



Provincia di Firenze
Comune di Empoli

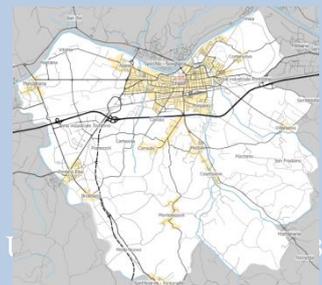
DOCUMENTO PRELIMINARE E RELAZIONE PAESAGGISTICA

ai fini della VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS
e della VERIFICA DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA



Ciclopista dell'Arno

Ufficio T





Redazione: Ufficio Urbanistica del Comune di Empoli





SOMMARIO

Premessa	6
1. Inquadramento generale dell'intervento	8
2. La pianificazione territoriale ed i vincoli	10
2.1 Il vincolo paesaggistico	10
2.2 Il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana (PIT)	11
2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	13
2.4 La pianificazione comunale	14
3 – L'analisi del luogo	Errore. Il segnalibro non è definito.
4. Individuazione elementi del paesaggio a rischio vulnerabilità	18
5. Descrizione del progetto	Errore. Il segnalibro non è definito.
6. Valutazione delle trasformazioni proposte ed individuazione degli impatti significativi	19
7. Valutazione delle componenti negative determinate dalla fase cantiere	24
CONCLUSIONI	25
8. Previsione degli effetti delle trasformazioni dal punto di vista paesaggistico	Errore. Il segnalibro non è definito.
9. Opere di mitigazione	Errore. Il segnalibro non è definito.

SOMMARIO DEGLI ELABORATI GRAFICI

Fig.1 - La ciclovia dell'Arno, attraverso la Toscana

Fig.2 – Inquadramento su ctr del tratto di pista ciclabile interessata dal vincolo paesaggistico

Fig.3 – Estratto della carta dello Statuto del PTCP

Fig.4 – Estratto tavola della disciplina “Carta dello Statuto dei Luoghi” del Piano Strutturale del Comune di Empoli

Fig.5 – Estratto tavola della disciplina “Usi del suolo e modalità di intervento” del Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli con individuato il tratto della pista ciclabile

Fig.6 – Estratto tavola della disciplina “Carta dei Vincoli e delle Tutele” del Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli

Fig.7 – Estratto tavola della disciplina “Carta delle Salvaguardie e Ambiti di Rispetto” del Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli

Fig.8 – Foto aerea panoramica dell'area oggetto d'intervento

Fig.9 – Foto aerea con evidenziate le visuali analizzate

Fig.10 – Visuale 1 – stato attuale

Fig.11 – Visuale 1 – stato di progetto (foto inserimento)

Fig.12 – Visuale 2 – stato attuale

Fig.13 – Visuale 2 – stato di progetto (foto inserimento)

Fig.14 – Visuale 3 – strada con funzione promiscua

Fig.15 – Visuale 4 – strada con funzione promiscua

Fig.16 – Visuale 5– stato attuale

Fig.17 – Visuale 5 – stato di progetto (foto inserimento)

Fig.18 – Visuale 6 – stato attuale





Fig.19 – Visuale 6 - stato di progetto (foto inserimento)

Premessa

Il presente Rapporto Preliminare contiene gli elementi necessari per valutare l'eventuale assoggettabilità a VAS della Variante Urbanistica ai sensi dell'art. 34 della L.R. 65/2014, conseguente alla approvazione del progetto per la realizzazione della pista ciclabile denominata "Ciclopista dell'Arno".

Il progetto della pista si sviluppa sulle rive del fiume Arno ed in parte lungo l'Elsa che è tra i fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal R.D. 11 dicembre 1933, n.1775, le cui sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (art.142. c.1, lett. c, Codice) sono "aree tutelate per legge" ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera b) e dell'art. 142, comma 1, del Codice e pertanto sottoposti alla disciplina del piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico (Atto di integrazione approvato con DELIBERAZIONE 27 marzo 2015, n. 37.

Necessità della Variante

La necessità di un provvedimento di Variante urbanistica nasce esclusivamente dalla apposizione del Vincolo preordinato all'esproprio di cui all'art. 9, comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327: " **Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità**".

Nello strumento urbanistico vigente, infatti (RU approvato con Del. C.C. n. 72 del 4.11.2013) le piste ciclabili sono parte del "Sistema infrastrutturale per la mobilità" di cui al Capo VII, e sono disciplinate in particolare dall'art. 93:

Art. 93 Percorsi ciclabili I percorsi ciclabili sono costituiti da: a) strade o parti di strade riservate al transito dei ciclisti in sede propria, separate dalla carreggiata con idonee ed efficienti protezioni, ovvero aventi tracciato autonomo; b) da strade e spazi in promiscuo, opportunamente contrassegnati e delimitati, dove la circolazione e la sosta degli autoveicoli abbia carattere subordinato alla presenza di pedoni e ciclisti; c) da viali e sentieri aperti a ciclisti, con esclusione o subordinazione degli autoveicoli, che si trovino nei parchi urbani e/o territoriali e nelle aree rurali; d) dalle attrezzature accessorie per il posteggio, la riparazione o il noleggio delle biciclette, lo scambio intermodale con il pubblico trasporto, il riparo ed il ristoro degli utenti.

Le piste ciclabili esistenti o di progetto non sono graficizzate nello strumento urbanistico; ne consegue che non occorrerebbe una variante urbanistica se la ciclopista dell'Arno fosse per intero compresa in aree a parco, a verde pubblico o a sede stradale, coem in effetti è per la maggior parte della sua estensione; ma poiché alcune porzioni interessano aree di proprietà privata la Variante si



rende necessaria appunto al fine di apporre il vincolo di cui al Testo Unico degli espropri. In ragione di questa natura prettamente “strumentale” del provvedimento, si ritiene che esso possa rientrare nelle disposizioni di cui al comma 3ter dell’art. 5 della Legge Regionale 10/2010 - Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA):

Art. 5

3 ter. Nei casi di varianti formali, di carattere redazionale o che comunque non comportino modifiche alla disciplina di piano già sottoposto a VAS, l'autorità procedente può chiedere all'autorità competente una procedura di verifica di assoggettabilità semplificata al fine di verificare che tali varianti non comportino impatti sull'ambiente. A tal fine l'autorità procedente presenta una relazione motivata all'autorità competente, la quale si esprime con provvedimento motivato di esclusione o di assoggettabilità a VAS entro trenta giorni dal ricevimento della relazione stessa. (153)

Pertanto si richiede all'Autorità Competente una procedura di Verifica di Assoggettabilità Semplificata, ai sensi del comma 3ter art. 5 L.R. 10/2010.



1. Inquadramento generale dell'intervento

L'amministrazione comunale di Empoli, con il presente progetto, intende realizzare uno stralcio della pista ciclabile che si sviluppa lungo il fiume Arno che si collega ad altri importanti tratti ciclabili già realizzati, oltre alla rete ciclabile dei Comuni confinanti di Vinci, Montelupo F.no e San Miniato.

Con Decreto Dirigenziale Regionale n. 6679 del 23/12/2014, il progetto del Comune di Empoli è stato inserito nell'elenco dei progetti della Ciclopista dell'Arno da finanziare dalla Regione Toscana ed in data 24/02/2015 è stato sottoscritto specifico accordo di programma.

Il tracciato della pista risponde pienamente alle finalità individuate e descritte sia nel Piano Urbano del Traffico aggiornato da questa Amministrazione Comunale negli anni scorsi che nel Piano della Mobilità Ciclabile di Empoli "BICIANPLAN" approvato in Consiglio Comunale con delibera n. 41 del 31.05.2016.

Il progetto regionale della ciclovia dell'Arno prevede la realizzazione di un percorso ciclabile continuo dalla sorgente alla foce del fiume, passando per Arezzo, Firenze, Empoli e Pisa, le cui finalità sono quelle di favorire un certo sviluppo turistico, legato alla mobilità lenta e sostenibile alla fruizione del paesaggio ed alla dimensione locale del territorio.

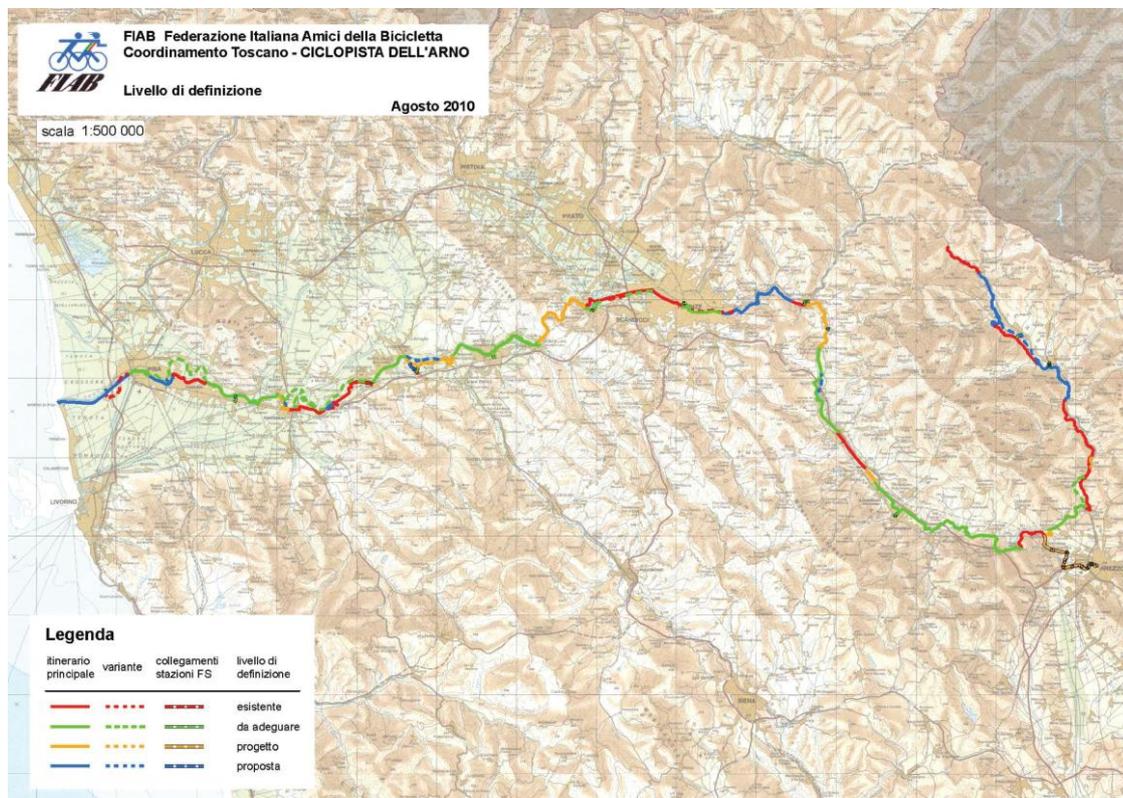


Fig.1 - La ciclovia dell'Arno, attraverso la Toscana

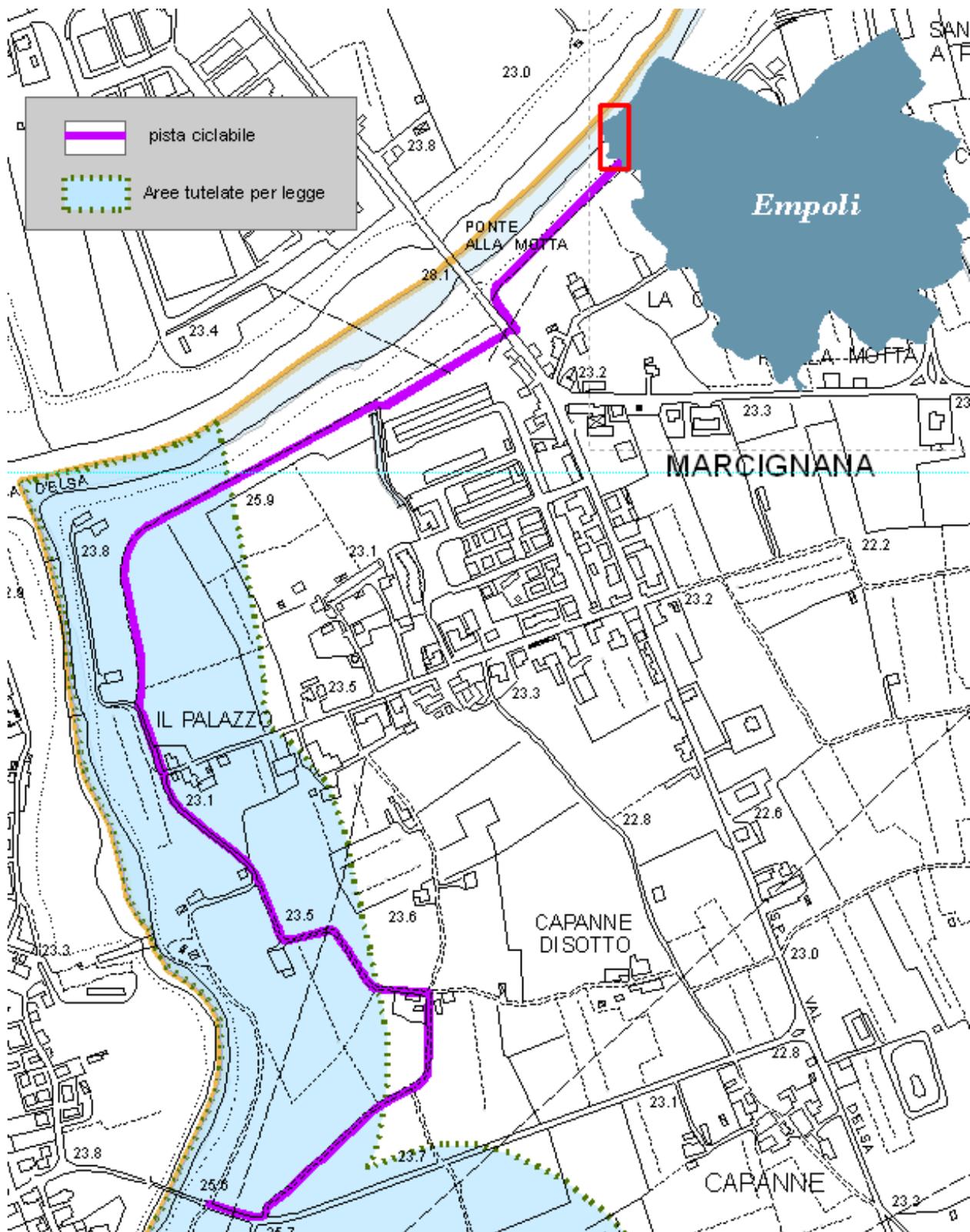


Fig.2 – Inquadramento su ctr del tratto di pista ciclabile interessata dal vincolo paesaggistico



L'intervento, complessivamente, si sviluppa su un tracciato di una lunghezza pari a circa 10.000 ml. che in gran parte si sviluppa parallelamente al piede dell'argine del fiume Arno; si discosta da questo nella frazione di Marcignana dove scende a sud per consentire il collegamento col territorio del Comune di San Miniato attraverso il ponte sul Fiume Elsa, interessando un'area sottoposta a tutela paesaggistica.

2. GLI ASPETTI PAESAGGISTICI

2.1 Il vincolo paesaggistico

Il vincolo paesaggistico è determinato dalla presenza del fiume Elsa ed interessa il tratto di pista che risale sulle sponde del fiume fino all'attraversamento del ponte.

Il vincolo fu istituito dalla Legge Galasso n°431/85 ed è richiamato nel D. Lgs. 42/2004 all'art. 142 lett. C.; trattasi di un vincolo istituito per la tutela delle bellezze naturali e degli aspetti naturalistici, e, nel caso in oggetto, per la tutela del territorio lungo il bacino del Fiume Elsa. Le finalità perseguite sono pertanto quelle di una pianificazione paesistica del territorio che salvaguardi le bellezze naturalistiche esistenti.

La salvaguardia è disciplinata dal PIT con valenza di Piano Paesaggistico approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 27 marzo 2015, n. 37. La disciplina del PIT dà applicazione al Codice per l'attribuzione al Piano della valenza di Piano Paesaggistico, ai sensi degli articoli 135 e 143 del medesimo Codice, determinando per gli ambiti oggetto di tutela le prescrizioni tali da assicurare la conservazione dei caratteri distintivi e la loro valorizzazione.

L'intervento pertanto dovrà essere valutato alla luce delle prescrizioni di cui all'art. 8 della Disciplina dei beni paesaggistici.

Ai sensi del PIT con valenza di Piano Paesaggistico approvato con Del. C.R. n° 37 del 27/03/2015, gli interventi di trasformazione dello stato dei luoghi sono ammessi a condizione che :

- 1 - non compromettano la vegetazione ripariale, i caratteri ecosistemici caratterizzanti il paesaggio fluviale e i loro livelli di continuità ecologica;
- 2 - non impediscano l'accessibilità al corso d'acqua, la sua manutenzione e la possibilità di fruire delle fasce fluviali;
- 3 - non impediscano la possibilità di divagazione dell'alveo, al fine di consentire il perseguimento di condizioni di equilibrio dinamico e di configurazioni morfologiche meno vincolate e più stabili;
- 4 - non compromettano la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri e dei valori paesaggistici e storico-identitari dei luoghi, anche con riferimento a quelli riconosciuti dal Piano Paesaggistico.

Quale intervento di trasformazione, il progetto della pista ciclabile, potrà essere ammesso a condizione che:

- 1 - mantenga la relazione funzionale e quindi le dinamiche naturali tra il corpo idrico e il territorio di pertinenza fluviale;
- 2 - sia coerente con le caratteristiche morfologiche proprie del contesto e garantisca l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei caratteri e dei valori paesaggistici, anche con riferimento a quelli



riconosciuti dal Piano Paesaggistico;

3 - non comprometta le visuali connotate da elevato valore estetico percettivo;

4 - non modifichi i caratteri tipologici e architettonici del patrimonio insediativo di valore storico ed identitario;

5 - non occluda i varchi e le visuali panoramiche, da e verso il corso d'acqua, che si aprono lungo le rive e dai tracciati accessibili al pubblico e non concorrano alla formazione di fronti urbani continui.

Infine, quale opera di interesse pubblico assimilabile ad infrastrutture viaria è ammissibile a condizione che il suo tracciato non comprometta i caratteri morfologici, idrodinamici ed ecosistemici del corpo idrico e garantisca l'integrazione paesaggistica, il mantenimento dei valori identificati dal Piano Paesaggistico e il minor impatto visivo possibile.

2.2 Il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana (PIT)

Il Piano Paesaggistico riconosce al sistema idrografico un ruolo di primaria importanza per il territorio regionale e risorsa strategica per il suo sviluppo sostenibile, tanto che ogni intervento oltre al perseguimento della disciplina specifica di tutela, deve prefiggersi i seguenti obiettivi:

- a) *conservare e migliorare i caratteri di naturalità degli alvei, delle sponde, del contesto fluviale, e delle aree di pertinenza fluviale come riconosciute dai Piani di assetto idrogeologico;*
- b) *salvaguardare i livelli di qualità e il buon regime delle acque;*
- c) *tutelare la permanenza e la riconoscibilità dei caratteri morfologici, storico-insediativi, percettivi e identitari dei contesti fluviali;*
- d) *conservare e valorizzare i servizi ecosistemici offerti dagli ambienti fluviali, anche migliorando la qualità delle formazioni vegetali ripariali e dei loro livelli di maturità, complessità strutturale e continuità longitudinale e trasversale ai corsi d'acqua (mantenimento del continuum fluviale).*

Nella disciplina del PIT/PPR relativa alla invarianti strutturali, il fiume Elsa è stato riconosciuto quale "Corridoio ecologico fluviale da riqualificare"; tra gli indirizzi per le politiche rientra la tutela e riqualificazione degli ecosistemi torrentizi e fluviali (indicati come corridoi ecologici fluviali da riqualificare nella carta della rete ecologica) con il suggerimento della *mitigazione degli impatti legati alla diffusione di specie aliene invasive (in particolare di Robinia pseudacacia).*

Tra gli obiettivi di qualità e direttive correlate di cui alla scheda d'ambito 05 rientra l'attuazione di interventi di riqualificazione degli ecosistemi fluviali e ripariali "creando fasce o aree di rinaturalizzazione lungo i corsi d'acqua e diminuendo l'artificializzazione delle sponde".

Tra gli obiettivi di qualità relativi agli ecosistemi fluviali ed i corridoi ecologici da riqualificare rientrano:

- 1) la riduzione dei processi di artificializzazione degli alvei e delle sponde e delle aree di pertinenza fluviale;
- 2) il miglioramento dei livelli di permeabilità ecologica delle aree di pertinenza fluviale attraverso la riduzione dei processi di consumo di suolo;
- 3) miglioramento dei livelli di continuità degli ecosistemi fluviali attraverso la riduzione e mitigazione degli elementi di pressione antropica e la realizzazione di interventi di



riqualificazione e di ricostruzione dei sistemi ripariali e fluviali.

In merito ai principali elementi di criticità per gli ecosistemi fluviali che vengono riassunti nella “Scheda d’Ambito 05 Valdinievole e Valdarno inferiore” nella scarsa qualità delle acque e l’alterazione della vegetazione ripariale, il PPR prevede di risolverli anche attraverso la valorizzazione del ruolo connettivo del fiume posto a tutela, promuovendo *“forme di fruizione sostenibile del fiume e dei contesti fluviali anche attraverso la creazione di punti di sosta, itinerari, percorsi di mobilità dolce, e incentivare iniziative volte al recupero di manufatti e opere di valore storico-culturale come testimonianza di relazioni storicamente consolidate tra fiume e comunità insediata”*.



2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Il progetto della pista ciclabile attraversa ambiti che rivestono valore paesaggistico ai sensi del PIT e invarianti strutturali da sottoporre a tutela quali "ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e ANPIL" ai sensi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), art. 10 delle Nda del piano.

Sono definiti ambiti di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale gli ambiti del territorio aperto che, per caratteristiche ambientali e naturali, possono essere oggetto di istituzione ad area protetta. Tali ambiti costituiscono invariante strutturale ai sensi dell'art. 1 quater delle Norme citate.

Essi sono in particolare caratterizzati da singolarità naturale, geologica, flori-faunistica, ecologica, morfologica, paesaggistica, di coltura agraria ovvero da forme di antropizzazione di particolare pregio per il loro significato storico, formale e culturale e per i loro valori di civiltà.

In tali ambiti, gli strumenti della programmazione provinciale incentivano gli interventi finalizzati, oltre al recupero della naturalità della fascia ripariale e alla conservazione e ripristino degli ecosistemi fluviali, alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti a fini fruitivi.

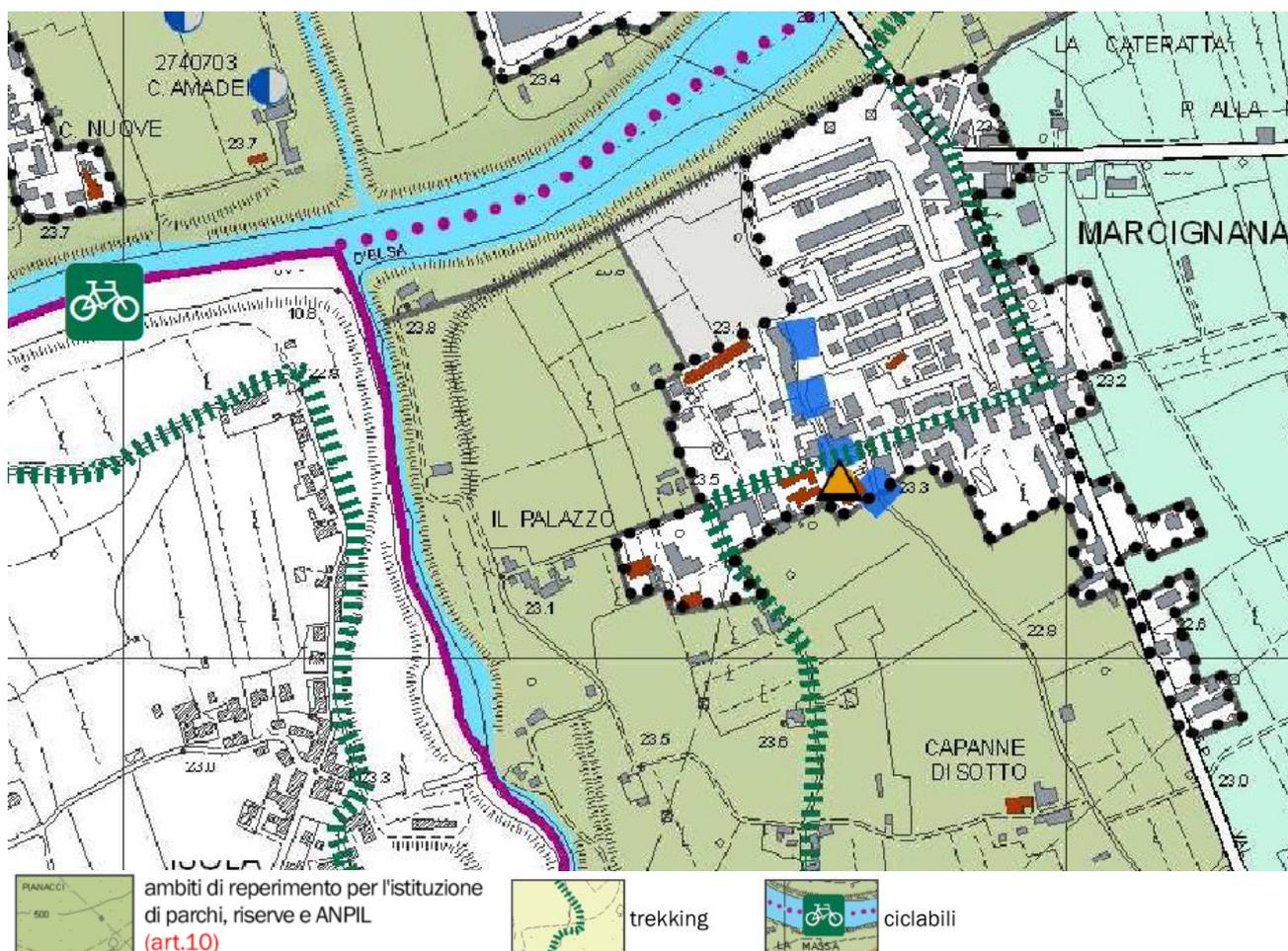


Fig.3 – Estratto della carta dello Statuto del PTCP



2.4 La pianificazione comunale

La pista ciclabile percorre il territorio empolese parallelamente al fiume Arno per una lunghezza complessiva pari a circa 10.000 ml. In prossimità dell'immissione dell'Elsa, si sviluppa il tratto soggetto a vincolo paesaggistico, lungo il piede arginale del fiume, fino al ponte di confine con la provincia di Pisa.

Il tracciato della pista, come si evince dall'estratto della Carta dello Statuto del Piano strutturale qui sotto, attraversa aree classificate quali "aree con esclusiva e prevalente funzione agricola" e ambito di reperimento parchi, riserve ed aree naturali protette; tali aree possono dunque essere oggetto di istituzione ad area protetta come stabilito dall'art. 10 del Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).

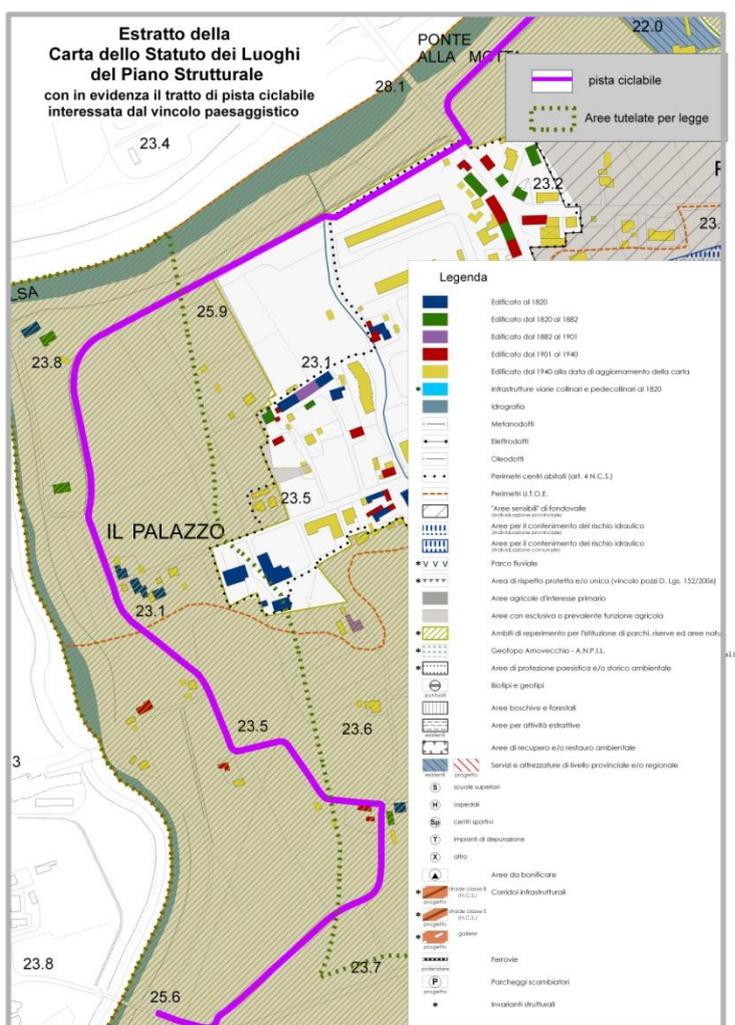


Fig.4 – Estratto tavola della disciplina “Carta dello Statuto dei Luoghi” del Piano Strutturale del Comune di Empoli



Per quanto concerne il vigente Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli, l'itinerario della pista all'interno delle zone vincolate, attraversa aree classificate in parte come "aree con esclusiva e prevalente funzione agricola" (art. 77 Norme del RU), in parte come viabilità esistente.

La fig. 3 rappresenta un estratto della Carta dell'Uso dei suoli allegata al RU, in cui è stato segnato il tragitto della pista.

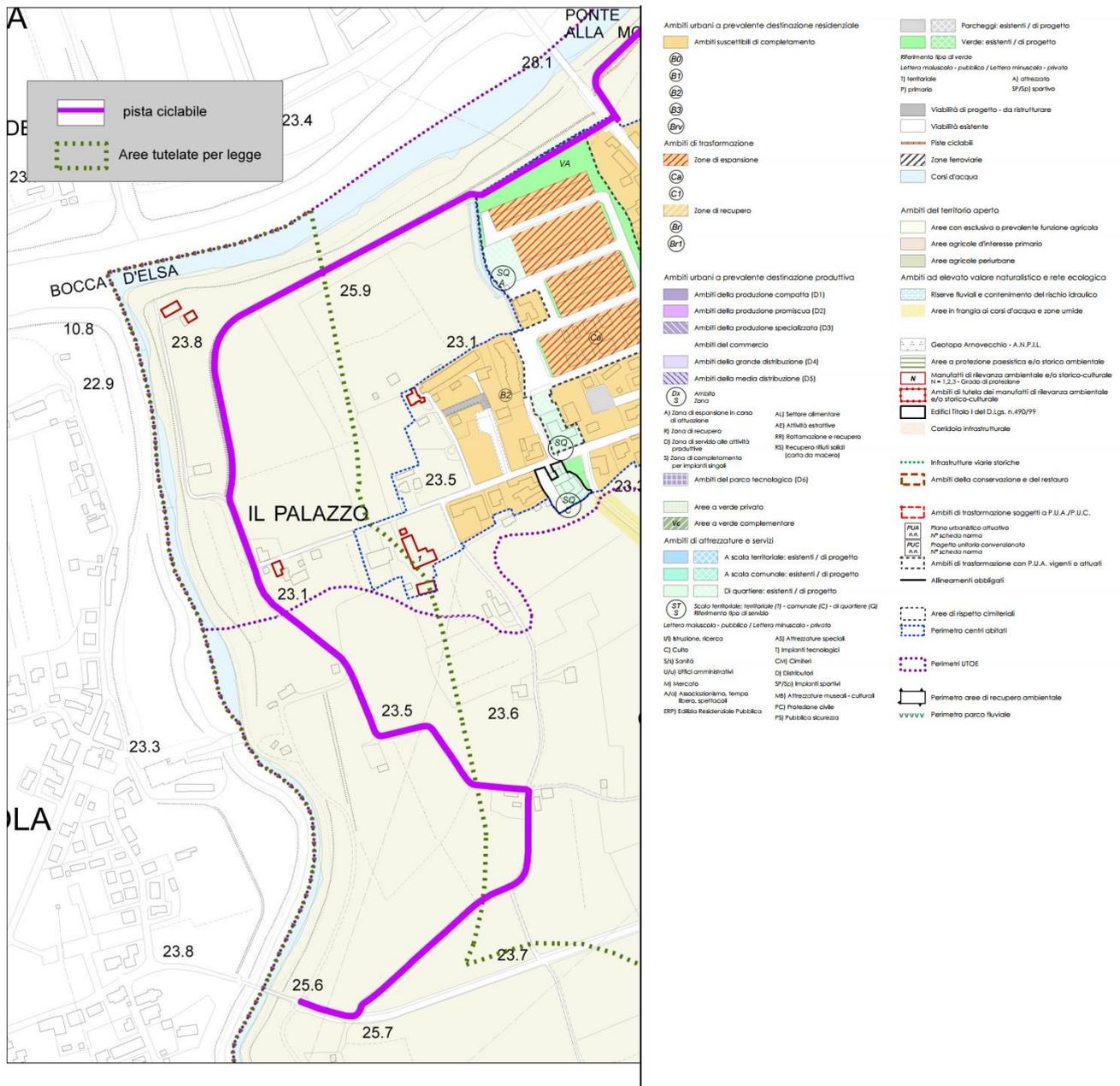


Fig.5 – Estratto tavola della disciplina "Usi del suolo e modalità di intervento" del Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli con individuato il tratto della pista ciclabile



Tali aree, per le particolari caratteristiche naturali e ambientali, sono altresì inserite nell'ambito di reperimento per l'istituzione di parchi, riserve ed aree naturali protette d'interesse locale (art. 106 bis Norme del RU), come riportato nelle seguenti carte allegato al Regolamento urbanistico (figg 6 e 7)

Le attrezzature e i servizi di interesse comunale e sovra comunale ricadenti in questo ambito devono garantire la massima integrazione paesaggistica ed ambientale, ed il contenimento degli impatti visuali (art. 106 bis NTA RUC).

In sintesi, il tratto di pista che si sviluppa nell'ambito fluviale del fiume Elsa ricade in un'area soggetta ai seguenti vincoli:

- "Carta dei vincoli e delle tutele" – RU:

Aree vincolate ai sensi dell'art. 142 D.Lgs. n° 42/2004 parte III :

- Fascia di rispetto ai corsi d'acqua

- "Carta delle salvaguardie e ambiti di rispetto" – RU:

Ambiti di reperimento parchi, riserve e aree naturali protette di interesse locale – art. 106bis NTA RUC;

Aree non idonee all'installazione di impianti di energia rinnovabile.

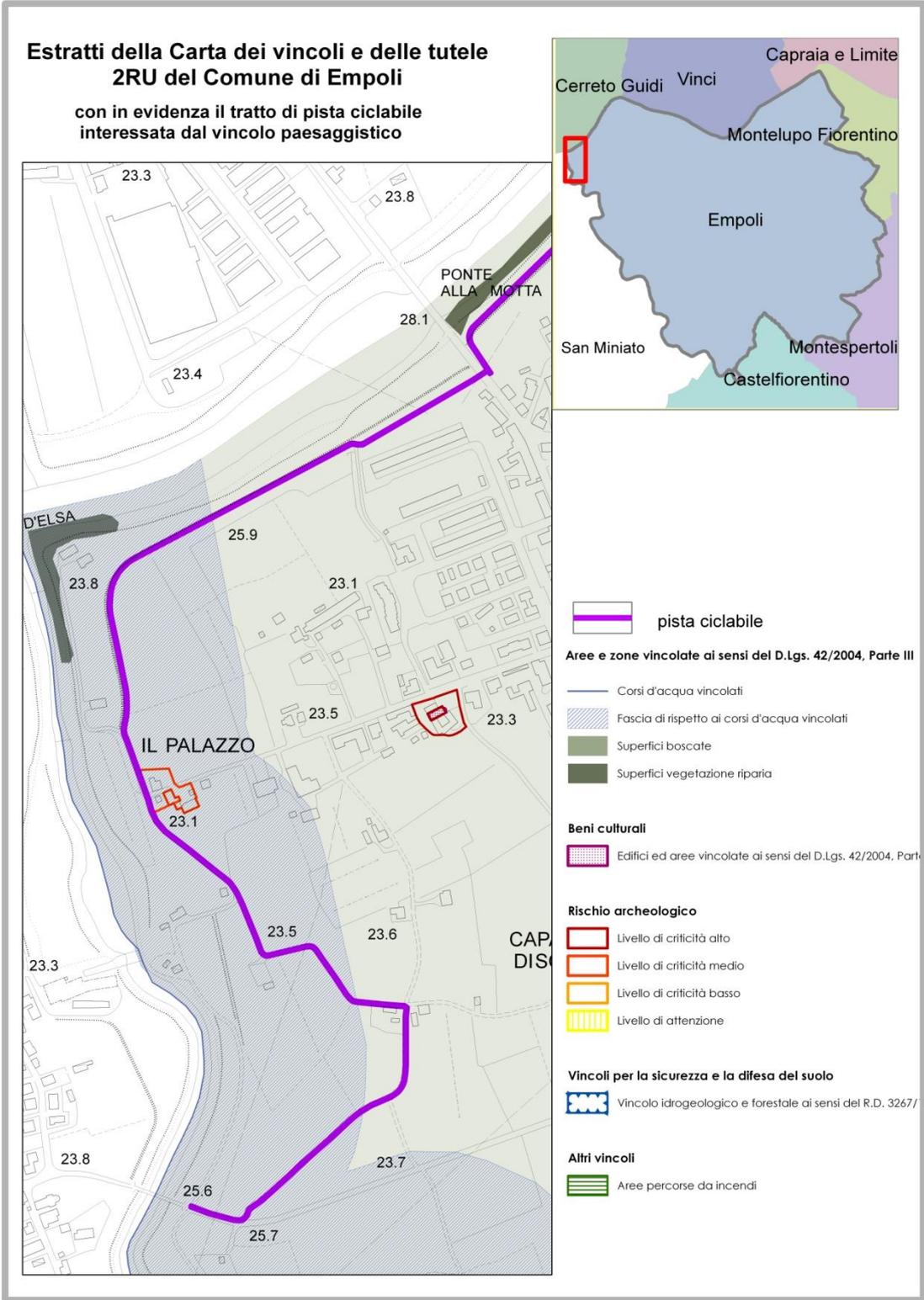


Fig.6 – Estratto tavola della disciplina “Carta dei Vincoli e delle Tutele” del Regolamento Urbanistico

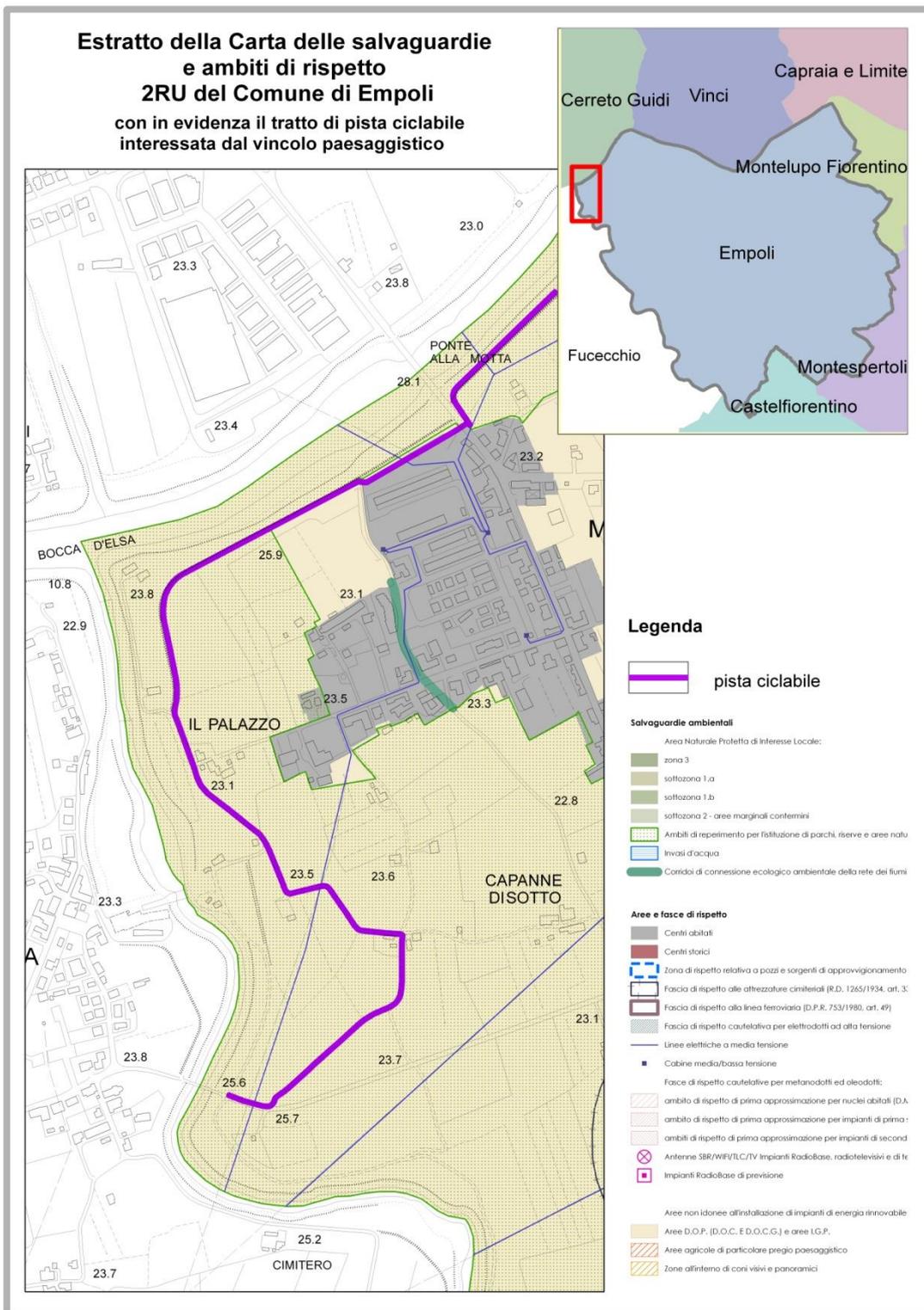


Fig.7 – Estratto tavola della disciplina “Carta delle Salvaguardie e Ambiti di Rispetto” del Regolamento Urbanistico del Comune di Empoli

4. Individuazione elementi del paesaggio a rischio vulnerabilità



Nell'area interessata dal progetto per la realizzazione della pista, nonché per quanto esposto nel precedente articolo, non si rinvergono elementi specifici di particolare pregio ambientale, paesaggistico, architettonico che possono essere compromessi dal progetto.

In particolare il percorso non interferisce con visuali connotate da un elevato valore estetico-percettivo.

Il complesso del quadro paesistico d'insieme, naturale ed antropico, rappresenta un elemento da tutelare e valorizzare attraverso l'uso di forme sostenibili di fruizione.

5. Valutazione delle trasformazioni proposte ed individuazione degli impatti significativi

Il progetto del percorso ciclabile, come abbiamo visto, tende ad utilizzare itinerari viari già esistenti (sterrati, argini) oltretutto, per una breve parte, a collocarsi lateralmente sulla sede viaria già esistente. Inoltre esso attraversa dintorni oggetto di tutela non tanto per il loro considerevole pregio paesaggistico, quanto più perché rappresentano una zona da tutelare e valorizzare al fine di mantenere una buona qualità biologica del corso d'acqua.

Pertanto, visto il progetto rispettoso della conformazione degli attuali tracciati e della conformazioni dei luoghi e le sue finalità di consentire la fruizione del paesaggio tramite mobilità lenta e sostenibile alla dimensione locale del territorio, si può affermare che l'assetto del paesaggio non subirà cambiamenti sostanziali. La realizzazione del percorso ciclabile non avrà particolare impatto con il paesaggio e il tessuto paesaggistico presente, in quanto non apporterà di fatto significativi elementi di disturbo e di interferenza visiva per il paesaggio circostante.



Si riportano di seguito alcune visuali dell'area interessata dal progetto ed alcuni foto inserimenti dai quali si evince il minimo impatto che questo intervento ha sullo stato dei luoghi e sulle visuali paesaggistiche.

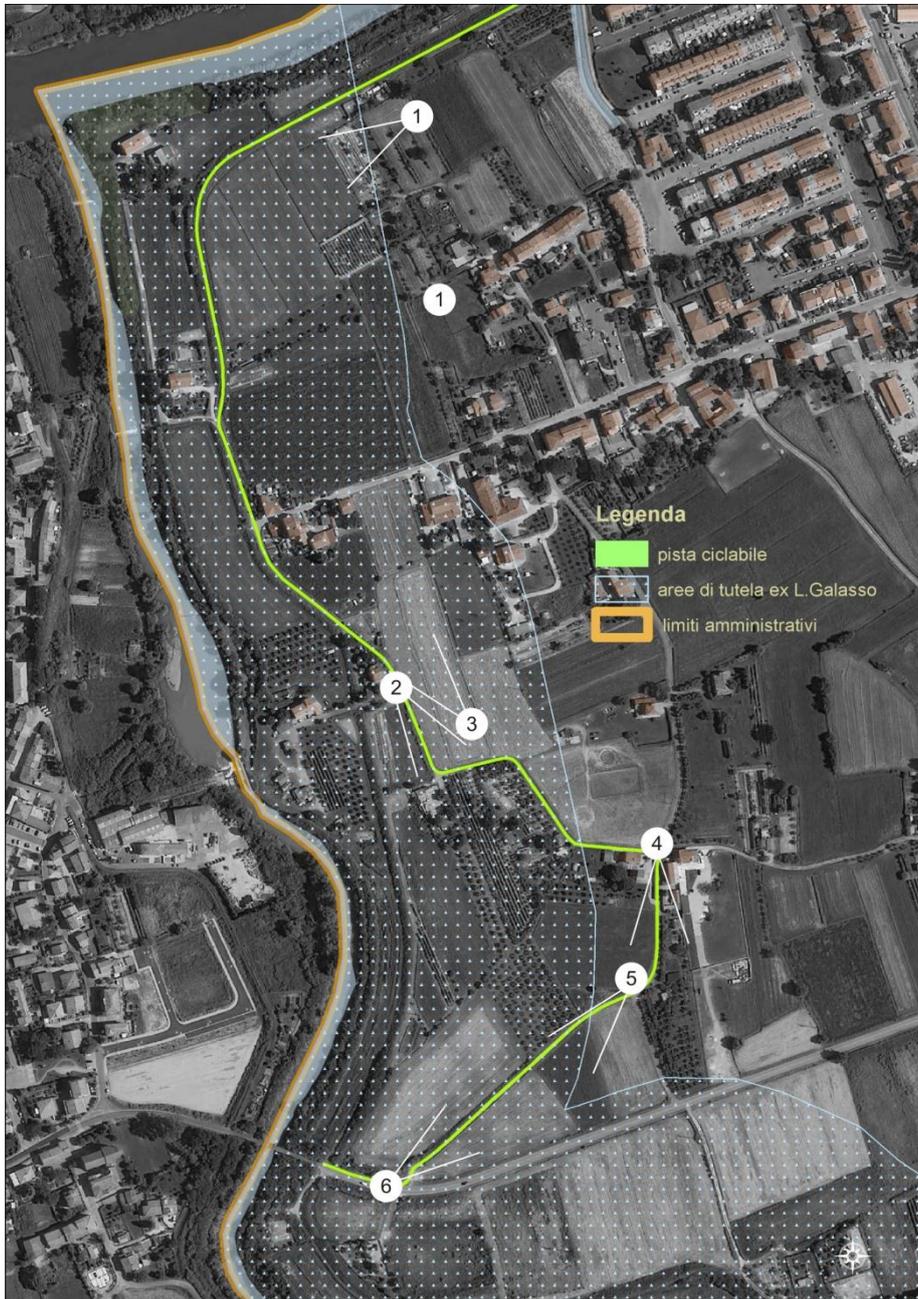


Fig.9 – Foto aerea con evidenziate le visuali analizzate



Fig.10 – Visuale 1 – stato attuale



Fig.11 – Visuale 1 – stato di progetto



Fig.12 – Visuale 2 – stato attuale



Fig.13 – Visuale 2 – stato di progetto



Fig.14 – Visuale 3 – strada con funzione promiscua



Fig.15 – Visuale 4 – strada con funzione promiscua



Fig.16 – Visuale 5 – stato attuale



Fig.17 – Visuale 5 – stato di progetto

3. GLI ASPETTI GEOLOGICI ED IDRAULICI



Per questi aspetti si rinvia alla specifica relazione geologico-idraulica, redatta dalla D.ssa Violanti ed allegata in calce al presente Documento Preliminare.

4. POSSIBILI EFFETTI DELLA FASE DI CANTIERE

La fase di cantiere, consistente prevalentemente in modeste lavorazioni di movimento terra necessarie a riprofilare i percorsi, in buona parte già esistenti, e successive opere di finitura della pavimentazione, non avrà incidenze significative sul sistema ambientale e sarà comunque molto limitata nel tempo.

5. OPERE DI MITIGAZIONE

La disciplina del PIT/PPR relativa alla invariante strutturali, in cui fiume Elsa è stato riconosciuto quale "Corridoio ecologico fluviale da riqualificare", individua tra le criticità gli intensi fenomeni di artificializzazione delle aree di pertinenza fluviale, causa dei processi di urbanizzazione, ma anche di sviluppo di aree agricole intensive o di attività estrattive, con riduzione dell'ampiezza delle fasce ripariali e della loro funzionalità ecologica; inoltre la diffusa presenza di specie animali e vegetali aliene, quest'ultime in grado di alterare profondamente la vegetazione ripariale (in particolare la nordamericana *Robinia pseudacacia*) e gli ecosistemi fluviali.

Il progetto dà un contributo nella riqualificazione dell'ecosistema fluviale, prevedendo – quali opere di mitigazione - una serie di interventi sul verde di ripulitura e reintegro con specie autoctone con finalità plurime: sia per evitare la diffusione di specie aliene invasive (in particolare di *Robinia pseudacacia*), come viene suggerito nelle *indicazioni per le azioni* della disciplina delle invariante strutturali del PPR; sia di arredo ed ornamento; sia funzionali, in prossimità delle aree di sosta.

L'area circostante la pista sarà sistemata a verde in modo naturale; gli inerbimenti avranno



essenzialmente scopo antierosivo e saranno previsti su tutte le superfici soggette a scotico. Questi saranno effettuati con miscugli di graminoidi di rapida germinazione (*Lolium perenne* essenzialmente) con lo scopo di rivestire il suolo solo nel primo periodo, permettendo l'integrazione successiva alle specie naturali dell'ambiente (*Daucus*, *Rumex*, *Saponaria*, ecc).

Le piantagioni arboree previste, saranno poche, essenzialmente poste all'interno delle aree attrezzate per la sosta e saranno realizzate mediante specie autoctone proprie delle formazioni forestali ripariali e di margine boschive (*Roverella*, *Orniello*, *Biancospino*, *Viburno*, *Ligustro*, *Alloro*, ecc).



CONCLUSIONI

L'intervento andrà in primo luogo a migliorare la visibilità e la fruibilità del contesto paesaggistico attraversato, promuovendo il ruolo connettivo del fiume che è uno degli obiettivi del PIT con valenza di Piano paesaggistico. La realizzazione di itinerari di mobilità dolce, punti di sosta e accessi, è infatti un'espressione della valorizzazione del paesaggio.

L'intervento proposto non avrà significative interferenze paesaggistiche, in quanto non vengono inseriti elementi che possano pregiudicare la percezione paesistica del luogo, non sono previste modifiche effettive dell'aspetto panoramico in quanto non viene modificato significativamente lo skyline naturale e antropico dell'area. Non sono preventivate variazioni nell'assetto eco-sistemico ed il corso d'acqua tutelato non subirà alcun mutamento dovuto agli interventi previsti.

La trasformazione proposta si pone in coerenza con le "regole" morfologiche del contesto senza sconvolgere il paesaggio locale. Non sono previste modifiche strutturali che possono incidere con le relazioni intercorrenti fra elementi caratterizzanti il sito, trattandosi essenzialmente di un intervento che agisce prevalentemente sulle superfici lineari e che è finalizzato ad una migliore e diversa fruizione dei luoghi.

L'intervento salvaguarda inoltre le permanenze della continuità delle relazioni visive significative col paesaggio naturale e non compromette la percezione panoramica.

Per gli esiti della valutazione e per le considerazioni sopra svolte, si ritiene che l'intervento proposto sia compatibile con i valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo previsto all'art.142 del Codice "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e fascia di 150 m. dalle relative sponde".

Pertanto si richiede all'Autorità Competente, come già chiarito in premessa, l'emissione di un provvedimento di **non assoggettabilità a VAS** a seguito di procedura di **Verifica di Assoggettabilità Semplificata**, ai sensi del comma 3ter art. 5 L.R. 10/2010.

Il Dirigente del Settore Tecnico



Arch. Paolo Pinarelli