-Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" Revisione 1" relativi al Sito Rete Natura 2000 ZSC ZPS IT 4040001, condizionate all'ottemperanza del monitoraggio ex ante e delle azioni previste in caso di verificata presenza e rischio per le specie e habitat, delle misure di mitigazione, compensazione e alle prescrizioni rilasciate dalla presente VInCA, è valutata negativa, ma non significativa.

Tale valutazione di non significatività è condizionata comunque alla realizzazione delle richieste espresse nella comunicazione trasmessa in data 09/06/2022, prot n. 1653 ad oggetto "Conferenza di Servizi decisoria, ex art.12, c.2, legge n. 241/1990 "Progetto per la nuova seggiovia quadriposto Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" revisione 1"; richiesta integrazioni documentali (L. 241/1990). Richiesta integrazioni documentali e chiarimenti ai sensi dell'art. 2, c. 7, legge n. 241/1990" rispetto alle quali il proponente ha dato risposta negativa non adeguatamente motivata.

Si precisa che la presente VInCA riguarda solo la singola opera oggetto della Conferenza e non la Variante Urbanistica al P.R.G. del Comune di Fanano, per il quale strumento non è stato prodotto nessuno Studio di Incidenza.

Ogni altra opera, intervento o attività pur compatibile con la variante urbanistica dovrà essere pertanto sottoposta a specifica Valutazione di incidenza.

## PRESCRIZIONI

---

### EFFETTUAZIONE MONITORAGGIO EX ANTE ED EX POST DELL'INTERVENTO

Con riferimento alle "LINEE GUIDA NAZIONALI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA (VInCA)", Allegato 1 all'intesa Stato-Regioni, del 28 novembre 2019 (G.U. 28-12-2019), dovrà essere svolto un monitoraggio ex ante ed ex post dell'opera. Il monitoraggio dovrà essere realizzato secondo un preciso programma redatto in conformità alle citate Linee Guida, con la funzione di verificare i metodi soggettivi con i dati oggettivi, allo scopo di accertare la coerenza delle previsioni di incidenza individuate nella VInCA e, se del caso, attuare misure correttive. Il monitoraggio nel suo programma dovrà contenere una dettagliata definizione delle specie, degli habitat e degli aspetti ambientali che comprenderanno, nonché la metodologia di indagine, le tempistiche specifiche e complessive e dovrà continuare fino al completo raggiungimento dell'efficacia di ogni misura di mitigazione.

Il Piano di monitoraggio sarà sottoposto a formale approvazione da parte dell'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, il quale provvederà a richiedere il parere all'Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale. Il piano dovrà essere proposto precedentemente o contestualmente, all'approvazione del progetto esecutivo dell'opera.

Le attività di monitoraggio dovranno essere concordate con l'Ente Parchi ed i dati dovranno essere, ufficialmente e immediatamente, messi a disposizione dello stesso.

Il monitoraggio dovrà inoltre raccogliere dati aggiornati sulla presenza e consistenza delle popolazioni e dei loro habitat idonei, delle seguenti specie target e di fauna di interesse comunitario:

- per la specie: *Parnassius apollo*: verifica presenza/assenza nelle aree di intervento, limitrofe e consistenza ed estensione cartografata dell'habitat idoneo della popolazione, in stagione primaverile;
- per la specie: *Rosalia alpina*: verifica presenza/assenza in faggeta, in stagione estiva;
- per le specie: *Bombina pachypus*, *Bufo bufo*, *Rana temporaria*, *Salamandra salamandra*: verifica presenza/assenza nelle aree di intervento, limitrofe e consistenza ed estensione cartografata degli habitat idonei delle popolazioni, in stagione primaverile;
- per le specie: *Aquila chrysaetos*, *Circus cyaneus*, *Pernis apivorus*, *Falco peregrinus*, *Caprimulgus europaeus*: verifica presenza/assenza di coppie nidificanti, nelle aree di intervento e limitrofe, in stagione primaverile;
- per la specie: *Charadrius morinellus*: verifica presenza/assenza e consistenza popolazione di passo migratorio, nelle aree di intervento e limitrofe, in stagione estiva (dal 20 agosto al 20 settembre);
- per le specie: *Canis lupus*, chiroterofauna e in particolare: *Barbastella barbastellus*, *Miniopterus schreibersii*, *Rhinolophus hipposideros* e per *Chionomys nivalis*: verifica presenza/assenza nelle aree di intervento e limitrofe e consistenza delle popolazioni nelle stagioni di indagine, estiva e primaverile;

Il monitoraggio dovrà includere un'indagine sui possibili effetti causati dalla presenza antropica con dati osservati "sul campo" (es. numero, permanenza e localizzazione dei fruitori) e geo-referenziando tale dato su idonea cartografia, per cui possa essere messo in relazione agli habitat e alle specie floristiche presenti.

Riguardo l'esame del carico antropico più intensivo nella conca naturale del lago Scaffaiolo e nell'intorno del rifugio Duca degli Abruzzi, sia utilizzato il Sistema sperimentale NEMOS - Nature rEserve MOnitoring System.

Il sistema di Video Content Analysis (VCA), sperimentato e finanziato attraverso il Progetto Interreg CE CEETO (<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/CEETO.html>) nella Riserva Naturale delle Salse di Nirano, sia implementato da 3 videocamere collegate a un'unità di elaborazione dotata di Intelligenza Artificiale per monitorare e documentare i principali fattori di minaccia a supporto di possibili azioni di difesa.

Il monitoraggio dovrà comprendere una analisi sullo stato ecologico delle acque del Lago Scaffaiolo.

Il monitoraggio dovrà infine comprendere le azioni previste in caso di rischio per la perdita di specie ed habitat, incluse anche eventuali limitazioni dell'apertura dell'impianto, della capacità di trasporto dello stesso ed eventuali limitazioni o divieti di trasporto di animali domestici.

#### MISURE DI MITIGAZIONE

1. Prima dell'inizio dei lavori di scavo, si proceda al picchettamento preciso degli ingombri di cantiere;
2. Prima dell'inizio dei lavori sia verificato l'eventuale stazionamento di specie animali di interesse comunitario sulle aree di cantiere;
3. Siano utilizzati mezzi gommati di dimensioni ridotte, in modo da diminuire gli spazi di manovra necessari nelle fasi di lavoro, in sostituzione dei mezzi cingolati;
4. I macchinari di cantiere utilizzati (escavatori, dumper, autocarri, autogrù etc.) siano dotati dei necessari accorgimenti, previsti dalla legislazione vigente, per ridurre la rumorosità e contenere l'inquinamento acustico;
5. Siano attuati interventi per la riduzione delle polveri attraverso il mantenimento del livello di umidità del terreno e dei cumuli (*wetsuppression*) e la limitazione di velocità di transito dei mezzi d'opera;
6. I mezzi meccanici di cantiere, siano dotati di filtri antiparticolato e di motori con i migliori standard qualitativi per le emissioni atmosferiche;
7. Sia individuata una viabilità di cantiere percorribile dai mezzi in modo da evitare la linea di massima pendenza per evitare la formazione di ruscellamento superficiale ed erosione durante il periodo di attività di cantiere.
8. Per la stazione intermedia sia utilizzata come area di cantiere, l'area posta ad est della stazione, essendo un'area priva di habitat, con cotico fortemente rimaneggiato. Siano evitati interventi e calpestii nelle aree poste a ovest/sud/nord di tale stazione, per la presenza di habitat di interesse comunitario;
9. Per gli accantieramenti della stazione di monte, siano utilizzati i lati sud ed est in prossimità della strada di accesso;
10. Per la realizzazione dei sostegni W5, S6 e S7 si proceda seguendo il tracciato del cavidotto da realizzare sotto la linea;
11. Le superfici di suolo denudato dai movimenti di terra e dal passaggio dei mezzi siano circoscritte alla superficie minima indispensabile;
12. Per la dismissione delle due linee "Direttissima" e "Cupolino" e prima dei lavori di scavo per le stazioni, i sostegni e il cavidotto si provveda alla preventiva rimozione delle zolle (piote) con copertura vegetale (strato di terreno superficiale), ed al loro accantonamento, onde evitare la distruzione del cotico erboso;
13. Le zolle rimosse siano conservate in zone ombrose e tenute umide al fine del mantenimento delle funzioni vitali;
14. Sia posta inoltre la massima attenzione al massimo recupero di tutti i materiali in loco e alla loro conservazione destinata al riutilizzo: oltre alle zolle (piote), al materiale terroso e pietroso ed orizzonti organici del suolo;
15. Al termine dei lavori e in particolare subito dopo i rinterrati, le zolle siano rapidamente riposizionate sulle opportune aree di prelievo o comunque di prevista sistemazione;
16. Le tramezzature atte a completare il ripristino della compagine vegetale, siano eseguite con l'utilizzo di specie autoctone e fiorume di provenienza strettamente locale;
17. Sia evitato calpestio o costipamento del suolo ove non necessario alla corretta esecuzione delle opere;
18. Siano evitate le perdite olii o carburanti, utilizzando o mantenendo i mezzi d'opera in buono stato manutentivo;
19. Siano utilizzate barriere di protezione come pannelli e teli per prevenire possibili sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo o nelle acque;
20. Sia evitato lo stazionamento dei mezzi d'opera in aree sensibili e in particolare nelle vicinanze delle linee di deflusso;
21. Lo stazionamento dei mezzi di lavorazione sia effettuato all'esterno del territorio del Sito Rete natura IT 4040001;
22. I rifornimenti e i rabbocchi di olii o carburanti siano effettuati su piazzali in aree controllate (es: piazzali asfaltati) o comunque non direttamente sulle zone di lavoro;

23. Il lavaggio delle betoniere sia eseguito solo in aree controllate e pavimentate;
24. Sia eseguito un attento controllo durante le fasi del trasporto e del getto di calcestruzzo, al fine di evitare sversamenti fuori luogo sul suolo;
25. Le imprese incaricate degli interventi siano dotate degli strumenti atti a confinare eventuali sversamenti accidentali di carburanti e lubrificanti (es: materassini assorbenti, etc.);
26. La fase di cantiere non sia prolungata oltre i tempi programmati, al fine di evitare inquinamento acustico e disturbi alla fauna;
27. Tutti i rifiuti di qualsiasi genere e i materiali smontati o di risulta, compresi le basi cementizie, delle due linee dismesse e non più utilizzabili, siano puntualmente rimossi dalle aree di lavorazione e smaltiti in apposita discarica;
28. Sia eseguito il ripristino di eventuali fossi o avvallamenti provocati dal transito dei mezzi di cantiere;
29. Al termine dei lavori siano rimossi rapidamente dalle aree di cantiere, tutti i materiali e tutte le attrezzature e mezzi d'opera, presenti e sia effettuato un generale risanamento delle aree con l'eliminazione di tutti i residui di cantiere;
30. Sia vietato e precluso per la nuova seggiovia in esercizio, il trasporto di mountain bike, biciclette e comunque di qualunque mezzo di locomozione meccanico a due ruote; tale divieto dovrà essere riportato nel regolamento di esercizio dell'impianto;
31. Siano collocati, in corrispondenza della stazione di imbarco a valle, nella stazione intermedia e nella stazione di sbarco a monte e in corrispondenza del rifugio Duca degli Abruzzi, pannelli informativi, da redigere in conformità al Manuale di immagine coordinata delle aree protette della Regione Emilia-Romagna, che trattino i seguenti argomenti: descrizione dei due Parchi regionali e dei Siti della Rete Natura 2000; che descrivano specie faunistiche ed habitat particolarmente delicati cui prestare attenzione; che descrivano le norme di comportamento corrette che i visitatori devono adottare e che descrivano l'intervento di sostituzione / ammodernamento impiantistico.
32. Sia effettuato il rinnovo della segnaletica orizzontale e verticale della rete escursionistica, nei pressi dell'impianto, in accordo con il CAI di Bologna e Modena.
33. Siano riqualificati 0,4 ha di habitat 4060 – Lande alpine e boreali” mediante eliminazione di specie arboree e arbustive invasive con operazioni di manutenzione, su aree aperte non utilizzabili come piste da sci, poste in prossimità dell'area dei lavori all'interno del SRN IT 4040001 in Comune di Fanano; individuate nella Tavola delle opere di compensazione del Progetto (cfr. p.to 8.2.2. elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
34. Sia riqualificata con idrosemina di fiorume tipico dell'habitat 6150 “Formazioni erbose boero-alpine silicicole e con posa di piote erbose, sulla scarpata degradata posta a ovest dei sostegni W8 e S9 per una superficie complessiva di 665 mq, di cui alla Tavola delle opere di compensazione del Progetto (cfr. p.to 8.2.3. elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
35. Siano effettuati interventi di blocco di drenaggio, ovvero blocco dell'emissario, con conseguente innalzamento del livello dell'acqua al fine di aumento della ritenzione idrica e il mantenimento della zona umida in periodo estivo, su n. 3 torbiere per una superficie di circa 0,1 ha di cui al p.to 8.2.4. dell'elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza;
36. Siano realizzati interventi di miglioramento di popolamenti di faggio su 11,70 ha e di conifere su 1,20 ha su aree poste all'interno del SRN IT 4040001, al fine di estendere aree potenzialmente adatte alla formazione di habitat forestali quali il 9130 “Faggeti dell'*Asperulo-Fagetum*, con creazione di cataste di legname in bosco e al fine di favorire, mediante rinnovazione naturale, l'ingresso di latifoglie in boschi di conifere (cfr. p.to 8.2.5. elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
37. Siano create 8 pozze temporanee di dimensione di 6-10 mq, atte a favorire la presenza e la riproduzione di varie specie di anfibi, con mantenimento della presenza di acqua anche in stagione estiva individuate nella Tavola delle opere di compensazione del Progetto (cfr. p.to 8.3.2.3 elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
38. Siano installati sistemi di avvertimento visivo mediante l'apposizione di guaine spiralate in PVC di colore rosso, di dimensioni variabili a seconda delle caratteristiche del cavo, avvolte attorno ai cavi multicoppia della seggiovia, poste ad una distanza di circa 2m l'una dall'altra (di cui p.to 8.3.2.1 elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
39. Siano installate funi d'acciaio con trefoli con fili esterni in alternanza lucidi e zincati atti a garantire un elevato contrasto cromatico o, in alternativa, altri dispositivi tipo mod. FireFly e Birdmark atti a rendere più visibile il cavo di fune (di cui p.to 8.3.2.1 elaborato INC\_1 REV\_01 Relazione di incidenza);
40. Sia limitata la pressione antropica con limitazioni temporanee o permanenti all'accesso di persone nei luoghi o in prossimità di essi dove, a seguito dei monitoraggi, siano localizzate presenze di specie o habitat a rischio di riduzione. La limitazione implichi anche la riduzione del numero di persone trasportate dall'impianto, nel periodo privo di copertura nevosa.

**SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA,  
RICERCHE E MONITORAGGI**

*Proposta di SERVIZIO STRUMENTI DI GESTIONE DELLE AA.PP., CONSERVAZIONE DELLA NATURA, RICERCHE E  
MONITORAGGI n. 274/2022*

Oggetto: VALUTAZIONE D'INCIDENZA (VINCA) "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLALAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO - REVISIONE 1" PER GLI INTERVENTI, POSTI ALL'INTERNO DEL SITO RETE NATURA 2000 ZSC ZPS IT 4040001 "MONTE CIMONE LIBRO APERTO LAGO DI PRATIGNANO".

**Visto di Regolarità Tecnica**

Ai sensi dell'art. 147-bis comma 1 del D.Lgs. 267/2000 e smi, si appone il parere di regolarità tecnica per la parte di competenza:

FAVOREVOLE

Modena, 30/08/2022

f.to Il Responsabile del Servizio  
MINELLI FAUSTO

(firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993)

Determina N. **201** del **30/08/2022**

Oggetto: VALUTAZIONE D'INCIDENZA (VINCA) "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA-LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO - REVISIONE 1" PER GLI INTERVENTI, POSTI ALL'INTERNO DEL SITO RETE NATURA 2000 ZSC ZPS IT 4040001 "MONTE CIMONE LIBRO APERTO LAGO DI PRATIGNANO".

#### **Attestazione di Pubblicazione**

Si attesta che il presente atto è stato pubblicato all'Albo Pretorio per 15 giorni consecutivi, dal 30/08/2022 al 14/09/2022 (reg. n. 354/2022).

Modena, 16/09/2022

f.to. Il Responsabile del procedimento  
(POZZI GIULIANO)

(firma autografa sostituita a mezzo stampa  
ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs. 39/1993)



Provincia di Modena

Area Tecnica

**Programmazione urbanistica, Scolastica e Trasporti  
Pianificazione urbanistica**

## **PARERE DI REGOLARITA' TECNICA**

**OGGETTO: PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017**

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di deliberazione n. 4314/2022, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL. .

Modena li, 08/11/2022

Il Dirigente  
GAUDIO DANIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi  
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



Provincia  
di Modena

**Verbale n. 92 del 11/11/2022**

*Oggetto:* PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017

**CONSIGLIO PROVINCIALE**

La delibera di Consiglio n. 92 del 11/11/2022 è pubblicata all'Albo Pretorio di questa Provincia, per 15 giorni consecutivi, a decorrere dalla data sotto indicata.

Modena, 23/11/2022

L'incaricato alla pubblicazione

**VACCARI NICOLETTA**

(Sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



Provincia  
di Modena

**Verbale n. 92 del 11/11/2022**

*Oggetto:* PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 L.R. 24/2017 - PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO POLLA - LAGO SCAFFAILOLO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA DIRETTISSIMA E DELLA SCIOVIA CUPOLINO" - APPROVAZIONE, AI SENSI DELL'ART. 27 L.R. 6/2005, DELLA PROPOSTA DI VARIANTE AL PROGETTO DI INTERVENTO PARTICOLAREGGIATO PER LA ZONA C1 CUPOLINO ADOTTATA DALL'ENTE DI GESTIONE PER I PARCHI E LA BIODIVERSITA' EMILIA CENTRALE CON DELIBERA DI COMITATO ESECUTIVO N. 70 DEL 03/10/2022 - RATIFICA POSIZIONE DEFINITIVA AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 5 L.R. 24/2017

**CONSIGLIO PROVINCIALE**

La delibera di Consiglio n. 92 del 11/11/2022 è divenuta esecutiva in data 04/12/2022.

Il Vice Segretario Generale  
GAMBARINI PATRIZIA

(Sottoscritto digitalmente ai sensi  
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)