

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 1457 del 28/01/2021 BOLOGNA

Proposta: DPG/2021/1593 del 27/01/2021

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO POLLA - LAGO SCAFFAILOLO IN SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO 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).

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il Comune di Lizzano in Belvedere (BO) ha presentato istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità (screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) *relativa al progetto denominato "Nuova seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico Polla - Lago Scaffaiolo in sostituzione della seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso "Direttissima" e della sciovvia "Cupolino" in comune di Lizzano in Belvedere (Bo) loc. Corno alle Scale"* nei Comuni di Lizzano in Belvedere (BO) e di Fanano (MO), allegando il prescritto Studio Preliminare Ambientale e la relativa documentazione, ai sensi dell'art.10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 "disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti", acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna, con nota prot. PG.2020.336682 del 5 maggio 2020, perfezionata in data 8 maggio 2020 (PG.2020.346446);

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'allegato B alla l.r. 4/2018, 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;*

il progetto va considerato come modifica di impianto esistente in quanto è realizzato in sostituzione di una seggiovia, denominata "Direttissima", presente nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale, permettendo inoltre l'eliminazione della sciovvia "Cupolino";

l'art. 6, comma 7, lettera b) del d.lgs. 152/06 prevede la procedura di VIA per tutti i progetti di cui agli allegati II-bis e IV alla Parte Seconda (sottoposti a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA) che ricadono, anche parzialmente, all'interno di aree naturali

protette ai sensi della legge 394/91 ovvero all'interno di siti della Rete Natura 2000. L'assoggettamento obbligatorio alla procedura di VIA riguarda "opere o interventi di nuova realizzazione" e non è applicabile alle modifiche o estensioni di opere esistenti ricadenti nei medesimi allegati. Tale interpretazione è stata anche ribadita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nella risposta a quesito della Regione Sardegna (prot. m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.U.0000653-12-01-2018);

il Servizio competente ha ritenuto pertanto corretta l'istanza di presentazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA presentata dal Comune di Lizzano in Belvedere per il progetto in oggetto;

il progetto si localizza all'interno del comprensorio sciistico del Corno alle Scale, tra i Comuni di Lizzano in Belvedere e Fanano ricadendo sia nella Città Metropolitana di Bologna che nella provincia di Modena; pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 1 lett.b, della l.r. 4/2018, l'Autorità competente è la Regione Emilia-Romagna;

il proponente, nell'istanza di avvio del procedimento, ha chiesto all'Autorità competente che siano specificate *"le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi"* così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 *"norme in materia ambientale"*;

avendo verificato la procedibilità dell'istanza, la Regione Emilia - Romagna con nota protocollata al PG.2020. 0355789 del 12 maggio 2020, ha informato gli Enti interessati alla realizzazione del progetto, come previsto dall'art. 19, comma 3, del d.lgs.152/2016;

con nota del 19 maggio 2020 (PG.2020. 370669), la Regione Emilia-Romagna ha indetto una riunione istruttoria in data 4 giugno 2020 al fine di esaminare gli elaborati;

all'incontro, che si è tenuto in modalità telematica, hanno partecipato:

- la Regione Emilia-Romagna (Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, Servizio Parchi, Foreste e sviluppo della montagna, Servizio geologico

sismico e dei suoli, Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile),

- il proponente Comune di Lizzano in Belvedere (BO),
- il Comune di Fanano,
- la Provincia di Modena,
- la Città Metropolitana di Bologna (Servizio Trasporti e Area Pianificazione territoriale),
- Arpae - Bologna,
- Arpae - Modena,
- Arpae ER Servizi Territoriali,
- Ausl Bologna,
- Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale,
- i tecnici di Altevie S.r.l incaricati per la progettazione;

i partecipanti alla Conferenza dei servizi Istruttoria hanno convenuto opportuno effettuare un sopralluogo che si è svolto in data 19 giugno 2020;

a seguito di quanto emerso in questa fase e dei contributi pervenuti da parte degli Enti coinvolti si è reso necessario richiedere integrazioni alla documentazione depositata, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del d.lgs. 152/2006, con richiesta inviata con nota Prot. PG.2020.0508021 del 16 luglio 2020;

il proponente con nota acquisita al protocollo PG.2020.0558423 del 24 agosto 2020 ha richiesto la sospensione dei termini per la presentazione delle integrazioni;

l'Autorità competente ha concesso, come da norma, una proroga di 90 giorni, con lettera protocollata PG.2020.0559617 del 25 agosto 2020 ai sensi dell'art.19, comma 6, del d.lgs. 152/2006;

il proponente ha fornito le integrazioni richieste entro i termini stabiliti, acquisite agli atti della Regione Emilia-Romagna il 30 novembre 2020, protocollo PG.2020.0790946;

con l'invio della documentazione integrativa l'Amministrazione comunale ha indicato una modifica del

progetto a favore di una soluzione con seggiole quadriposto, per contenere i costi del progetto;

al fine della valutazione degli impatti generati sull'ambiente tale modifica progettuale non comporta variazioni significative: non viene modificato il tracciato della linea in progetto e si prospetta una diminuzione dei volumi delle tre stazioni;

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"*;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 45 giorni consecutivi a far data dal 12 maggio 2020, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo:

<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>;

gli Enti interessati alla realizzazione del progetto hanno espresso i propri pareri di competenza, dei quali si è tenuto conto nel corso dell'istruttoria:

- la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, con nota, acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 1° giugno 2020, PG.2020.0404230;
- Città Metropolitana di Bologna con nota acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna, il 23 giugno 2020, PG.2020.0459492;
- Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna con nota acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 25 giugno 2020, NP.2020.42085;
- ARPAE (Modena) con note acquisite agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 25 giugno 2020, PG.2020.466508 e il 21 dicembre 2020, PG.2020.0839611;
- Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale con note acquisite agli atti dalla Regione

Emilia-Romagna il 25 giugno 2020, PG.2020.466504 e il 21 dicembre 2020, PG.2020.0840210;

- Servizio Geologico Sismico e dei Suoli con nota acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 26 giugno 2020, NP.2020.42220;
- AUSL di Bologna con note acquisite agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 30 giugno 2020 PG.2020.0475229 e il 18 dicembre 2020, PG.2020.0836220;
- Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese con note acquisite agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 9 luglio 2020, PG.2020.0493617 e il 21 dicembre 2020, PG.2020.0840436;
- Provincia di Modena con nota acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 18 dicembre 2020, PG.2020.0836124;
- Comune di Fanano con nota acquisita agli atti dalla Regione Emilia-Romagna il 21 dicembre 2020, PG.2020.0837685;

nel periodo di avviso della pubblicazione degli elaborati (12 maggio 2020 - 26 giugno 2020) sono pervenute le seguenti osservazioni del pubblico, consultabili sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, da parte di:

- Legambiente - con nota acquisita agli atti di ufficio al protocollo PG.2020.0468581 del 26 giugno 2020;
- Club Alpino Italiano - con nota acquisita agli atti di ufficio al protocollo PG.2020.467318 del 25 giugno 2020;
- WWF - con nota acquisita agli atti di ufficio al protocollo PG.2020.45688 del 17 giugno 2020;

di tali osservazioni si è tenuto conto nel corso dell'istruttoria;

DATO INOLTRE ATTO CHE:

l'intervento in oggetto è localizzato all'interno del Parco Regionale Alto Appennino Modenese e del Parco Regionale Corno alle Scale;

ricade, inoltre, all'interno del Z.S.C./Z.P.S. IT4040001 "Monte Cimone, Libro aperto, Lago di Pratignano" e in prossimità del Z.S.C./Z.P.S. IT4050002 "Corno alle Scale";

il proponente ha presentato, sebbene non sia espressamente richiesto nell'ambito della valutazione di assoggettabilità a VIA, un elaborato denominato "Studio di incidenza" al fine di valutare nel dettaglio gli aspetti naturalistici e conservazionistici;

l'intero comprensorio del Corno alle Scale e l'impianto in progetto fanno parte delle zone di particolare interesse paesaggistico, rientranti tra le Aree tutelate per legge (cfr. Art. 142 comma 1, lettere d) e f) del d.lgs. 42/04), alle quali si applicano le disposizioni del Titolo I della Parte III del d.lgs. 42/04, "Beni paesaggistici, tutela e valorizzazione";

a tal proposito gli elaborati presentati sono comprensivi della "Relazione Paesaggistica", sebbene non espressamente prevista nell'ambito della valutazione di assoggettabilità a VIA;

CONSIDERATO CHE:

nello studio ambientale preliminare e nelle relative integrazioni sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla realizzazione del progetto, dalla fase di cantierizzazione e dalla dismissione degli impianti esistenti, dal quale emerge il quadro sinteticamente riportato ai punti successivi;

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE IL PROPONENTE DICHIARA CHE:

il progetto analizzato prevede la realizzazione di una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico denominata "Polla - Lago Scaffaiolo" che andrà a sostituire la seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso "Direttissima" e la sciovia "Cupolino";

il nuovo impianto a fune, da intendersi come modifica della seggiovia esistente ma sostitutivo anche di una sciovia, è costituito da una stazione di valle, una

stazione intermedia sul solo ramo salita ed una stazione di monte con uno sviluppo totale del tracciato, con 15 sostegni di linea, pari a m 996,15, una pendenza media di 30,21 %; la portata oraria massima prevista è di 1800 p/h con un totale di 52 veicoli quadriposto aperti (ovvero privi di carenatura);

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;

la seggiovia in progetto è concepita, nei propri limiti di esercizio, per svolgere servizio anche in aree montane esposte a forti venti;

le strutture di linea sono costituite da plinti di fondazione in calcestruzzo armato del volume medio di 20 m³, disposti su uno strato di calcestruzzo magro dello spessore indicativo pari a 10 cm, realizzati all'interno di scavi eseguiti con macchina escavatrice cingolata; ad essi, mediante appositi tirafondi realizzati in acciaio bonificato ed inseriti nelle carpenterie dei getti, vengono 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;

la linea dell'impianto è di altezza contenuta in relazione alle variazioni altimetriche del profilo, ed in considerazione della tipologia di impianto in funzione dei franchi verticali minimi previsti per norma (DD. M.I.T. 337/2012 cd. Decreto infrastruttura);

i sostegni di altezza maggiore sono il numero S4 e W5 che raggiungono, nelle previsioni del progetto preliminare, i 15 metri; la fune portante traente, chiusa ad anello tramite impalmatura, è una Warrington Seale con 216 fili, del diametro pari a 46 mm;

l'impianto è una funivia monofune con movimento unidirezionale continuo e collegamento temporaneo dei veicoli alla fune, nella quale i veicoli a quattro posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante-traente dotata di moto continuo unidirezionale;

la stazione di valle è di concezione standard con ingombri ed altezza ridotti, sostenuta interamente da una colonna anteriore in acciaio e da una stele posteriore in

cemento armato, dotata di propria copertura di tipo "alto";

la stazione di monte, analoga a quella di valle, ma con copertura "bassa" ovvero tale da coprire soltanto i meccanismi di stazione; tale scelta è stata motivata dalla necessità di limitare al massimo gli ingombri ai fini del contenimento dell'impatto sul paesaggio delle opere;

la stazione intermedia 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 (trave di rallentamento e successiva trave di accelerazione) sono sostenuti da elevazioni in calcestruzzo armato e sostegni in acciaio;

al fine di evitare la costruzione di appositi edifici di ricovero, le due stazioni di monte e di valle saranno dotate di un dispositivo ad aria compressa che permette l'immagazzinamento automatico dei veicoli nel giro stazione e lungo le travi di ingresso e uscita;

la fonte di energia per l'azionamento di recupero dei veicoli è costituita da un motore termico a ciclo Diesel, utilizzato saltuariamente (circa 3 ore/annue);

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;

gli accessi stradali alle stazioni previste per il nuovo collegamento sono tutti esistenti; l'accesso alla stazione di valle è consentito dalla SP71 che collega il comprensorio sciistico con il comune di Lizzano in Belvedere, mentre la stazione di monte è servita dalla strada forestale delle Malghe;

per quanto riguarda la cantierizzazione sono state individuate cinque zone omogenee per tipologie di lavori previsti:

- ZONA 1: stazione di valle e sostegni 1 e 2, con accesso diretto dalla SP 71 attraverso la strada forestale delle Malghe; qui sono previsti movimenti di terra, getti in calcestruzzo delle fondazioni di stazione e dei due ritegni R1 ed R2, 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;

- ZONA 2: tratto di linea tra il sostegno n°2 ed il sostegno n°9 (esclusi) interessato dallo scavo di linea, dalla successiva posa dei cavi di comunicazione e sicurezza, dallo scavo delle fondazioni su plinti dei 6 sostegni e dalle opere di montaggio meccanico degli stessi;

- ZONA 3: stazione intermedia con sostegni 9, 10 e 11 (compresi) nel quale sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di fondazione, i getti in calcestruzzo delle fondazioni, i successivi rinterri e sistemazioni del suolo, ecc.;

- ZONA 4: tratto di linea tra il sostegno n°11 (escluso) ed il sostegno n°14 (escluso); questo breve tratto presenta maggiori difficoltà di accesso in ragione della sua maggiore pendenza; esso è interessato dallo scavo di linea e dalla successiva posa dei cavi;

- ZONA 5: dal sostegno 14 (compreso) alla stazione di monte 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 15, i successivi rinterri e sistemazioni del suolo ecc.;

l'allestimento del cantiere verrà predisposto presso ciascuna stazione dell'impianto e prevede l'installazione di uffici e servizi igienici almeno presso le stazioni di monte e di valle;

nella fase di cantierizzazione sono previsti scavi per circa 6.680 m³ da riutilizzarsi nelle successive fasi del progetto; questo prevede l'accantonamento dei trovanti rocciosi presenti sulla superficie dell'area di intervento (per il riutilizzo nelle operazioni di sistemazione esterna) e il prelievo del topsoil per i successivi interventi di rinaturalizzazione;

la fase preliminare all'attuazione del progetto prevede la dismissione degli impianti esistenti e consiste:

- nello smontaggio della seggiovia quadriposto "Direttissima" e della sciovia "Cupolino",

- nella demolizione delle opere civili e della linea degli impianti sopra citati,
- nello smaltimento del materiale secondo il d.lgs. 152/2006 e le norme correlate,
- nel taglio dei tirafondi e nella demolizione dei plinti di sostegno fino ad una profondità di circa 30 cm; lo scavo verrà colmato e ricoperto con materiale vegetale autoctono;

nel caso della seggiovia "Direttissima" il lavoro di smontaggio prevede operazioni adeguate alla riutilizzazione di tutti i componenti funiviari al fine di un possibile riposizionamento dell'impianto da eseguirsi nel rispetto delle norme vigenti;

è inoltre prevista una fase preliminare complementare alla costruzione della seggiovia che prevede:

- eliminazione di area boschiva (circa 1.356 m²) nel primo tratto di linea del nuovo impianto;
- spostamento di poche decine di metri del tratto di strada forestale nei pressi della stazione di valle finalizzato a migliorarne l'accessibilità con gli sci;
- la realizzazione di un collegamento verso le piste esistenti dalla zona di sbarco della stazione di monte attraverso la battitura della neve con gatti delle nevi (non viene previsto alcun movimento di terra);
- le linee elettriche interrate di alimentazione delle stazioni;

DAL PUNTO DI VISTA dei VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI IL PROPONENTE DICHIARA CHE:

l'impianto in progetto ricade all'interno di aree tutelate dalla normativa vigente in particolare:

Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.):

- Zone di particolare interesse paesaggistico (art. 19)
- Sistemi dei crinali (art.9)
- Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese (art. 30)

- Dorsale Appenninica in area emiliana (art.6)
- Progetto di tutela, recupero e valorizzazione (art.32)

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Bologna (P.T.C.P.):

- Parco regionale Corno alle Scale (Art. 3.8)
- Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale, IT4050002 Corno alle Scale (Art. 3.)
- Sistema di crinale (Artt. 3.2 e 7.1)
- Sistema delle aree forestali boschive (Art. 7.2)
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 7.3)
- Rischio da frana moderato R1 (Art. 6.8)
- Attitudine trasformazioni edilizie e urbanistiche, UIE Idonee o con scarse limitazioni ad usi urbanistici (Art. 6.9)
- Area di ricarica (Artt 5.2 e 5.3)
- Aree di alimentazione delle sorgenti (Artt 5.2 e 5.3)
- Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi (Artt. 5.2 e 5.3)
- Zone di protezione di captazioni delle acque superficiali (Artt. 5.2 e 5.3)
- Area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche
- Area potenzialmente non soggetta ad effetti locali
- Nodi della rete ecologica e Nodi ecologici complessi (Art. 3.5)
- Ambiti agricoli a prevalente rilievo paesaggistico (Art. 11.8)
- Connettivo ecologico di particolare interesse naturalistico e paesaggistico (Art. 3.5)

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Modena (P.T.C.P.):

- zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (Art.39)
- Sistema dei crinali (Art. 20)
- Nodo ecologico complesso (art. 28)
- Aree Protette - Parco Regionale - zona parco (Art.31).
- Rete Natura 2000 - Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale - SIC e ZPS (Art.30) - IT4040001,
- Aree forestali (Art.21);

Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese

- Zona "C" di cui all'art. 19 della N.T.A. del P.T.P. e precisamente nella zona "C1 Cupolino"

Parco Regionale Corno alle Scale:

- Area Contigua (S)

Sito della Rete natura 2000, ZSC/ZPS IT 4040001 "Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano";

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE IL PROPONENTE DICHIARA CHE:

il progetto si localizza all'interno del comprensorio sciistico del Corno alle Scale, tra i Comuni di Lizzano in Belvedere e Fanano e le Province di Bologna e Modena, ad una quota compresa tra i 1400 m (stazione di valle) e i 1800 m (stazione di monte);

il clima è tipico delle aree del crinale tosco-emiliano inquadrato come "clima oceanico" che comporta piogge ben distribuite lungo l'anno ed estremi termici moderati; secondo le schede di Proiezione Climatica 2021-2050 redatte da Arpae nel prossimo trentennio si assisterà ad un aumento delle temperature medie annue e una lieve diminuzione delle precipitazioni;

dal punto di vista geologico la seggiovia in progetto ricade all'interno dell'unità geologica CEV1 dell'arenaria di Monte Cervarola- membro del Torrente Dardagna mentre la stazione di monte e i sostegni S13, S14 ed S15 ricadono

nell'unità geologica CEV2 - Arenarie di Monte Cervarola - membro del Torrente Fellicarolo;

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

altri terreni di copertura di epoca quaternaria sono rappresentati da depositi di deformazione gravitativa profonda di versante;

l'area oggetto di intervento ricade, in parte, in corrispondenza di un movimento franoso profondo (Deformazione Gravitativa Profonda di Versante - DGPV), caratterizzato da modeste velocità di movimento verso valle;

relativamente al rischio sismico l'area oggetto di studio è in parte classificata come area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e localmente come area instabile e soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e topografiche;

la pedologia dell'area di studio è caratterizzata da suoli formati in depositi morenici a partire da rocce stratificate arenacee, subordinatamente arenaceo-pelitiche, con alterazione biochimica a forte acidificazione e con orizzonti superficiali resi scuri dal materiale organico incorporato (classificati come Humic Cambisols, Umbric Leptosols e Haplic Podzols secondo il World Reference Base for Soil Resources (WRB);

i suoli sono soggetti a fenomeni erosivi, attualmente ben visibili nella zona a est del rifugio Duca degli Abruzzi, all'esterno dell'area di intervento;

l'uso attuale dei suoli è in prevalenza a pascolo, utilizzato per fini turistico-ricreativi (piste da sci) e di conservazione dell'ambiente;

il progetto in esame ricade all'interno del geosito di rilevanza regionale "Corno alle Scale - Testata valle del Dardagna";

il reticolo idrografico superficiale è caratterizzato dalla presenza del Torrente Dardagna e del Torrente

Fellicarolo; è inoltre presente il Lago Scaffaiolo la cui alimentazione sotterranea principale avviene da una falda sottostante il Monte Cupolino;

relativamente alle acque sotterranee, l'area in esame risulta ricadere all'interno di aree di alimentazione delle sorgenti ed è interessata da sorgenti e pozzi per uso acquedottistico posti in prossimità del rifugio "Le Malghe" e a valle della "Baita del Sole"; lungo il sentiero forestale che dal toponimo "Baita Del Sole" sale verso il "Rifugio Duca degli Abruzzi" è stata individuata un'opera di captazione, che fa defluire le acque verso valle;

l'impianto proposto ricade in parte all'interno dell'"Area Contigua - Sottozona S" del Parco Regionale del Corno alle Scale e in parte in Zona C del Parco Regionale dell'Alto Appennino Modenese;

il paesaggio è costituito prevalentemente da boschi di faggio (*Fagus sylvatica*), più a monte le cime sommitali emergono dalla sottostante fascia boscata con pareti rocciose e pendii rivestiti da pascoli e vaccineti;

l'area interessata dal progetto è caratterizzata 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;

la vegetazione arbustiva è a dominanza di mirtilli (*Vaccinium myrtillus* e *V. gaultherioides*) e sono presenti pascoli acidofitici relativamente xerofitici con dominanza di brachipodieti (*Brachypodium genuense*);

tra gli habitat di interesse comunitario presenti nel sito, 3 vengono interessati dalla realizzazione degli interventi: 4060 - Lande alpine boreali, 6170 - Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine e 6230* - Formazioni erbose a *Nardus*;

la componente faunistica è diversificata per la presenza di habitat quali ambienti aperti, praterie e boschi, inframmezzati da aree ecotonali come cespugli e rovi;

nel sito è stata rinvenuta la presenza di n. 23 mammiferi tra cui il Lupo appenninico (*Canis lupus italicus*) e la Puzzola (*Mustela putorius*) oltre a numerose

specie di chirotteri (*Pipistrellus pipistrellus*, *Barbastella barbastellus* ecc.);

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;

DAL PUNTO DI VISTA DEGLI IMPATTI AMBIENTALI ATTESI IL PROPONENTE DICHIARA CHE:

gli impatti generati dalla realizzazione del progetto sono imputabili principalmente alla fase di cantierizzazione e pertanto sono in massima parte temporanei, reversibili e mitigabili;

per quanto riguarda la componente atmosfera sono previsti impatti di moderata entità e a carattere temporaneo riconducibili alle emissioni di gas di scarico e di polveri prodotte dai mezzi di movimento di terra e di trasporto dei materiali; non sono previsti impatti in fase di esercizio;

la componente suolo viene interessata durante le fasi di deposito del materiale, scavo, sbancamento e riporto;

gli scavi previsti per la realizzazione dell'opera e la conseguente asportazione del suolo risultano essere tra le fasi maggiormente impattanti dell'intero progetto poiché sono concomitanti diversi fattori di pressione: asportazione della vegetazione, il disturbo legato al rumore dei mezzi meccanici, la gestione del materiale asportato, la compattazione del suolo dovuta al transito dei mezzi d'opera, eventuale aumento di erosione e dilavamento;

gli impatti sulla componente idrica possono essere causati dalle seguenti azioni:

- produzione di acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue;
- consumi idrici ai fini della cantierizzazione o idropotabili (usi civili e bagnatura del terreno);

- transito dei mezzi di cantiere con sversamento accidentale di sostanze inquinanti;

l'incidenza sulla componente vegetale e riconducibile al danneggiamento e/o alla perdita diretta di habitat e di specie floristiche dovuta:

- ai lavori di movimentazione di materiali e mezzi,
- all'interruzione della continuità ambientale dovuta alle attività di cantiere,
- all'eliminazione del cotico erboso e della vegetazione dovuti al passaggio dei mezzi meccanici;

le specie animali possono risentire della riduzione di habitat disponibili, del rumore e dell'aumento del traffico veicolare, limitatamente al periodo di durata delle attività di cantiere;

per quanto riguarda la componente paesaggistica la presenza del cantiere e delle attrezzature necessarie alla demolizione e realizzazione delle strutture sono le principali fonti di impatto; in fase di esercizio gli attuali caratteri del paesaggio percepito non verranno alterati, in ragione della dimensione, qualità e caratteristiche del progetto, nonché a causa della presenza consolidata da molti decenni di strutture ed infrastrutture per il turismo montano;

il nuovo impianto può determinare una maggiore fruizione della zona da parte di escursionisti (anche con disabilità motoria) e di mountain bikers nell'area di monte, nei pressi del Rifugio e del Lago Scaffaiolo;

MISURE DI MITIGAZIONE E RIPRISTINI AMBIENTALI:

lo Studio Preliminare Ambientale ha messo in evidenza le misure di mitigazione che verranno messe in atto, soprattutto in fase di cantierizzazione, al fine di minimizzare i possibili impatti insistenti sulle componenti ambientali, quali:

- 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;

- impiego di filtri antiparticolato e di motori con i migliori standard qualitativi per le emissioni atmosferiche per i mezzi di cantiere;

- utilizzo di barriere di protezione come pannelli o teli per prevenire un possibile sversamento di sostanze inquinanti sul suolo o nelle acque;

- lavaggio delle betoniere solo in aree pavimentate e controllo durante il trasporto e le fasi di getto del calcestruzzo al fine di prevedere possibili sversamenti sul suolo;

- ripristino di eventuali fossi e avvallamenti provocati dal transito dei mezzi di cantiere;

- l'utilizzo di mezzi gommati, ove possibile, per ridurre l'eventuale asportazione di vegetazione e il rumore;

- la viabilità dei mezzi sarà individuata in modo da evitare la linea di massima pendenza, diminuendo il rischio di erosione dei suoli;

- attenta e rigorosa gestione dei processi di smaltimento dei rifiuti solidi;

- il periodo dei lavori sarà individuato in modo da non coincidere con quello di massima riproduzione della fauna e delle specie ornitiche (maggio-luglio);

- durante le lavorazioni, si presterà attenzione ad occupare la minima superficie di suolo interessando, ove possibile, suoli già disturbati e comunque evitando Habitat di pregio;

- verrà posta 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;

- in seguito alla dismissione della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" verranno tagliati i tirafondi e demoliti i plinti di sostegno fino ad una profondità di cm 30; lo scavo verrà ricoperto con materiale vegetale precedentemente prelevato nella zona di lavoro;

- verranno inoltre riposizionate le zolle asportate per la realizzazione della strada di cantiere e per la rimozione dei sostegni di linea;

- i materiali di scavo saranno impiegati completamente 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;

- prima dell'inizio dei lavori di scavo verranno prelevate manualmente le zolle di terreno per i successivi interventi di rinverdimento e rinaturalizzazione;

- la rimozione di massi e pietre che fungono da rifugio per gli invertebrati dovranno essere limitati al minimo;

- eventuali semine per completare la compagine vegetale verranno eseguite mediante l'utilizzo di specie autoctone e/o con materiale di provenienza strettamente locale;

VALUTATO CHE:

il progetto si localizza nel comprensorio sciistico del Corno alle Scale tuttora funzionante sia nei mesi invernali che nei mesi estivi, all'interno del Parco Regionale Alto Appennino Modenese e del Parco Regionale Corno alle Scale;

la soluzione progettuale prevede la costruzione di un'unica seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico denominata "Polla - Lago Scaffaiolo" in sostituzione dell'esistente seggiovia "Direttissima" (ad ammorsamento fisso) che permetterà anche l'eliminazione della sciovia "Cupolino";

la sciovia "Cupolino" verrà interamente smantellata e verrà effettuato un ripristino naturalistico del suo tracciato; le quote estreme dei due impianti in dismissione e la loro lunghezza complessiva risultano maggiori rispetto a quelle previste nel nuovo impianto;

il tracciato della seggiovia in progetto si sviluppa tra le quote 1475 m e 1780 m slm, prevede la costruzione di tre stazioni intermedie e la posa di 15 piloni lungo un tratto di circa 1 km e ricade nel territorio comunale di Lizzano in Belvedere (BO) dalla stazione di valle al pilone S4 e di Fanano (MO) dal pilone S4 fino alla stazione di monte;

gli impatti generati dal progetto sono prevalentemente imputabili alla fase di cantiere e nella maggior parte dei casi sono temporanei e reversibili, per gli impatti non reversibili sono state previste misure compensative;

la minor lunghezza del tracciato previsto rispetto alla somma degli esistenti impianti (Direttissima e Cupolino), unitamente alle previsioni progettuali sull'inserimento del progetto nel contesto naturale esistente, non comporta significativi effetti negativi sul paesaggio in quanto si interviene in aree già predisposte all'inserimento di tali manufatti;

non è prevista la realizzazione di nuovi varchi lineari di cospicue dimensioni né tagli boschivi in grado di modificare la generale percezione paesaggistica attuale;

per migliorare ulteriormente l'inserimento paesaggistico dell'impianto, la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, nel proprio parere favorevole alla realizzazione di tale progetto, ritiene necessario che:

- la cromia dei nuovi tralicci sia di colore verde;
- gli infissi delle stazioni siano prive di cornici riflettenti ed i vetri 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 da eliminare dovrà essere rinaturalizzato con l'inserimento di vegetazione analoga a quella esistente nelle zone adiacenti;

in fase di progettazione esecutiva occorrerà valutare l'esatto posizionamento delle strutture, con particolare riferimento alla stazione di monte, per ridurne al minimo l'impatto paesaggistico in modo tale da non interferire con le viste del Monte Cupolino e del Lago Scaffaiolo e non alterare la funzione naturale e la percettibilità visiva delle paleo-forme identificate attorno al Cupolino, come previsto l'art. 9.6 del vigente PTP del Parco dell'Alto Appennino modenese;

per quanto riguarda il comparto atmosfera, la realizzazione dell'impianto a fune comporta l'introduzione

di nuove sorgenti emissive associate alla fase di cantiere e di dismissione dell'impianto esistente, dovute alla presenza di mezzi meccanici quindi alla produzione di polveri e gas di scarico;

la mitigazione di tali impatti sarà basata sull'adozione di misure preventive quali il mantenimento del livello di umidità del terreno e dei cumuli, la limitazione di velocità di transito dei mezzi d'opera, l'impiego di filtri e di motori con i migliori standard qualitativi per le emissioni atmosferiche;

al fine di limitare l'emissione diffusa di polveri nella fase di cantiere dovranno essere adottate ulteriori misure di mitigazione:

- i veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati di apposito sistema di copertura (telonatura o altro) del carico durante la fase di trasporto;
- dovranno essere bagnate le piste sterrate di cantiere e gli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti per evitare il sollevamento di polveri mantenendo un grado di umidità idoneo, procedendo a bagnature anche a frequenza giornaliera;
- per la bagnatura del terreno è da preferire l'utilizzo di autobotti in tutte le situazioni ove ciò sia possibile;
- deve essere limitato al massimo il tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro;

relativamente alla fase di esercizio il nuovo impianto non produce un aumento significativo delle emissioni atmosferiche rispetto alla situazione attuale poiché i motori dell'impianto funzionano elettricamente e i motori termici (a ciclo Diesel) di recupero vengono usati saltuariamente (circa tre ore/annue);

gli elaborati presentati dal proponente contengono una relazione geologica che mette in luce le caratteristiche geo-litologiche, sismiche e geotecniche dei terreni, condizione necessaria per giungere ad una progettazione definitiva dell'impianto di risalita e delle opere connesse; si ritengono condivisibili i risultati

dell'indagine con l'inserimento di alcune prescrizioni di carattere geologico e geotecnico, che dovranno essere rispettate in fase di progettazione definitiva e di seguito riassunte:

- le fondazioni dovranno essere dimensionate e poste a profondità adeguate in funzione della litologia localmente presente e della eterogeneità dei parametri geotecnici che la contraddistinguono, in ogni caso il piano di posa delle fondazioni dovrà attestarsi ad una profondità superiore 1,20-1,40 m dal p.c. attuale,
- nel caso in cui le sollecitazioni rappresentate dalle strutture in elevazione e l'eventuale presenza di carichi eccentrici (in base anche ai venti predominanti caratterizzanti l'area di crinale), non risultassero compatibili con le caratteristiche geomeccaniche dei terreni ospitanti le fondazioni superficiali, si dovrà prevedere la realizzazione di fondazioni profonde, adeguatamente ammorsate all'interno del substrato roccioso inalterato, allo scopo di evitare risposte insufficienti da parte dei terreni di fondazione e, non secondariamente, alterazioni del grado di stabilità del pendio dovute ai sovraccarichi imposti dalle strutture in progetto;
- 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;
- prima dell'apertura degli scavi sarà necessario provvedere all'asportazione dello strato superficiale del suolo (topsoil) e al corretto stoccaggio dello stesso;
- come angolo di pendio per i terreni di riporto, potrà essere adottato un valore dell'ordine di 30°. Qualora detto angolo non fosse compatibile con le opere previste, si renderà necessaria la realizzazione di opere di ingegneria naturalistica di rinforzo quali ad esempio "terre rinforzate", che consentono di adottare angoli dell'ordine di 60-70°;

si concorda con quanto indicato nella relazione geologica, circa la necessità di approfondire la natura (in relazione alla stabilità dei versanti) dell'area "a3"

prossima all'estremità nord del tracciato in progetto, prescrivendo di estendere tale prescrizione alle aree comunque interessate da coperture detritiche nel settore di studio, siano esse di versante che di origine morenica (categorie indicate con le sigle precedute da "a" e "c" nelle cartografie geologica e del dissesto regionale);

le condizioni di stabilità generali e locali dovranno essere valutate analiticamente e basate su dati geotecnici rappresentativi dei diversi contesti d'intervento, in fase di progettazione definitiva;

il nuovo impianto ad ammortamento automatico prevede un sistema di immagazzinamento dei veicoli in stazione senza costruzione di appositi locali destinati a magazzino; ciò fa sì che la dimensione delle stazioni sia modesta a favore di un minore consumo di suolo e di movimento terra nonché minore impatto visivo rispetto alla situazione attuale;

la componente suolo è comunque quella maggiormente impattata, venendo interessata durante le fasi di dismissione, deposito del materiale, scavo, sbancamento, riporto nonché durante la realizzazione delle piste di accesso al cantiere;

il suolo degli ecosistemi montani è particolarmente vulnerabile, soggetto a processi rapidi di degrado chimico e fisico (perdita di struttura e stabilità) e ciò si ripercuote sugli habitat vegetali su di esso insistenti;

le misure di mitigazione previste per ridurre l'impatto sul suolo in fase di cantiere, riassunte al paragrafo precedente, risultano adeguate;

per una maggior tutela della risorsa stessa, che verrà successivamente riutilizzata per il ripristino dei luoghi, durante le diverse fasi di cantiere si indica di attenersi alle "Linee guida per la rimozione, gestione e riapplicazione del topsoil" reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna: <http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>;

per limitare i fenomeni erosivi dovuti al ruscellamento delle acque meteoriche si valutano positivamente le proposte inserite all'interno della "relazione geologica" che prevedono, nella fase di sistemazione finale, la posa in opera di canalette superficiali e idonei collettori;

in relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nella realizzazione dell'opera, prima delle attività di escavazione in conformità del D.P.R. 120/2017, si dovrà inviare agli organi territorialmente competenti quanto previsto dagli artt. 21 e 22;

nell'area in oggetto lo "stato ambientale" delle acque superficiali è buono e la costruzione dell'impianto non provoca modifiche dirette dei parametri chimico-fisici e biologici delle acque;

la distanza delle opere in progetto e la ridotta profondità degli scavi non interferisce con il regime sotterraneo delle falde freatiche alimentanti il Lago Scaffaiolo e il Torrente Dardagna;

sorgenti, pozzi e opere di captazione delle acque, presenti nell'area di studio, non vengono interessate dal tracciato di progetto;

impatti indiretti sulla componente idrica possono verificarsi in fase di cantiere per sversamenti accidentali, produzione di acque di lavorazione e di dilavamento, pertanto dovranno essere adottate tutte le misure necessarie per evitare dispersioni e dovrà essere predisposto un piano di emergenza da attuare in caso di sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque;

il torrente Dardagna attualmente risulta parzialmente tombato in prossimità della stazione di valle della nuova seggiovia; tra i ripristini ambientali è prevista anche la ricostruzione dell'alveo originario mediante la realizzazione di una trincea drenante di adeguate dimensioni o con diversa tipologia di intervento, che dovranno essere valutate in fase di progettazione definitiva;

qualora venisse effettuato l'intervento, in fase esecutiva, si dovrà procedere affinché il ripristino avvenga senza artificializzazione, a meno che ciò non sia necessario per garantirne la sicurezza idraulica;

gli impatti previsti sulla componente floro-faunistica riguardano il danneggiamento e la perdita diretta di habitat e di specie floristiche dovute ad azioni quali:

- eliminazione del cotico erboso e della vegetazione;

- interruzione della continuità ambientale dovuta alle attività di cantiere;
- interventi forestali;

gli interventi progettati interferiscono con una superficie di circa 3.664 mq (0,37 Ha), di questi, 944,5 mq (0,09 Ha) in modo permanente e 2.720 mq temporaneamente;

gli Habitat appartenenti al sito Natura 2000 sui quali il progetto interferisce sono tre:

- 4060 Lande alpine boreali,
- 6170 Formazioni erbose calcicole alpine e subalpine
- 6230* Formazioni erbose a Nardus;

la perdita e la frammentazione degli Habitat è modesta: l'eliminazione permanente ammonta a circa 240 mq (0,024 Ha); l'habitat maggiormente interessato è il 6170 la cui perdita stimata è pari allo 0,00041% dell'intero habitat presente nel sito Rete Natura 2000;

la riduzione temporanea di habitat, che al termine dei lavori sarà oggetto di ripristino ambientale, è pari a circa 1.200 mq e interessa prevalentemente l'Habitat 4060 (0,088 Ha);

la linea della nuova seggiovia intercetta l'Habitat 6230* in un'unica zona, con opere permanenti (sostegno S9) per 4,5 m²; si prescrive che in fase di progettazione esecutiva venga eliminata tale interferenza;

le azioni di mitigazione e ripristino, come riportato nello Studio Preliminare Ambientale prevedono:

- *la ricostruzione dell'Habitat presente nell'intorno delle aree delle stazioni e dei plinti della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" tramite piotte erbose/arbustive e realizzazione di semine con specie autoctone e il recupero morfologico;*

- *sull'Habitat "4060 - Lande alpine e boreali" vengono previste operazioni di manutenzione delle aree aperte non utilizzate come piste da sci, in modo da eliminare le specie arbustive/arboree invadenti e mantenendo le specie caratteristiche dell'habitat ancora presenti;*

- *interventi atti a favorire la conservazione e riproduzione di fauna minore da concordare con entrambi gli*

Enti d Gestione per i Parchi e la Biodiversità quali la creazione di piccole pozze temporanee per la riproduzione e sopravvivenza degli anfibi;

la superficie di habitat da ripristinare deve 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;

per la realizzazione del nuovo tracciato della seggiovia è inoltre previsto il taglio di circa 1.356 m² di superficie forestale non classificata come habitat di interesse comunitario, per la quale sono già stati calcolati gli oneri di compensazione previsti dalla DGR 549/2012;

tra le misure compensative che possono essere messe in atto, nello Studio Preliminare Ambientale, vengono evidenziate le seguenti:

- *interventi selvicolturali in faggeta, al fine di estendere le aree potenzialmente adatte alla formazione di habitat forestali di interesse comunitario;*

- *interventi selvicolturali in boschi di conifere al fine di favorire l'ingresso di rinnovazione naturale di latifoglie con lo scopo di creare popolamenti maggiormente resilienti;*

- *manutenzione della vegetazione invadente le scarpate, la riapertura delle scoline pre-esistenti e interventi di ripristino degli attraversamenti lungo le carreggiate della viabilità di cantiere nelle zone di compensazione;*

durante la fase di smontaggio dei due impianti esistenti e durante la fase di cantiere i rumori prodotti potrebbero provocare l'allontanamento temporaneo della fauna selvatica, pertanto dovranno essere evitati tali lavori durante la stagione riproduttiva con particolare riferimento alle specie ornitiche (maggio-luglio);

tra gli impatti indiretti che il progetto può comportare, come evidenziato anche dalle osservazioni

pervenute, vi è l'aumento di *mountain bikers*, agevolati dal trasporto di biciclette della seggiovia in progetto;

l'equilibrio dell'area naturalistica del Corno alle scale, con particolare riferimento alle zone di alta quota e agli habitat di interesse comunitario, unitamente al rischio di aumentare l'erosione dei suoli dovuta al passaggio di biciclette e alla pratica del *downhill*, dovrà essere tutelato con una regolamentazione della fruizione dei luoghi da parte degli Enti territorialmente competenti;

VALUTATO INOLTRE CHE:

nei pareri resi dalla Provincia di Modena e dal Comune di Fanano (acquisiti al prot. regionale rispettivamente il 18 dicembre 2020, PG.2020.0836124 e il 21 dicembre 2020, PG.2020.0837685) si evidenzia anche che:

- il progetto *"per la sua realizzazione, necessita di una variante urbanistica al PRG del Comune di Fanano, al fine di definirne la localizzazione, il cambio di destinazione d'uso e la normativa nello strumento urbanistico comunale, necessitando quindi, come già espresso in conferenza dei servizi, del parere urbanistico ai sensi dell'art. 4 LR 24/2017 ex art. 41 LR 20/2000, del parere ambientale per la VALSAT/VAS ai sensi degli art. 18/19 LR 24/2017 e D. Lgs 152/2006, del parere geologico sismico ex art. 5 LR 19/2008, pareri per i quali l'ente competente è la Provincia"*;
- il proponente dovrà inoltre acquisire dal proprietario dei terreni, un titolo idoneo alla realizzazione dell'opera;

va ricordato che la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA (screening), come definita dalla normativa nazionale in recepimento della direttiva comunitaria di riferimento, ha la finalità di verificare se il progetto potenzialmente possa determinare *"possibili impatti ambientali significativi e negativi"* ed in tal caso rinviare alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per analizzare compiutamente gli impatti

ambientali. L'esame del progetto proposto si basa sullo "Studio Preliminare Ambientale" con i contenuti definiti dall'allegato IV bis del d.lgs 152/06;

in tale Studio Preliminare Ambientale la norma non prevede che siano ricomprese specifiche valutazioni effettuate nell'ambito della Valutazione ambientale di sostenibilità ambientale e territoriale (Val.S.A.T.) della variante di cui il progetto necessita per la sua realizzazione ed autorizzazione. Sarà nella successiva fase autorizzativa che verrà esaminata, con il necessario approfondimento, la coerenza e la compatibilità della variante proposta rispetto alle previsioni territoriali ed urbanistiche dell'area, nonché la sostenibilità del carico urbanistico indotto dal progetto decidendo nel merito. Così come saranno, ad esempio, adeguatamente valutate in fase di autorizzazione del progetto definitivo le verifiche di sicurezza e analisi di stabilità dei versanti interessati dalle future opere e dell'azione sismica, mediante i prescritti studi di risposta sismica locale (approfondimenti di III livello di microzonazione sismica e studi che valutino il coefficiente di amplificazione litologico e del grado di stabilità del versante in condizioni dinamiche o pseudostatiche);

analogamente, l'acquisizione dei titoli idonei necessari per i terreni o per altre autorizzazioni non rientra nel perimetro dell'esame dello Screening che, dovendo esaminare esclusivamente gli impatti ambientali potenzialmente significativi e negativi causabili da un progetto, può esprimersi finanche su una progettazione di massima se le varie componenti di impatto sono correttamente e sufficientemente trattate nello Studio Preliminare Ambientale. Non vi può essere pertanto un rinvio del progetto alla procedura di VIA perché non compaiono nello Studio Preliminare Ambientale approfondimenti tecnici necessari per l'ottenimento di titoli autorizzativi successivi a questa procedura di valutazione ambientale;

nel caso in esame ci si trova nella situazione in cui gli impatti ambientali e paesaggistici, oltre che descritti e quindi valutabili, sono in larga parte conosciuti poiché il progetto prevede la sostituzione dell'esistente seggiovia "Direttissima" configurandosi come ammodernamento tecnologico dell'impianto. Ciò ha

consentito sia all'Ente Parco che alla Soprintendenza archeologica belle arti e paesaggio di esprimere un parere in merito agli impatti sul territorio interessato sia ambientale che paesaggistico;

il Comune di Fanano, nel proprio parere, ha espresso l'auspicio, determinato dalla "convenienza" amministrativa, di avviare una procedura di PAUR per ottenere, come prevede la l.r. 4/2018, tutte le autorizzazioni necessarie alla realizzazione dell'opera alla conclusione positiva della procedura. Tale richiesta non può essere un elemento che l'Autorità Competente, nella valutazione conclusiva dello Screening, può prendere in considerazione per il fatto che spetta al proponente la decisione di sottoporre a procedura di VIA/PAUR volontaria un progetto per cui la categoria di appartenenza richiede il procedimento di *Screening*. Avendo il proponente avviato la procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (Screening), l'invio a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale può essere disposto dall'Autorità Competente solo nel caso in cui si rilevino possibili impatti ambientali significativi e negativi;

si ricorda inoltre che il progetto nelle fasi successive dovrà:

- essere sottoposto alla procedura di verifica archeologica preventiva prevista dall'art. 25, commi 8 e seguenti, del d.lgs. 50/2016 e s.m.i.;
- essere sottoposto alla procedura di Valutazione di Incidenza (artt. 5-7 l.r. n. 7/2004 e D.G.R. n. 1191/2007);
- ottenere l'autorizzazione paesaggistica, come previsto dall'art. 146, c. 11 del d.lgs. 42/2004 e s.m.i.;
- essere preventivamente autorizzato ai fini dell'esenzione temporanea dal Vincolo idrogeologico di cui al Regio Decreto 3267/1923 secondo quanto stabilito dalla D.G.R. 1117/2000 il progetto esecutivo e dovrà essere sottoposto a Deposito ai sensi dell'art. 13 della l.r. 19/2008;
- ottenere le necessarie autorizzazioni per l'eliminazione dell'area boscata, come previsto dalla D.G.R. 549/2012 in quanto si tratta di una delle trasforma-

zioni del bosco possibili ai sensi dell'art. 10 del P.T.P.R.; si confermano le previsioni di compensazione previste nello Studio Preliminare Ambientale, si dovrà definire, in fase di progettazione esecutiva, la scelta di compensare attraverso il fondo regionale o tramite intervento di miglioramento forestale come previsto dall'Art. 2, comma 1, della succitata deliberazione regionale;

- ricadendo 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, ai sensi dell'art. 40 della l.r. 6/2005, dovrà essere prevista l'approvazione di un nuovo P.I.P. in variante a quello vigente; il P.I.P. dovrà essere predisposto dal proponente e proposto all'Ente parchi dell'Emilia centrale che, una volta verificati i contenuti provvederà all'adozione e quindi al percorso di approvazione come previsto dall'art. 27 della l.r. n. 6/2006, dall'art. 18 della l.r. n. 13/2015. I contenuti della variante al P.I.P. sono riportati nel parere espresso dall'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale con nota acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna il 21 dicembre 2020, PG.2020.0840210 e disponibile sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

RITENUTO CHE:

l'obiettivo del progetto è la sostituzione di un impianto di risalita esistente con un impianto tecnologicamente più avanzato e l'eliminazione di una sciovia, ottimizzando la funzionalità complessiva del comprensorio sciistico attraverso la riduzione del numero di impianti presenti e riducendone lo sviluppo lineare complessivo rispetto all'attuale configurazione;

il progetto non prevede la realizzazione di nuove piste da sci, in conformità a quanto previsto dalle Misure generali di conservazione vigenti nei siti Natura 2000 della regione Emilia-Romagna (D.G.R. n. 1147/18);

l'intervento favorirà le attività turistiche stagionalizzate, aumentando l'offerta turistica estiva e migliorando l'accessibilità anche per le utenze più fragili e/o diversamente abili con valutazione di ricadute socio-economiche positive;

la documentazione depositata ha adeguatamente presentato il progetto che si intende realizzare, evidenziando gli impatti ritenuti più significativi e le misure previste per mitigarli o compensarli, sia in fase di demolizione degli impianti esistenti che di realizzazione della seggiovia quadriposto in progetto;

per l'esame del progetto la Regione Emilia-Romagna ha preso in considerazione i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del d.lgs. 152/2006;

la Regione Emilia-Romagna, in qualità di Autorità competente, ha valutato i contributi motivati espressi dagli enti/servizi coinvolti;

tali contributi, pubblicati sul sito web delle valutazioni ambientali (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>), contengono ulteriori approfondimenti e prescrizioni di cui il proponente dovrà tenere conto nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva a cui direttamente si rimanda;

si possa pertanto **escludere**, ai sensi dell'art. 11 della l.r. 4/2018, il progetto denominato *"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"* dalla ulteriore procedura di VIA, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito indicate:

1. 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 (Tav EG 12) e di tutti gli elementi di rivestimento delle sedute della seggiovia dovranno essere neri o di colore scuro;
 - il tracciato della seggiovia da eliminare dovrà essere rinaturalizzato con l'inserimento di vegetazione analoga a quella esistente nelle zone adiacenti;
2. 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;
3. in fase di progettazione esecutiva occorrerà valutare l'esatto posizionamento delle strutture, con particolare riferimento alla stazione di monte, per ridurre al minimo l'impatto paesaggistico in modo

tale da non interferire con le viste del Monte Cupolino e del Lago Scaffaiolo e non alterare la funzione naturale e la percettibilità visiva delle paleo-forme identificate attorno al Cupolino, come previsto l'art. 9.6 del vigente PTP del Parco dell'Alto Appennino modenese;

4. al fine di limitare l'emissione diffusa di polveri nella fase di cantiere dovranno essere adottate, in aggiunta alle misure già previste nello Studio preliminare Ambientale, ulteriori misure di mitigazione:

- a. i veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati di apposito sistema di copertura (telonatura o altro) del carico durante la fase di trasporto;

- b. dovranno essere bagnate le piste sterrate di cantiere e gli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti per evitare il sollevamento di polveri mantenendo un grado di umidità idoneo, procedendo a bagnature 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. deve essere limitato al massimo il tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro;

5. 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" reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna: <http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>;

6. dovranno essere rispettate in fase di progettazione definitiva le prescrizioni di carattere geologico e geotecnico previste nella "relazione geologica" e le

condizioni di stabilità generali e locali dovranno essere valutate analiticamente e basate su dati geotecnici rappresentativi dei diversi contesti d'intervento, in fase di progettazione definitiva;

7. il torrente Dardagna attualmente risulta parzialmente tombato in prossimità della stazione di valle della nuova seggiovia; qualora venisse ricostruito l'alveo originario, in fase esecutiva, si dovrà procedere senza artificializzazione, a meno che ciò non sia necessario per garantirne la sicurezza idraulica;
8. in fase di progettazione definitiva dovrà essere eliminata l'interferenza tra la linea della nuova seggiovia e l'Habitat 6230* - Formazioni erbose a Nardus;
9. in linea generale, 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;
10. per evitare che l'habitat naturale sia compromesso da un utilizzo eccessivo da parte di bikers che potranno beneficiare della nuova seggiovia, dovrà essere prevista una regolamentazione della fruizione dei luoghi da parte degli Enti territorialmente competenti, con particolare riferimento alla pratica del *downhill*; la seggiovia non potrà trasportare biciclette fino a che tale regolamentazione non sarà adottata; di tale regolamento dovrà essere informata la Regione Emilia-Romagna, Servizio Vipsa;
11. in relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nella realizzazione dell'opera, prima delle attività di escavazione in conformità del D.P.R. 120/2017, si dovrà inviare agli organi territorialmente competenti quanto previsto dagli artt. 21 e 22;

al fine della verifica di ottemperanza delle prescrizioni impartite, si riporta l'elenco delle autorità che dovranno verificarne l'ottemperanza, alle quali il proponente dovrà inviare la relativa documentazione:

1. Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara - fase del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
2. Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara - prima dell'esecuzione dei lavori;
3. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione esecutiva;
4. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di cantiere;
5. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di cantiere;
6. Unione Comuni Alto Appennino Bolognese, Unione dei Comuni del Frignano per i rispettivi territori di competenza - fase di progettazione definitiva;
7. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di progettazione esecutiva;
8. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione definitiva;
9. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione definitiva;
10. Comune di Lizzano in Belvedere - Fase di Messa in esercizio;
11. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - prima dell'esecuzione dei lavori;

si ricorda che gli elaborati redatti al fine della verifica di ottemperanza dovranno essere inviati per

conoscenza anche al Servizio VIPSA della Regione Emilia-Romagna;

VISTO:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;

VISTE, altresì, le deliberazioni della Giunta regionale:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008 recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e ss.mm.ii., per quanto applicabile;
- n. 83 del 21 gennaio 2020 recante "Approvazione Piano Triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal d.lgs. n. 33 del 2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2020-2022";
- n. 468 del 10 aprile 2017, recante: "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna;
- n. 1059 del 03 luglio 2018, recante: "Approvazione degli incarichi dirigenziali rinnovati e conferiti nell'ambito delle Direzioni Generali, Agenzie e Istituti e nomina del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT), del responsabile dell'anagrafe per la stazione appaltante (RASA) e del responsabile della protezione dei dati (DPO);
- n. 270 del 29 febbraio 2016 recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- n. 622 del 28 aprile 2016 recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- n. 1107 dell'11 luglio 2016 recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase

della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

RICHIAMATI, altresì:

- il d.lgs. del 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.,
- il d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 "Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ai sensi dell'articolo 7 della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche";
- le circolari del Capo di Gabinetto del presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della DGR n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

DETERMINA

visto quanto precedentemente espresso nel valutato e nel ritenuto:

di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato *"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"*, proposto dal Comune di Lizzano in Belvedere (Bo), per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito indicate:

1. 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 (Tav EG 12) e di tutti gli elementi di rivestimento delle sedute della seggiovia dovranno essere neri o di colore scuro;
 - il tracciato della seggiovia da eliminare dovrà essere rinaturalizzato con l'inserimento di vegetazione analoga a quella esistente nelle zone adiacenti;
2. 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;

3. in fase di progettazione esecutiva occorrerà valutare l'esatto posizionamento delle strutture, con particolare riferimento alla stazione di monte, per ridurne al minimo l'impatto paesaggistico in modo tale da non interferire con le viste del Monte Cupolino e del Lago Scaffaiolo e non alterare la funzione naturale e la percettibilità visiva delle paleo-forme identificate attorno al Cupolino, come previsto l'art. 9.6 del vigente PTP del Parco dell'Alto Appennino modenese;
4. al fine di limitare l'emissione diffusa di polveri nella fase di cantiere dovranno essere adottate, in aggiunta alle misure già previste nello Studio preliminare Ambientale, ulteriori misure di mitigazione:
 - a. i veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati di apposito sistema di copertura (telonatura o altro) del carico durante la fase di trasporto;
 - b. dovranno essere bagnate le piste sterrate di cantiere e gli eventuali stoccaggi di materiali polverulenti per evitare il sollevamento di polveri mantenendo un grado di umidità idoneo, procedendo a bagnature 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. deve essere limitato al massimo il tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro;
5. 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"

reperibili al seguente indirizzo web della Regione Emilia-Romagna: <http://territorio.regione.emilia-romagna.it/urbanistica/pubblicazioni/linee-guida-topsoil>;

6. dovranno essere rispettate in fase di progettazione definitiva le prescrizioni di carattere geologico e geotecnico previste nella "relazione geologica" e le condizioni di stabilità generali e locali dovranno essere valutate analiticamente e basate su dati geotecnici rappresentativi dei diversi contesti d'intervento, in fase di progettazione definitiva;
7. il torrente Dardagna attualmente risulta parzialmente tombato in prossimità della stazione di valle della nuova seggiovia; qualora venisse ricostruito l'alveo originario, in fase esecutiva, si dovrà procedere senza artificializzazione, a meno che ciò non sia necessario per garantirne la sicurezza idraulica;
8. in fase di progettazione definitiva dovrà essere eliminata l'interferenza tra la linea della nuova seggiovia e l'Habitat 6230* - Formazioni erbose a Nardus;
9. in linea generale, 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;
10. per evitare che l'habitat naturale sia compromesso da un utilizzo eccessivo da parte di bikers che potranno beneficiare della nuova seggiovia, dovrà essere prevista una regolamentazione della fruizione dei luoghi da parte degli Enti territorialmente competenti, con particolare riferimento alla pratica del *downhill*; la seggiovia non potrà trasportare biciclette fino a che tale regolamentazione non sarà adottata; di tale regolamento dovrà essere informata la Regione Emilia-Romagna, Servizio Vipsa;

11. in relazione alla gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nella realizzazione dell'opera, prima delle attività di escavazione in conformità del D.P.R. 120/2017, si dovrà inviare agli organi territorialmente competenti quanto previsto dagli artt. 21 e 22;
12. dovrà essere data comunicazione dell'inizio e dell'ultimazione dei lavori alla Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale;

la verifica dell'ottemperanza delle presenti prescrizioni compete a:

1. Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara - fase del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
2. Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara - prima dell'esecuzione dei lavori;
3. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione esecutiva;
4. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di cantiere;
5. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di cantiere;
6. Unione Comuni Alto Appennino Bolognese, Unione dei Comuni del Frignano per i rispettivi territori di competenza - fase di progettazione definitiva;
7. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - fase di progettazione esecutiva;
8. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione definitiva;
9. Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale - fase di progettazione definitiva;
10. Comune di Lizzano in Belvedere - Fase di Messa in esercizio;

11. ARPAE APA Modena e Città Metropolitana di Bologna, per i rispettivi territori di competenza - prima dell'esecuzione dei lavori;

12. Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;

il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare;

di stabilire, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018, che la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere presentata alla Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e agli altri soggetti specificamente individuati per la verifica delle diverse prescrizioni;

di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del d.lgs. 152/2006;

di trasmettere copia della presente determina dirigenziale a: Comune di Lizzano in Belvedere in qualità di proponente, alla Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, alla Regione Emilia-Romagna - Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, alla Provincia di Modena, alla Città Metropolitana di Bologna, all'Unione dei Comuni Alto Appennino Bolognese, all'Unione dei Comuni del Frignano, al Comune di Fanano, all'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Centrale, all'Ente di gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia orientale, all'ARPAE APA Modena, all'ARPAE APAM Città Metropolitana di Bologna, alla Ausl di Bologna e alla Ausl di Modena;

di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;

di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione

della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

VALERIO MARRONI