



Comune di
Crevalcore



Comune di
San Giovanni in Persiceto



Comune di
Sasso Marconi



Comune di
Marzabotto

Ciclovia del Sole: tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio - Marzabotto

CUP n° C61B21013060002

PROGETTO DEFINITIVO



Coordinamento e integrazione delle prestazioni specialistiche:

arch. Enrico Guaitoli Panini

Il Responsabile Unico del Procedimento:

ing. Maurizio Martelli

Progettazione ciclabile e paesaggistica:

arch. Irene Esposito, paes. Giulia Mazzali, arch. Eleonora Vaccari,
dott. paes. Sara Martignoni, arch. Alberto Coppi, dott. arch. Giulia Casolari

Supporto al RUP:

ing. Chiara Ferrari
arch. Federica Sodano
arch. Carla Maria Costanza di Martino
dott.ssa Silvia Mazza
arch. Giulia Maroni

Progettazione delle strutture:

prof. ing. Massimo Majowiecki, ing. Giovanni Berti,
ing. Monica Mingozzi, ing. Elisa Sammarco, ing. Marco Chinni

Geologia, Ambiente, Idraulica:

geol. Pierluigi Dallari, geol. Arianna Casarini, geol. Lisa Gasparini,
geol. Emiliano Quadernari, ing. Yos Zorzi

Coordinamento della sicurezza:

ing. Fausto Gallarello, ing. Roberto Perlangeli

Dichiarazione di sintesi degli esiti della VALSAT

SCALA	FORMATO
-	A4
CODICE	DATA
ALL-3-1	Ottobre 2024

N. REV.	DATA	DESCRIZIONE	DISEGNATO	CONTROLLATO	APPROVATO
A	Settembre 2024	Emissione a seguito di CDS decisoria	Alberto Coppi	Irene Esposito	E. Guaitoli Panini
B	Ottobre 2024	Emissione a seguito di CDS decisoria	Alberto Coppi	Irene Esposito	E. Guaitoli Panini

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

“CICLOVIA DEL SOLE: TRATTO 3 ATTRAVERSAMENTO DEI CENTRI ABITATI DI CREVALCORE, SAN GIOVANNI IN PERSICETO, SALA BOLOGNESE - TRATTO 4: CASALECCHIO- MARZABOTTO”

**DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT
(EX ART. 5 - C. 2 - LR 20/2000, in applicazione dell’art.
4 della L.R. 24/2017)**

*“PROCEDIMENTO UNICO” DI CUI ALL'ART.53 DELLA L.R. 24/2017,
FINALIZZATO ALL'APPROVAZIONE DELLA LOCALIZZAZIONE
DELL'OPERA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
VIGENTE E ALL'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO*

Sommario

1. Premessa	3
2. Documento di VALSAT.....	3
3. Verifica di coerenza con la pianificazione sovraordinata (PTM-PUMS), PSC e RUE.....	4
4. Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni	6
5. Valutazioni specifiche delle componenti ambientali	6
6. Conferenza dei servizi	6
7. Pareri	9
Lepida S.c.p.A. prot. 1732 del 11/01/2024.....	9
Snam rete gas prot. 33581 del 17/05/2024	9
Azienda USL di Bologna prot. 2418 del 15/01/2024	10
5° REPARTO INFRASTRUTTURE - Ufficio B.C.M. prot. 1187 del 10/01/2024.....	10
ARPAE – Area autorizzazioni e concessioni metropolitana prot. 2518 del 16/01/2024	11
SABAP-BO – Settore Archeologia e Belle Arti prot. 2982 del 18/01/2024.....	12
Unione dei Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia prot. 3449 del 19/01/2024	12
Autostrade per l’Italia prot. 33385 del 17/05/2024.....	12
Comune di Marzabotto prot. 29551 del 02/05/2024.....	13
Consorzio della Bonifica Renana prot. 4284 del 24/01/2024	14
ARPAE – Servizio Sistemi ambientali e prot. 37945 del 04/06/2024	14
Comune di Crevalcore prot. 39303 del 10/06/2024	20
Comune di S. Giovanni in P. – Settore Lavori Pubblici prot. 5786 del 31/01/2024.....	21
Comune di S. Giovanni in P. – settore urbanistica prot. 38815 del 06/06/2024	21
Ente Parchi Emilia Orientale prot. 40366 del 13/06/2024	22
Agenzia per la sicurezza e la protezione civile prot. 39053 del 07/06/2024.....	23
Unione dei Comuni dell’Appennino bolognese prot. 27322 del 23/04/2024	25
AS Retigas S.r.l. / Aimag prot. 2201 del 15/01/2024.....	25
RER Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica prot. 10085 del 16/02/2024	26
ANAS prot. 11880 del 23/02/2024	26
RFI prot. 10545 del 19/02/2024	27
MIT- PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. LOMBARDIA – EMILIA ROMAGNA Sede Coordinata di Bologna prot. 16582 del 12/03/2024.....	27
SABAP-BO – ARCHITETTURA E PAESAGGIO prot. 16836 del 13/03/2024.....	28
MIT prot. 16889 del 13/03/2024.....	28
Consorzio della Bonifica Burana prot. 39540 del 10/06/2024	29

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Comune di Sasso Marconi prot. 43042 del 25/06/2024	29
SORGEAQUA prot. 29594 del 02/05/2024	29
8. Procedura espropriativa.....	30
8.1. Osservazioni dei privati e controdeduzioni	30
Protocollo n. 2894 del 17/01/2024	30
Protocollo n. 3014 del 18/01/2024	31
Protocollo n. 5127 del 29/01/2024	31
Protocollo n. 10274 del 16/02/2024	32
Protocollo n. 11755 del 22/02/2024	33
Protocollo n. 12900 del 28/02/2024	34
Protocollo n. 13416 del 29/02/2024	34
Protocollo n. 13980 del 01/03/2024	35
Protocollo n. 15516 del 07/03/2024	35
Protocollo n. 17497 del 25/03/2024	36
Protocollo n. 53080 del 07/08/2024	36
Protocollo n. 60124 del 17/09/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 11755 del 22/02/2024).....	37
Protocollo n. 60710 del 19/09/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 10274 del 16/02/2024).....	38
Protocollo n. 62895 del 27/09/2024	39
Protocollo n. 65579 del 10/10/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 53080 del 07/08/2024).....	40
9. Avanzamento della procedura espropriativa.....	40
10. Parere motivato sulla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.....	41
Risposte	44
Riserva n. 1	44
Riserva n. 2	51
Riserva n. 3	52
Riserva n. 4	56
11. Parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio.....	57
12. Conclusioni	58

1. Premessa

Il presente documento costituisce la "dichiarazione di sintesi" ai sensi delle leggi regionali 20/2000 e smi "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" e 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", nonché della normativa nazionale in materia ambientale (Decreto Legislativo 152/2006 "Norme in materia ambientale" art. 17, comma 1, punto b).

Infatti l'art 18 comma 5 della L.R. 24/2017 riporta: *"L'atto con il quale il piano viene approvato dà conto degli esiti della Valsat, illustra come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate attraverso un apposito elaborato denominato 'dichiarazione di sintesi', di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, e comma 7, lettera b)."*

2. Documento di VALSAT

Tenendo come principale riferimento il D. Lgs. 152/06 e le norme regionali (art. 18 LR 24/2017), il Rapporto Ambientale è stato così impostato:

- a) illustrazione delle alternative valutate e dei contenuti del progetto;
- b) aspetti pertinenti relativi allo stato attuale delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dall'attuazione dell'intervento ed evoluzione probabile senza la sua attuazione;
- c) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente all'attuazione del progetto;
- d) coerenza con obiettivi di protezione ambientale stabiliti dai piani urbanistici;
- e) possibili impatti significativi sull'ambiente (impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi);
- f) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione dell'intervento.

In particolare, sulla base del progetto, **nella VALSAT sono stati approfonditi i seguenti temi:**

- la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità;
- la verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato (art. 37 LR 24/2017);
- l'individuazione e descrizione dei potenziali impatti delle previsioni e delle eventuali misure idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, riguardanti le seguenti componenti ambientali:
 - mobilità e traffico;
 - inquinamento acustico;
 - Inquinamento atmosferico;
 - suolo, sottosuolo;
 - acque superficiali e sotterranee;
 - verde, ecosistemi e paesaggio;
 - Inquinamento elettromagnetico.

3. Verifica di coerenza con la pianificazione sovraordinata (PTM-PUMS), PSC e RUE

L'intervento in oggetto è parte della Ciclovia Turistica Nazione "Ciclovia del Sole". Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT), di cui la Ciclovia del Sole fa parte, è un progetto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact) sviluppato tra il 2015 e il 2018. Questo progetto del lotto prioritario I fa parte del tracciato di collegamento tra Verona e Firenze, unisce 4 Regioni (Veneto, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana), con l'obiettivo successivo di raggiungere la capitale.

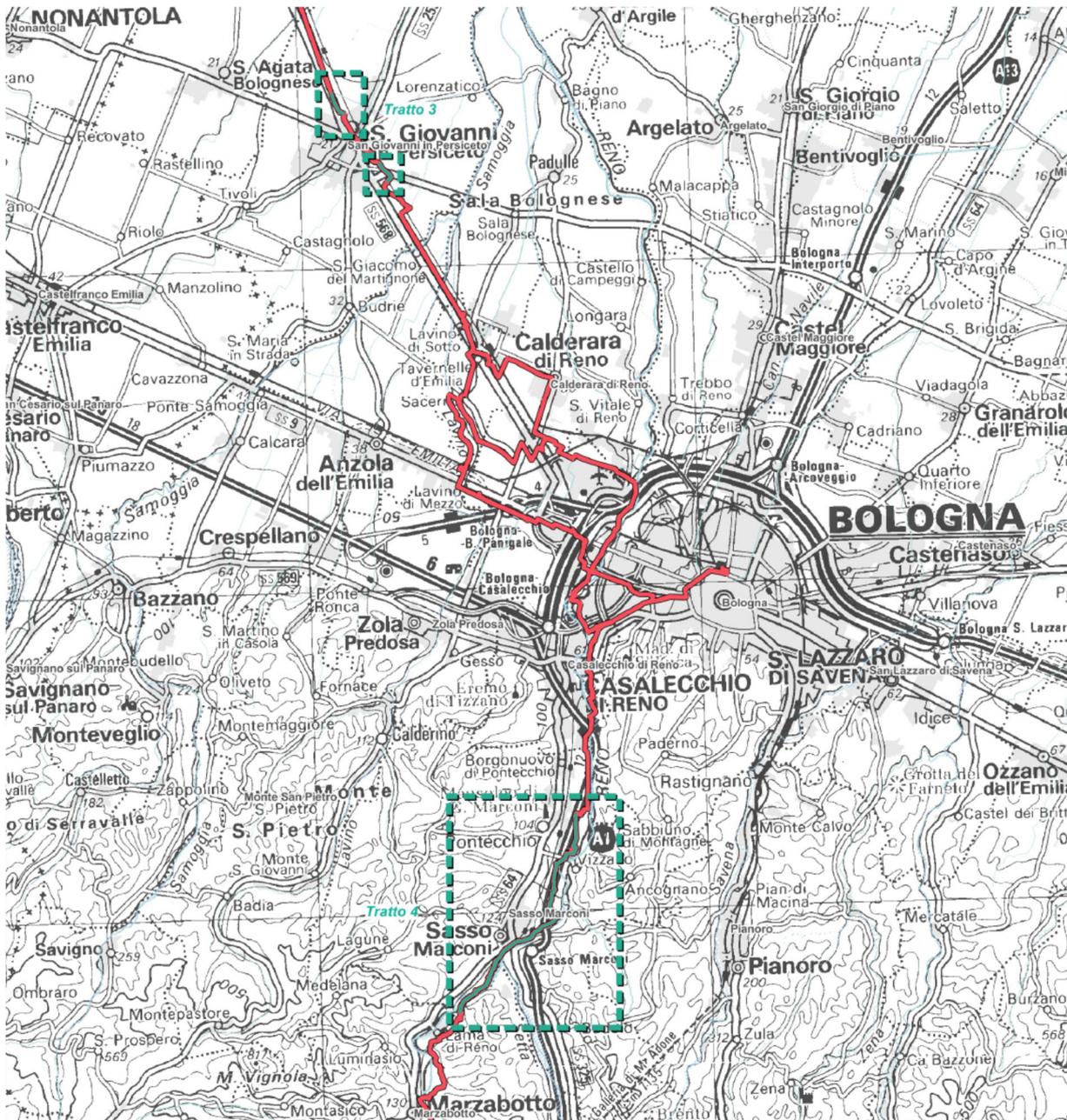


Figura 1 Inquadramento corografico del tratto di Ciclovia del Sole in oggetto

Come illustrato in figura 1 il tracciato è suddiviso tra Tratto 3 e Tratto 4. Il TRATTO 3 comprende i Comuni di Crevalcore e San Giovanni in Persiceto mentre il TRATTO 4 comprende i comuni di Casalecchio, Sasso Marconi e Marzabotto:

- **Tratto 3:**
 - Crevalcore: tra via Fornace ed il cimitero;
 - San Giovanni in Persiceto: tra via Cavamento e via Permuta ed il miglioramento del tratto adiacente La BORA;
- **Tratto 4:**
 - Sasso Marconi: tra il sottopasso di via Pila e Palazzo de' Rossi;
 - Sasso Marconi: tra Palazzo de' Rossi e Fontana (punto di attraversamento del Fiume Reno);
 - Marzabotto: tra il punto di attraversamento del Reno e via Brolo (Frazione di Lama di Reno).

L'analisi di coerenza con la pianificazione è stata svolta sul PTM della Città metropolitana di Bologna, sulla cartografia e le NTA del PSC e del RUE dei Comuni coinvolti (Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sasso Marconi e Marzabotto).

L'analisi del PTM e del PUMS non hanno evidenziato elementi ostativi alla attuazione del progetto che risulta coerente con essi.

Il progetto è coerente con le disposizioni del PSC - Unione Terre D'Acqua e relativo RUE, che comprende sia i Comune di Crevalcore, sia il Comune di San Giovanni in Persiceto.

Il progetto è coerente con il PSC del Comune di Sasso Marconi e del Comune di Marzabotto.

Inoltre è stata verificata la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità della VALSAT di PSC.

Il progetto ha necessitato dell'attivazione del **Procedimento Unico di cui all'articolo 53 della L.R. n. 24/2017**, per l'approvazione del progetto definitivo di variante agli strumenti urbanistici, per l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Per i Comuni di Crevalcore e San Giovanni in Persiceto il progetto prevede **varianti urbanistiche** al PSC e RUE dell'Unione Terre d'Acqua, in quanto il tracciato della Ciclovía non è inserito nei suddetti piani.

Si è inoltre resa necessaria una variante urbanistica al PSC e RUE del Comune di Sasso Marconi e del PSC del Comune di Marzabotto in quanto il tracciato presenta delle modifiche rispetto a quanto previsto dal Piano.

Il progetto è stato sottoposto alla procedura di **VALSAT** (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale) come processo di accertamento preventivo degli effetti sul territorio delle previsioni urbanistiche di cui è stata valutata l'ammissibilità secondo criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.

Il tracciato della Ciclovía di progetto si pone sul limitare del sito della Rete Natura 2000 IT4050019 ZSC-ZPS "La Bora" nel Comune di Giovanni in Persiceto, e attraversa il sito della Rete Natura 2000 IT4050003 - ZSC - Monte Sole nel Comune di Marzabotto. Pertanto per il primo è stato avviato il procedimento di **prevalutazione d'incidenza ambientale** e per il secondo **la valutazione d'incidenza ambientale**.

È stato inoltre necessario presentare richiesta di **autorizzazione paesaggistica** poiché il tracciato attraversa numerose aree soggette a vincolo paesaggistico, in particolare fasce di tutela dei corsi d'acqua, foreste e

boschi e aree contermini ai laghi nel Comune di Sasso Marconi e zone coperte da foreste e boschi e la fascia di tutela del fiume Reno nel Comune di Marzabotto.

4. Verifica di conformità a vincoli e prescrizioni

Nella verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni è stato analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele, così come riportato nelle "Tavole dei vincoli", quali strumenti conoscitivi nei quali sono rappresentati tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio, derivanti oltre che dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, dalle leggi, dai piani sovraordinati, generali o settoriali, ovvero dagli atti amministrativi di apposizione di vincoli di tutela.

Si specifica che per quanto riguarda il Rischio Idraulico il riferimento normativo analizzato è il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni PGRA (Deliberazione n. 235 del 3 marzo 2016 dai Comitati Istituzionali Integrati), mentre per quanto riguarda la Qualità dell'aria il documento di riferimento è il PAIR2020 (11 aprile 2017).

Per l'esame nel dettaglio delle tutele e vincoli che interessano l'area e le relative verifiche sulla coerenza e compatibilità di quanto oggetto di pianificazione, si rimanda al documento di VALSAT.

5. Valutazioni specifiche delle componenti ambientali

Le valutazioni specifiche delle componenti ambientali hanno analizzato i seguenti temi:

- mobilità e traffico;
- inquinamento acustico;
- Inquinamento atmosferico;
- suolo, sottosuolo;
- acque superficiali e sotterranee;
- verde, ecosistemi e paesaggio;
- Inquinamento elettromagnetico.

Per l'esame nel dettaglio delle tutele e vincoli che interessano l'area e le relative verifiche sulla coerenza e compatibilità di quanto oggetto di pianificazione, si rimanda al documento di VALSAT.

6. Conferenza dei servizi

La Città metropolitana di Bologna, Settore Strade Sicurezza e Ciclovie, in qualità di amministrazione procedente, ha convocato la Conferenza di Servizi per acquisire all'interno della stessa tutte le intese, concessioni, autorizzazioni, permessi, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati necessari in base alla vigente normativa per le approvazioni e la conseguente realizzazione del progetto definitivo degli interventi denominati "Ciclovía del Sole: tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio- Marzabotto" nonché l'approvazione della variante alla pianificazione comunale vigente (PSC e RUE) e l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, per la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Si precisa che la Città metropolitana ha provveduto a svolgere le procedure di deposito e pubblicazione previste dall'art 53 della L.R. 24/2017 e dalla L.R. 37/2002 provvedendo:

- al deposito del progetto definitivo, comprensivo degli elaborati di variante urbanistica, presso la Città metropolitana e presso i Comuni di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sasso Marconi e Marzabotto, enti titolari dei piani urbanistici da variare;
- alla pubblicazione, nel proprio sito istituzionale, e nel sito dei Comuni sopra citati e sul Burer del 20/12/2023 n. 355, dell'avviso di deposito;
- alla pubblicazione del progetto dell'intervento, compresi i documenti di variante nel sito istituzionale della Città metropolitana e degli Enti titolari dei Piani da variare.

Alla Conferenza di Servizi hanno partecipato le amministrazioni competenti ad esprimere le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente e in particolare sono stati convocati:

1. Prefetto di Bologna, Ufficio territoriale del Governo
2. Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
3. Città metropolitana di Bologna, Area Pianificazione territoriale e mobilità sostenibile
4. REGIONE EMILIA ROMAGNA, Settore Difesa del Territorio, Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica
5. REGIONE EMILIA ROMAGNA, Settore Trasporti, infrastrutture e mobilità sostenibile, Area Trasporto pubblico e mobilità sostenibile
6. Segretariato regionale per l'Emilia- Romagna
7. Arpae AAC
8. Arpae Sezione Provinciale Bologna, Servizio Sistemi Ambientali
9. Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, Servizio Sicurezza territoriale e protezione civile
10. AZIENDA USL di Bologna
11. V° Reparto infrastrutture belliche
12. Consorzio della Bonifica Renana
13. Consorzio della Bonifica Burana
14. Autorità di Bacino del Fiume Reno
15. Ente Parco
16. HERA Spa
17. LEPIDA S.p.A.
18. INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A
19. Terna SPA
20. AIMAG Spa
21. SORGEA SRL
22. RFI - Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
23. ANAS SPA, Struttura territoriale Emilia Romagna
24. AUTOSTRADE SPA, Espropri, convenzioni, patrimonio
25. Ufficio Ispettivo territoriale
26. Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti
27. SNAM
28. ENEL SPA
29. TELECOM ITALIA S.p.A.
30. Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

31. Unione dei Comuni Valli Reno Lavino Samoggia
32. Comune di Crevalcore
33. Comune di San Giovanni in Persiceto
34. Comune di Sasso Marconi
35. Comune di Marzabotto

Inoltre, la Città metropolitana, quale autorità espropriante, ha altresì provveduto a inviare le comunicazioni individuali previste ai fini dell'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio e alla dichiarazione di pubblica utilità. Durante il periodo di deposito, dal 20.12.2023 al 18.02.2024, e nei successivi 60 giorni dalla ricezione delle comunicazioni da parte dei proprietari, sono pervenute complessivamente dieci osservazioni da parte di privati:

1. Protocollo n. 2894 del 17/01/2024
2. Protocollo n. 3014 del 18/01/2024
3. Protocollo n. 5127 del 29/01/2024
4. Protocollo n. 10274 del 16/02/2024
5. Protocollo n. 11755 del 22/02/2024
6. Protocollo n. 12900 del 28/02/2024
7. Protocollo n. 13416 del 29/02/2024
8. Protocollo n. 13980 del 01/03/2024
9. Protocollo n. 15516 del 07/03/2024
10. Protocollo n. 17497 del 25/03/2024

A queste si è aggiunta fuori dai tempi assegnati un'ulteriore osservazione:

11. Protocollo n. 53080 del 07/08/2024

Si sono svolte le seguenti sedute della Conferenza di servizi:

1. in data 22/01/2024 in modalità telematica mediante videoconferenza
2. data 13/03/2024 in modalità telematica mediante videoconferenza
3. data 15/05/2024 in modalità telematica mediante videoconferenza
4. data 23/10/2024 in modalità telematica mediante videoconferenza

Nelle suddette sedute è stato illustrato il progetto della Ciclovia del Sole Tratti 3 e 4, sono state espone e discusse le richieste di integrazione progettuale e i pareri pervenuti dai vari Enti, come più avanti descritti in dettaglio. I verbali delle sedute, contenenti la sintesi degli interventi degli Enti presenti, redatti dalla Città metropolitana, sono stati resi disponibili alle Amministrazioni partecipanti tramite piattaforma web insieme alla documentazione integrativa predisposta a corredo del progetto.

Nel corso dello svolgimento della Conferenza dei Servizi, all'indirizzo Pec della Città metropolitana di Bologna, sono pervenuti i pareri/nulla osta dei seguenti Enti interessati:

1. Lepida S.c.p.A. prot. 1732 del 11/01/2024
2. Snam rete gas prot. 33581 del 17/05/2024
3. Azienda USL di Bologna prot. 2418 del 15/01/2024
4. 5° REPARTO INFRASTRUTTURE - Ufficio B.C.M. prot. 1187 del 10/01/2024

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

5. ARPAE – Area autorizzazioni e concessioni metropolitana prot. 2518 del 16/01/2024
6. SABAP-BO – Settore Archeologia e Belle Arti prot. 2982 del 18/01/2024
7. Unione dei Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia prot. 3449 del 19/01/2024
8. Autostrade per l'Italia prot. 33385 del 17/05/2024
9. Comune di Marzabotto prot. 29551 del 02/05/2024
10. Consorzio della Bonifica Renana prot. 4284 del 24/01/2024
11. ARPAE – Servizio Sistemi ambientali e prot. 37945 del 04/06/2024
12. Comune di Crevalcore prot. 39303 del 10/06/2024
13. Comune di S. Giovanni in P. – Settore Lavori Pubblici prot. 5786 del 31/01/2024
14. Comune di S. Giovanni in P. – settore urbanistica prot. 38815 del 06/06/2024
15. Ente Parchi Emilia Orientale prot. 40366 del 13/06/2024
16. Agenzia per la sicurezza e la protezione civile prot. 39053 del 07/06/2024
17. Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese prot. 27322 del 23/04/2024
18. AS Retigas S.r.l. / Aimag prot. 2201 del 15/01/2024
19. RER Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica prot. 10085 del 16/02/2024
20. ANAS prot. 11880 del 23/02/2024
21. RFI prot. 10545 del 19/02/2024
22. MIT- Sede Coordinata di Bologna prot. 16582 del 12/03/2024
23. SABAP-BO – ARCHITETTURA E PAESAGGIO prot. 16836 del 13/03/2024
24. MIT prot. 16889 del 13/03/2024
25. Consorzio della Bonifica Burana prot. 39540 del 10/06/2024
26. Comune di Sasso Marconi prot. 43042 del 25/06/2024
27. SORGEAQUA prot. 29594 del 02/05/2024
28. CMBO – Area pianificazione territoriale e mobilità sostenibile prot. 51263 del 31/07/2024

7. Pareri

Si riporta di seguito Sintesi dei Pareri pervenuti da parte degli Enti coinvolti:

Lepida S.c.p.A. prot. 1732 del 11/01/2024

PARERE

"...Non si rilevano sottoservizi nell'area d'intervento indicata in richiesta".

RISCONTRO

Si prende atto della comunicazione pervenuta.

Snam rete gas prot. 33581 del 17/05/2024

PARERE

"..., la scrivente, esprime parere di massima favorevole subordinato alla trasmissione a Snam Rete Gas, da parte del Committente dell'opera in oggetto, di richiesta di preventivi tempi e costi per l'adeguamento del ns. asset alla futura infrastruttura.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Si evidenzia, infine, che in prossimità dell'esistente gasdotto nessun lavoro potrà essere intrapreso senza una preventiva autorizzazione della scrivente Società e che, in difetto, Vi riterremo responsabili di ogni e qualsiasi danno possa derivare al metanodotto, a persone e/o a cose".

A valle dell'ultima seduta di conferenza dei servizi SNAM ha fatto pervenire a Città Metropolitana con nota PG 69384 del 24/10/2024, una comunicazione che conferma il parere di massima favorevole, e ricorda di essere in attesa di richiesta di preventivo tempi e costi con allegate planimetrie e sezioni quotate di tutti i punti di interferenza.

RISCONTRO

La fase di progettazione esecutiva svilupperà il progetto concordato e condiviso durante la Conferenza dei servizi. A seguito dell'approvazione del progetto definitivo verrà richiesto il preventivo tempi e costi per l'adeguamento del vostro asset alla futura infrastruttura. In questa fase progettuale si sono riservate delle risorse all'interno del quadro economico nella sezione "Somme a disposizione" finalizzate agli interventi che dovrà eseguire SNAM. Prima dell'inizio lavori su ogni tratta interessata dal gasdotto, si chiederà la preventiva autorizzazione.

Azienda USL di Bologna prot. 2418 del 15/01/2024**PARERE**

"... Circa la pista ciclabile, si rimanda al DM 557/99 per ulteriori valutazioni e spunti.

Resta inteso inoltre il rispetto della normativa vigente riguardante l'esposizione a sorgenti ambientali quali rumori, campi elettromagnetici e inquinamento atmosferico.

Si sottolinea inoltre che il progetto dovrà prendere in considerazione eventuali pericoli derivanti da attraversamenti di fauna selvatica, specialmente nelle aree più vicine alla regione appenninica. Sarà necessario valutare l'implementazione di corridoi ecologici o altre soluzioni, e fornire adeguata segnaletica per informare e proteggere gli utenti della ciclovia."

RISCONTRO

Il progetto già rispetta le indicazioni fornite. In fase di progettazione esecutiva si potrà valutare l'inserimento di segnaletica di pericolo relativo alla presenza di fauna selvatica nel tratto di competenza del Comune di Marzabotto.

5° REPARTO INFRASTRUTTURE - Ufficio B.C.M. prot. 1187 del 10/01/2024**PARERE**

"...questo Reparto con l'Ufficio BCM si configura per competenza territoriale Organo Esecutivo Periferico (OEP) del Ministero della Difesa, a cui è demandato il compito di emanazione del Parere Vincolante e di sorveglianza e vigilanza sul servizio di Bonifica Bellica Sistemica Terrestre da ordigni esplosivi da eseguire nei terreni in cui il Soggetto Interessato ha manifestato la volontà di eliminare, a propria cura e spese, il rischio di presenza di ordigni bellici a tutela dell'incolumità pubblica e/o privata e delle maestranze che vi andranno ad operare..."

Premesso quanto sopra, qualora il Soggetto Interessato intenda eseguire la propedeutica bonifica bellica sistemica terrestre delle aree interessate dai lavori in oggetto, questo Reparto, a titolo di collaborazione, ritiene opportuno rappresentare quanto segue:

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

- *tale necessità può scaturire esclusivamente sulla base di valutazione del rischio che rientra fra gli obblighi del Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione, così come sancito dalla Legge 1 ottobre 2012 n. 177 "Modifiche al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, in materia di sicurezza sul lavoro per la bonifica degli ordigni bellici";*
- *nel caso in cui la bonifica bellica sistematica terrestre dovesse rendersi necessaria, il Soggetto Interessato ai sensi dell'articolo 22 del D.Lgs. n. 66 del 15 marzo 2010 del Codice dell'Ordinamento Militare, potrà presentare a questo Reparto apposita istanza come da fac-simile previsto dalla Direttiva GEN-BST-001 2ª serie AA.VV. in data 20 gennaio 2020 del Ministero della Difesa;*
- *le prestazioni di bonifica bellica sistematica terrestre potranno eseguirsi a cura e spese del Soggetto Interessato, il quale affiderà l'esecuzione delle stesse ad una impresa B.C.M. regolarmente iscritta all'Albo delle imprese specializzate istituito dal Ministero della Difesa, pubblicato insieme a tutta la normativa vigente, al seguente indirizzo:
http://www.difesa.it/SGDDNA/Staff/DT/GENIODIFE/Pagine/bonifica_ordigni.aspx*

In relazione a quanto precede, si comunica che questo Reparto non parteciperà alla Conferenza dei Servizi in oggetto.

RISCONTRO

Solo con la fase successiva di progettazione (Progettazione esecutiva) il Coordinatore della sicurezza in fase di progettazione produrrà la valutazione del Rischio all'interno del Piano di sicurezza e coordinamento redatto ai sensi dell'Allegato XV "Contenuti minimi del Piano di Sicurezza e Coordinamento" del D.Lgs 81/08, punto 2.2.3. Come già riportato al capitolo 6 del documento "Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza", si rimanda tale valutazione del rischio alla fase successiva di progettazione, ivi compresa la valutazione sulla necessità o meno della bonifica bellica sistematica terrestre.

ARPAE – Area autorizzazioni e concessioni metropolitana prot. 2518 del 16/01/2024**PARERE**

"si comunica che l'utilizzo di aree appartenenti al Demanio idrico regionale necessita preventivamente l'ottenimento di concessione, rilasciata dall'Area Autorizzazioni e Concessioni Bologna, Polo specialistico demanio idrico acqua e suoli di Arpae, in qualità di amministrazione incaricata dalla Regione Emilia-Romagna per la gestione concessoria dei corsi d'acqua del reticolo naturale. Per quanto di competenza Arpae pertanto, prima dell'esecuzione dei suddetti lavori, è necessario da parte del proponente che vorrà utilizzare l'area demaniale:

- 1. presentare formale istanza di concessione ai sensi della Legge Regionale 7/2004, per le eventuali occupazioni permanenti, con le opere e sottoservizi in progetto, e/o esistenti eventualmente da regolarizzare;*
- 2. presentare formale istanza di concessione ai sensi della Legge Regionale 7/2004, per l'occupazione delle aree demaniali per opere temporanee di cantierizzazione."*

RISCONTRO

Si prende atto e si precisa che a seguito della progettazione esecutiva si provvederà a presentare formale richiesta di concessione come richiesto.

SABAP-BO – Settore Archeologia e Belle Arti prot. 2982 del 18/01/2024**PARERE**

*"... questa Soprintendenza, per quanto di competenza, ritiene che le opere in oggetto siano da assoggettare alla procedura di verifica archeologica preventiva, **prescrivendo che i lavori di scavo siano condotti con controllo archeologico in corso d'opera, relativamente ai Comuni di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sasso Marconi (tratte 1, 2, 10 e opere d'arte), Marzabotto** secondo le seguenti modalità:*

- *le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica;*
- *in caso di rinvenimenti di resti archeologici dovrà essere data immediata comunicazione a questa Soprintendenza, che procederà a fornire le indicazioni dovute su tempi, modalità di intervento e a prescrivere eventuali approfondimenti di indagini;*
- *al termine delle attività archeologiche dovrà essere prodotta da parte della ditta incaricata una relazione, ritenuta parte integrante delle indagini e a completamento delle medesime, che conterrà tutti i dati raccolti nel corso dei lavori".*

RISCONTRO

In fase di esecuzione delle opere si provvederà al controllo archeologico in corso d'opera per le tratte indicate.

Unione dei Comuni Valli del Reno, Lavino e Samoggia prot. 3449 del 19/01/2024**PARERE**

"Vincolo idrogeologico: area esclusa dal vincolo idrogeologico delimitato pertanto a questo Ufficio non compete il rilascio di alcun parere o provvedimento.

Sismica - Struttura tecnica competente in materia sismica: a questo Ufficio non compete il rilascio di alcun parere o provvedimento.

Forestazione: valutato che il tipo di intervento prevede l'eliminazione puntuale della vegetazione che invade il tracciato della Ciclovia ed esula dalla realizzazione di interventi di gestione selvicolturale del bosco questa Unione non è competente.

Si rimanda al Comune di Sasso Marconi valutare se gli interventi di modificazione della componente vegetale (eliminazione della vegetazione che invade il tracciato della Ciclovia) necessita di procedura di compensazione di aree forestali, in caso positivo questa Unione resta in attesa della documentazione prevista per legge e necessaria all'espressione di parere.

RISCONTRO

Si prende atto della comunicazione ricevuta.

Autostrade per l'Italia prot. 33385 del 17/05/2024**PARERE**

"Esaminati gli aggiornamenti progettuali ricevuti, si prende atto di quanto riportato dal Progettista nella Lettera di accompagnamento alla consegna degli elaborati modificati_REV C, a seguito dell'incontro tenutosi

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

da remoto in data 11/04/2024 tra i tecnici ASPI, ANAS ed i progettisti incaricati, per la risoluzione delle problematiche correlate alla realizzazione della struttura a protezione di via Gamberi (Comune di Sasso Marconi), così come evidenziato nei precedenti pareri ASPI..."

"...In particolare, è stata accettata la possibilità di installare a cura della Scrivente ASPI la rete antilancio sull'infrastruttura autostradale, con oneri a carico della richiedente Città metropolitana.

Inoltre, considerata l'interferenza con la fascia di rispetto autostradale, si prende atto che il tratto di via Gamberi in prossimità della passerella del Rio Verde non sarà pavimentato in conglomerato bituminoso (Elab. PRG-1-3-C, pagg. P18 e P19).

Stante quanto sopra, per quanto di competenza la Scrivente conferma il **parere favorevole** alla realizzazione dell'intervento in esame, subordinato al rispetto della normativa di riferimento in materia di fascia di tutela autostradale (D.lgs. n.285 del 30.04.92, D.P.R. n. 495 del 16.12.92, Circolari ANAS n. 109707-P del 29.07.10 e n. 86754-P del 16.06.11), e **condizionato al recepimento delle seguenti prescrizioni:**

- Dovranno essere inseriti nel progetto in esame gli oneri per la realizzazione degli appositi sistemi di protezione per i tratti di ciclovía sottopassanti l'infrastruttura autostradale. ASPI si impegna a comunicare gli importi di cui sopra.
- Per tutte le opere interferenti con le particelle di proprietà autostradale dovrà essere perfezionato apposito atto di concessione d'uso, la cui efficacia è subordinata all'approvazione del concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con istanza da inoltrare alla ns. Direzione 3° Tronco di Bologna.
- Per tutte le opere autorizzate in fascia di rispetto codesta Richiedente si dovrà impegnare all'atto della sottoscrizione della summenzionata concessione a ricollocare l'infrastruttura ovvero ripristinare a proprie cure e spese il precedente stato dei luoghi qualora la fascia di rispetto sia interessata da esigenze autostradali".

RISCONTRO

- Si è provveduto ad inserire nel quadro economico (elaborato ECO-4-1-C), nella sezione "somme a disposizione", le risorse per l'installazione di appositi sistemi di protezione per i tratti di ciclovía sottopassanti l'infrastruttura autostradale, in attesa del preventivo da parte di ASPI.
- Città metropolitana si impegna a sottoscrivere un atto di concessione d'uso per le particelle di proprietà Autostrade.
- Per le opere in fascia di rispetto Città metropolitana si impegna a ripristinare a proprie cure e spese il precedente stato dei luoghi qualora la fascia di rispetto sia interessata da esigenze autostradali.

Comune di Marzabotto prot. 29551 del 02/05/2024**PARERE**

"...

Sub-procedimento autorizzazione paesaggistica: Parere favorevole della Commissione per la Qualità architettonica espresso in data 21/03/2024 con verbale allegato alla presente con la seguente prescrizione "Si prende atto del parere della Soprintendenza in riferimento alla cromia della passerella della ciclopedonale sul fiume Reno, per la quale si prescrive di uniformare la cromia a quelle già esistenti per gli altri attraversamenti sugli stessi corsi d'acqua o di altri Rii, con tonalità opaca non riflettente."

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Sub-procedimento variante urbanistica: *Parere favorevole con adozione mediante delibera di consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 5 della L. R. 24/2017, entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi;*

Sub-procedimento eliminazione aree boschive soggette a compensazioni: *Parere favorevole a seguito della ricezione con nota agli atti del Comune di Marzabotto al Prot. Gen. n. 6852 del 23/04/2024 del parere favorevole del servizio forestazione dell'Unione dei comuni dell'Appennino bolognese.*

Si comunica, infine, che l'**autorizzazione paesaggistica** relativa alle opere di progetto ed all'eliminazione boschiva verrà rilasciata a seguito della presentazione della presente documentazione:

- progetto esecutivo;
- acquisizione del titolo di proprietà o dei titoli per poter effettuare l'eliminazione boschiva;
- avvenuto pagamento dell'importo da versare a compensazione boschiva da parte del servizio regionale".

RISCONTRO

Si prende atto di quanto prescritto:

- In fase di progettazione esecutiva si terrà conto della richiesta di uniformare la cromia delle passerelle a quelle già esistenti per gli altri attraversamenti sugli stessi corsi d'acqua o di altri Rii, con tonalità opaca non riflettente.
- A seguito della progettazione esecutiva si procederà a richiedere l'autorizzazione paesaggistica.

Consorzio della Bonifica Renana prot. 4284 del 24/01/2024

PARERE

"...L'intervento in oggetto non interferisce con il reticolo irriguo-idraulico di competenza del Consorzio della Bonifica Renana, bensì il corso d'acqua è di competenza degli Uffici Territoriali di Bologna in capo all'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile".

RISCONTRO

Si prende atto di quanto dichiarato.

ARPAE – Servizio Sistemi ambientali e prot. 37945 del 04/06/2024

PARERE

Qualità dell'aria

"... Tuttavia al fine di far valere un principio di massima tutela si suggerisce di inserire all'interno del Capitolato Ambientale dell'appalto lavori, le misure e le buone pratiche di gestione indicate nelle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (ARPAT - SNPA).

Si fa inoltre presente che le compensazioni previste per le trasformazioni degli ambiti forestali tramite monetizzazione non risultano coerenti:

- con le previsioni del PTM di cui all'art 1.10 e 3.5 del PTM,
- con l'art. 17 delle NTA del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) o l'art. 14 del PAIR 2030,
- con gli impegni di riduzione dei gas serra sottoscritti dal comune di Sasso Marconi aderendo, in forma associata di Unione, al nuovo Patto dei Sindaci per l'Energia e il Clima."

RISCONTRO

In fase di progettazione esecutiva si provvederà ad inserire nel Capitolato Ambientale dell'Appalto lavori le misure e le buone pratiche di gestione indicate nelle "Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale" (ARPAT – SNPA).

In merito alla previsione di disboscamento in prossimità della passerella sul Reno, fatte le dovute verifiche di coerenza con la pianificazione sovraordinata e la normativa di settore, non sono emerse ragioni ostative alla monetizzazione delle compensazioni delle trasformazioni delle aree forestali, ma piuttosto una incoerenza generale tra gli obiettivi di mantenimento dei benefici ecosistemici delle compensazioni dirette tramite forestazione non garantiti dalle compensazioni indirette tramite monetizzazione.

In riferimento a tale criticità si fanno le seguenti considerazioni:

- l'opera in oggetto è intrinsecamente in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni per lo spostamento modale atteso a scapito delle auto e favore dell'uso della bicicletta, in particolare per gli spostamenti casa-lavoro e il tempo libero. A tal proposito è stata fatta una valutazione previsionale di quanto la ciclabile ridurrà le emissioni di CO₂.

I centri abitati che potranno utilizzare la ciclovía del sole anche per gli spostamenti casa/lavoro e casa/scuola sono Lama di Reno 1.500 abitanti, Fontana 1.023 abitanti, Sasso Marconi 6.520 abitanti, Pontecchio-Borgonuovo 5.648 abitanti, per un totale di 14.691 abitanti.

I dati sul passaggio giornalieri di autoveicoli leggeri sulla SS64 Porrettana nel 2023 sono di 11.945 passaggi giorno (dato fornito da ANAS e consultabile on-line).

Il PRIT 2025 pone l'obiettivo di raggiungere la quota di ripartizione modale ciclabile del 20%, valutata come media regionale. Si ritiene pertanto che l'obiettivo sia uno shift modale con numero di spostamenti/gg in bicicletta pari a $11.945 * 0,2 = 2.389$ spostamenti/gg. Questo significa un totale di $2.389 * 365 = 871.985$ spostamenti/anno in bici.

Ipotizzando una percorrenza media di 10 km avremo $10 \text{ km} * 871.985 \text{ spostamenti/anno} = 8.719.850$ percorrenze in bici annue al posto dell'auto.

Moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di CO₂ (relativo alle auto in ambito extraurbano - R = rural - <https://fettransp.isprambiente.it/#/home>) si calcolano $8.719.850 * 143,94 = 1.255.135.209$ gr/anno di CO₂ risparmiata.

Moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di PM₁₀ si stima $8.719.850 * 0,029515 = 257.366,3728$ gr/anno di PM₁₀ risparmiati.

Allo stesso modo, moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di PM_{2.5} si avranno $8.719.850 * 0,019439 = 169.505,1642$ gr/anno di PM_{2.5} risparmiati.

In conclusione, alla luce di quanto sopra precisato, e alle indicazioni ricevute dall'Ente preposto (Unione Appennino Bolognese), si ritiene compatibile la compensazione tramite monetizzazione in relazione alle caratteristiche del progetto.

PARERE

Rumore

"Le emissioni sonore saranno temporanee e limitate alla fase di cantiere. Verrà effettuato un monitoraggio ante operam sul recettore abitativo più prossimo alle aree di cantiere dove le lavorazioni si presumono maggiormente impattanti per il tipo di lavorazione in via Fiaccacollo a Marzabotto nei pressi della realizzazione della passerella sul F. Reno; i risultati del monitoraggio dovranno essere valutati e confrontati"

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

con il limite acustico di zona al fine di effettuare eventuale richiesta di autorizzazione in deroga anche rispetto ai regolamenti comunali per la disciplina delle attività rumorose temporanee.

In termini di misure mitigative, il Proponente indica l'utilizzo, "... in corrispondenza dei ricettori più vicini, di barriere mobili di cantiere di idonee altezza e lunghezza, che verranno poi spostate seguendo il fronte avanzamento lavori", che si condivide; in più dovrà essere ridotta l'emissione di rumore tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, prediligendo quelle silenziate, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operative e sulle predisposizioni del cantiere, come elencato nel documento Valsat par 10.4.4. Interventi di mitigazione.

Nel tratto a Sud di San Giovanni (Lotto 1) e nel tratto meridionale del Lotto 3, nel Comune di Marzabotto, la pista ciclabile attraverserà un contesto di tutela faunistica e ambientale. Per questo motivo, anche a seguito della realizzazione della pista, sarà necessario rispettare norme volte alla tutela di habitat e fauna locali, di seguito riportati:

- *impedire, con appropriata cartellonistica, il passaggio, anche pedonale, fuori dai percorsi consentiti, al fine di ridurre il più possibile il disturbo alle specie presenti;*
- *avvertire, con appropriata cartellonistica, nel periodo soprattutto primaverile ed estivo che schiamazzi, campanelli e altre sorgenti di rumore legate all'utilizzo della pista ciclabile potrebbero alterare l'equilibrio delle specie animali presenti nelle vicinanze.*

RISCONTRO

In fase di cantiere verranno periodicamente valutati e confrontati i risultati del monitoraggio acustico al fine di valutare la necessità o meno di richiedere un'autorizzazione in deroga alla disciplina delle attività rumorose temporanee.

In fase di progettazione esecutiva verranno inserite nel capitolato speciale di appalto indicazioni specifiche per l'utilizzo di macchine e attrezzature di cantiere silenziate, oltre a riportare alle misure di mitigazione previste nella Valsat al par 40.4.4.

Nel tratto di ciclovía che passa all'interno dell'area di riequilibrio ecologico "La Bora" è già presente una cartellonistica dedicata all'illustrazione dei comportamenti da tenere. Questo perché in questo tratto la ciclovía è già esistente e questo progetto ne prevede la sola manutenzione.

Nel tratto di ciclovía che passa all'interno del Parco di Montesole in fase di progettazione esecutiva si provvederà ad inserire apposita cartellonistica comportamentale al fine di indicare il divieto di uscire dal percorso ciclabile di progetto, e di ridurre i rumori che potrebbero alterare l'equilibrio delle specie animali.

PARERE***Suolo e sottosuolo***

In particolare dovranno essere effettuati: il ripristino allo stato iniziale delle aree interferite in fase di cantiere mediante il riutilizzo del terreno preventivamente scoticato ed inerbimento di tutte le superfici manomesse; la sistemazione a macchia arboreo-arbustiva delle aree residuali di difficoltoso sfruttamento agricolo originate dal tracciato con specie autoctone; la messa a dimora di siepi arbustive alla base dei rilevati con funzione di mascheramento visivo delle strutture in progetto e di connessione fra le residue formazioni arbustive ed arboree locali.

RISCONTRO

Il progetto prevede il ripristino delle aree interferite dal cantiere ed il riutilizzo del materiale di scotico per l'inerbimento delle scarpate dei rilevati di progetto.

In fase di progettazione esecutiva si provvederà a prevedere la sistemazione a macchia arboreo-arbustiva delle aree residuali espropriate. Lo stesso verrà previsto per la base dei rilevati di progetto.

PARERE

Relazione sulle terre e rocce da scavo

Si rilevano alcune incongruenze o inesattezze:

- 1. Nelle mappe alle pagine 15-16 è riportato il punto di prelievo del campione ambientale n. 6 due volte;*
- 2. A pagina 19, si riporta che "Ai fini dell'accertamento ambientale, nel corso dell'esecuzione dei carotaggi sono stati prelevati: n. 2 campioni di riporto, tra p.c. e -1.00 m n. 6 campioni di terreno, a profondità > -1.00 m".*

Si ricorda che ai sensi dell'allegato 2 del DPR 120/2017 "I campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche sono almeno:

- campione 1: da 0 a 1 m dal piano campagna;*
- campione 2: nella zona di fondo scavo;*
- campione 3: nella zona intermedia tra i due.*

Per scavi superficiali, di profondità inferiore a 2 metri, i campioni da sottoporre ad analisi chimico-fisiche sono almeno due: uno per ciascun metro di profondità."

- 3. Alle pagine 20-21 si riporta che il campione S23 è stato ottenuto dal carotaggio S_1, in contrapposizione con quanto riportato nei rapporti di prova alle pagine 48-49, dove risulta essere ottenuto dal carotaggio S_2;*

- 4. Analogamente, si riporta che il campione S20 è stato ottenuto dai carotaggi S_7+S_9, in contrapposizione con quanto riportato nei rapporti di prova alle pagine 39-40, dove risulta essere ottenuto dai carotaggi S_8-S_9;*

- 5. A pagina 26, si riporta che "La presente relazione riporta la certificazione della qualità ambientale del terreno proveniente da un'area che sarà interessata da lavori di scavo per la realizzazione di un parcheggio a servizio del ristorante Mc Donald's, relativamente alla presenza di metalli pesanti, idrocarburi pesanti e amianto." Tale dichiarazione, in riferimento al parcheggio a servizio del ristorante Mc Donald's, non trova riscontro con quanto enunciato nella documentazione presentata;*

- 6. A pagina 26 è riportato "il terreno che eventualmente sarà rimosso [...] potrà essere così riutilizzato nel sito di produzione o in altro sito, in conformità con la normativa vigente." mentre a pagina 27, si dichiara che "Per quanto riguarda la ciclabile in progetto, si prevede di produrre un quantitativo totale di 11'785,32 mc. Di questo quantitativo: 7'507,85 mc saranno riutilizzati in sito, per reinterri, secondo le modalità previste dal DPR 120/2017 e previa "Dichiarazione di Utilizzo" di cui all'Allegato 6 del DPR 120/2017". Non risulta pertanto chiaro quanto e se il Proponente intenda riutilizzare al di fuori del sito di produzione. Inoltre, si ricorda che, solo ed esclusivamente per quanto riguarda l'utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, non è prevista la redazione dell'Allegato 6 - "Dichiarazione di Utilizzo", secondo quanto previsto dall'Art. 24. Tale allegato deve invece essere compilato obbligatoriamente per le terre e rocce da scavo che si prevede di riutilizzare fuori dal sito di produzione, nei limiti previsti dagli Artt. 21-22 del DPR 120/2017.*

7. nella documentazione non è espressamente indicata l'estensione lineare o areale dell'opera rendendo impossibile verificare l'adeguatezza del numero dei punti di indagine ai sensi dell'allegato 2 del DPR 120/2017.

Per quanto sopra si prescrive

- di completare ove necessario la caratterizzazione ambientale, per accertare la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale delle terre e rocce da scavo con particolare riferimento al numero e alla profondità di punti d'indagine previsti dall'allegato 2 del DPR 120/2017 o eventualmente al paragrafo 3.3 della Linee Guida SNPA n. 22/2019 - "Linee guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo di terre e rocce da scavo" (Delibera SNPA n° 54/2019) e tenendo conto delle incongruenze e inesattezze segnalate.

- di inviare alla scrivente Agenzia, la caratterizzazione ambientale completa di cui sopra, prima dell'inizio dei lavori al fine di poter valutare a norma di legge la compatibilità degli utilizzi e/o riutilizzi dei terreni con la tutela ambientale.

RISCONTRO

1. È stato corretto l'elaborato "20_REL-1-1-B_Relazione sulla gestione di terre e rocce da scavo";
2. Il materiale che sarà gestito come sottoprodotto sarà quello proveniente dagli scavi per la realizzazione del nuovo tracciato: tali scavi avranno una profondità inferiore a 1 m quindi il numero di campioni e le profondità sono da ritenersi esaustivi. Solo in corrispondenza della realizzazione delle passerelle di attraversamento dei corsi d'acqua, si scaverà fino a profondità superiori, per la realizzazione delle fondazioni profonde: in tal caso tuttavia, dal momento che per tali opere si utilizzerà fango di perforazione, il terreno di risulta verrà gestito come rifiuto e non come sottoprodotto. In ogni caso, si è provveduto comunque al campionamento di campioni medio-compositi profondi (da -1,0 m a -5,0 m) al fine di escludere la presenza di contaminazioni.
3. Si prende atto e pertanto è stato corretto il dato a pag.17 e 18: il campione S23 è stato ottenuto dal carotaggio S_1;
4. Si prende atto e pertanto è stato corretto il dato a pag. 17 e 18: il campione S20 è stato ottenuto dai carotaggi S_8+S_9;
5. Si prende atto del refuso e pertanto a pagina 23, nel capitolo dedicato alle considerazioni conclusive è stata corretta la frase in questo modo: *La presente relazione riporta la certificazione della qualità ambientale del terreno proveniente da un'area che sarà interessata da lavori di scavo per la realizzazione di un percorso ciclabile denominato "Ciclovia del Sole: tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio- Marzabotto", relativamente alla presenza di metalli pesanti, idrocarburi pesanti e amianto.*
6. I dati sono stati aggiornati: il progetto comporterà la produzione di circa 11'707 mc di terreno, di cui solo 2'920 mc saranno gestiti come sottoprodotto nel sito di produzione o in siti limitrofi, secondo le modalità previste dal DPR 120/2017. La scelta di riutilizzo in sito o in altro sito e di conseguenza le modalità di gestione, verranno definite in fase esecutiva.
7. Il tratto 3 in progetto nel Comune di Crevalcore ha lunghezza L = 1830 m, dunque sono stati previsti n. 4 punti di indagine: S1, S2, S3, S4.

Il tratto 3 in progetto a Nord di San Giovanni in P. ha lunghezza 940 m, di cui:

- 485 m su via Cavamento: si prevede la sola manutenzione senza scavi dunque qui non sono stati previsti campionamenti;

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

- 455 m di nuova realizzazione, dove è stato previsto n. 1 punto di indagine: S5;
 - Il tratto 3 in progetto a Sud di San Giovanni in P. ha lunghezza 876 m: nonostante sia prevista la sola manutenzione della viabilità esistente, dunque non siano previsti scavi, è stato comunque prelevato n. 1 punto di indagine al fine di escludere contaminazioni pregresse: S6;
- Il tratto 4 ha lunghezza 9'700 m, di cui:
- 1370 m su via Gamberi: si prevede la sola manutenzione senza scavi dunque qui non sono stati previsti campionamenti;
 - 1640 m su via Ponte Albano: si prevede la sola manutenzione senza scavi dunque qui non sono stati previsti campionamenti;
 - rimangono 6'690 m di nuova realizzazione. Sono stati previsti n. 23 punti di indagine, da cui sono stati ottenuti n. 20 campioni (n. 16 in corrispondenza del tracciato di progetto + n. 4 in aree esterne): S7, S8, S9, S10, S11, S12=s1, S13, S14, S15=s3+s4, S16, S17, S18, S19=s6+s5, S20=s8+s9, S21, S22=s10, S23=s2, S24, S25, S26.

Il materiale che sarà gestito come sottoprodotto sarà quello proveniente dagli scavi per la realizzazione del nuovo tracciato: tali scavi avranno una profondità inferiore a 1 m quindi il numero di campioni e le profondità sono da ritenersi esaustivi.

(Il terreno di risulta dalle perforazioni per la realizzazione delle fondazioni profonde delle passerelle sarà gestito come rifiuto, trattandosi di terreno misto a fanghi di perforazione. In questa sede si è provveduto comunque al campionamento di campioni medio-compositi profondi (da -1,0 m a -5,0 m) al fine di escludere la presenza di contaminazioni).

Si aggiorna la Relazione Terre e Rocce da scavo allegando la caratterizzazione completa.

PARERE

Acque superficiali

Per la realizzazione della pila in alveo occorre che venga limitata il più possibile la modificazione della morfologia locale dello stesso, interessandone un tratto limitato a monte e a valle per la deviazione della corrente e per i successivi spostamenti di ghiaia per la regolarizzazione dell'alveo stesso dopo la realizzazione della pila e il montaggio dell'impalcato.

Eventuali sversamenti accidentali di carburanti o oli o altri incidenti con eventuale impatto sul corso d'acqua durante le lavorazioni dovranno essere gestiti nel piano di emergenza dei cantieri. L'impresa appaltatrice dei lavori dovrà dotarsi di opportuni kit oleo-assorbenti di pronto intervento ed idonei contenitori, in modo da provvedere a circoscrivere prontamente la zona interessata da eventuali accidentali sversamenti e successivamente recuperare, stoccare e smaltire, nel rispetto della normativa vigente in materia di rifiuti, tutto il materiale interessato dall'emergenza ambientale.

RISCONTRO

In fase di progettazione esecutiva si inseriranno nel capitolato speciale di appalto le opportune indicazioni come da prescrizioni ricevute.

Piano di monitoraggio

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Rumore - ... Considerato che è plausibile affermare che non si prevedono impatti negativi in fase di esercizio, la predisposizione del monitoraggio in fase Post operam si ritiene non necessaria.

Qualità dell'aria - ... Per la matrice aria è plausibile affermare che non si prevedono impatti negativi in fase di esercizio, come del resto affermato al paragrafo 8 del rapporto ambientale, pertanto la predisposizione del monitoraggio in fase Post operam si ritiene non necessaria...

In definitiva quindi il PMA come concepito dal proponente può essere riformulato prevedendo campagne semestrali di 15 giorni per la fase ante e corso d'opera, mantenendo un solo punto di misura dove già indicato. Il monitoraggio ante operam e corso d'opera sarà incentrato sulle rilevazioni di PM10 e PTS quali inquinanti caratteristici delle lavorazioni di cantiere ed avrà una durata di almeno 15 giorni consecutivi e validi, da prolungare sia in caso di fermo delle attività sia di segnalazioni

Acque superficiali- ... I tratti di campionamento per il calcolo di IBMR e STAR_ICMi dovranno essere di 100 m verso monte e 100 m verso valle a partire da dove verrà effettuata la passerella.

Per il rilevamento dell'IQM ci si dovrà posizionare in due punti uno 200 m a monte e l'altro 200 m a valle della passerella e da lì eseguire il rilevamento volgendosi verso monte e verso valle per abbracciare un tratto di almeno 400 m circa totali.

Restituzione dei dati- ... Per quanto riguarda la restituzione dei dati al par. 10.6 Valsat si rileva che le seguenti voci sono vevolevoli per il rumore:

- livelli di rumore rilevati;
- classe di destinazione d'uso alla quale appartiene il luogo di misura e relativi valori limite di riferimento;
- commento dei risultati ottenuti a confronto con i valori limite normativi vigenti;
- identificativo e firma leggibile del tecnico competente che ha eseguito le misure.

Per il monitoraggio acque le informazioni relative alle stazioni dovranno contenere quanto contenuto nelle linee guida MLG ISPRA 111/2014.

In particolare per l'Indice Biologico di Macrofite acquatiche (IBMR) si faccia riferimento all'allegato A del Protocollo di campionamento e analisi delle macrofite dei corsi d'acqua guadabili. Dovranno essere fornite più fotografie panoramiche del tratto campionato, il posizionamento su estratto dalla Carta Tecnica Regionale in scala 1:10.000 e coordinate UTM; data ed ora del rilevamento e descrizione delle condizioni meteorologiche".

RISCONTRO

Rumore: in fase di progettazione esecutiva si provvederà a togliere il monitoraggio in fase post operam;

Qualità dell'aria: in fase di progettazione esecutiva si provvederà a togliere il monitoraggio in fase post operam. Inoltre verrà riformulato il monitoraggio per la fase in corso d'opera come da prescrizione;

Acque superficiali: in fase di progettazione esecutiva verrà modificato il monitoraggio delle acque superficiali come da prescrizioni ricevute.

Comune di Crevalcore prot. 39303 del 10/06/2024**PARERE**

"1) alla conclusione del procedimento, la modifica cartografica alla pianificazione urbanistica dovrà essere fornita in formato vettoriale (shapefile) organizzati secondo gli atti di coordinamento tecnico regionali, ai fini della conservazione e per consentire l'aggiornamento dei Sistemi Informativi Territoriali;

2) alla conclusione delle opere di progetto rimuovere la segnaletica orizzontale e verticale connessa alla Ciclovía del Sole nel tratto dismesso di via Fornace e via Del Papa – quest'ultima comunque sede di percorso ciclabile esistente.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

3) si chiede che le alberature per le quali è previsto lo spostamento come da tav. PRG 1-1 P.10 nell'elaborato denominato "35_PRG-1-1-C_Planimetria di stato di fatto e progetto – Crevalcore" siano ricollocate in posizione adiacente, previo accordo con il servizio Ambiente comunale, con garanzia di attecchimento ed irrigazione di soccorso nel corso dei primi 3 anni".

RISCONTRO

- 1) Ad approvazione del progetto definitivo si provvederà a produrre gli shape file richiesti.
- 2) Nella progettazione esecutiva verranno previste le opere di rimozione della segnaletica esistente;
- 3) In fase di cantiere si coinvolgerà il Servizio Ambiente comunale al fine di confermare la posizione, già individuata dal progetto prossima a quella attuale.

Comune di S. Giovanni in P. – Settore Lavori Pubblici prot. 5786 del 31/01/2024

PARERE

"... PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO ALLE SEGUENTI PRESCRIZIONI:

- nel tratto di strada di via Cavamento al fine di garantire la sicurezza all'utenza debole si chiede il posizionamento della segnaletica stradale che identifichi la classificazione della strada come Fbis
- nel tratto antecedente l'intersezione tra via Marzocchi con via Fanin si chiede di eseguire il rialzo della sede stradale in corrispondenza dell'accesso carrabile al polo museale denominato "Fabbrica del Carnevale"
- In merito alla variante urbanistica al fine di coordinare il progetto con la disciplina urbanistica, si chiede l'allineamento delle tavole all'ultima versione del PSC e RUE vigenti. Trattandosi di variante agli strumenti urbanistici si chiede la rappresentazione delle tavole vigenti e delle tavole in variante".

RISCONTRO

- 1_ Si è modificato l'elaborato 37_PRG-1-2-D_Planimetria di stato di fatto e progetto - San Giovanni in Persiceto inserendo la segnaletica di strada Fbis;
- 2_ Si è modificato l'elaborato 37_PRG-1-2-D_Planimetria di stato di fatto e progetto - San Giovanni in Persiceto inserendo il rialzo in corrispondenza dell'accesso carrabile al polo museale "Fabbrica del Carnevale";
- 3_ Si è modificato l'elaborato 98_URB-5-1-C_Elaborati grafici San Giovanni in Persiceto rappresentando sia le tavole vigenti che quelle in variante ed utilizzando la stessa simbologia utilizzata per i percorsi ciclabili dalle tavole stesse.

Comune di S. Giovanni in P. – settore urbanistica prot. 38815 del 06/06/2024

PARERE

"...Visto tutto quanto sopra esposto e considerato che è stata valutata la proposta di variante urbanistica ed è stata verificata la compatibilità dell'intervento con la destinazione urbanistica, i vincoli e le tutele delle aree interessate dal tracciato delle opere proposte, in conclusione si esprime parere tecnico favorevole...".

RISCONTRO

Si prende atto del parere favorevole.

Ente Parchi Emilia Orientale prot. 40366 del 13/06/2024

PARERE

"...

DETERMINA

1. di rilasciare alla Città metropolitana di Bologna in qualità di Ente attuatore, il nulla-osta per la realizzazione del Progetto...;
2. di approvare l'allegata "Valutazione di incidenza" ex Del. G. R. n. 1174/2023 relativa al progetto "Ciclovía del Sole: tratto 4 Casalecchio – Marzabotto";
3. di valutare negativa ma non significativa (con prescrizioni) l'incidenza del progetto di cui alla premessa, in quanto la Valutazione ritiene che la perturbazione per gli habitat e le specie animali di interesse comunitario del Sito IT4050003 "Monte Sole" possa ritenersi non significativa purché le opere vengano realizzate nel rispetto delle prescrizioni sotto riportate;
4. di subordinare il presente nulla-osta al rispetto delle seguenti prescrizioni che dovranno essere acquisite in sede di progettazione esecutiva:

TAGLIO DELLA VEGETAZIONE ARBOREO-ARBUSTIVA

- Il taglio della vegetazione arboreo-arbustiva preliminare alla realizzazione della passerella sul Reno e alla sistemazione dei dissesti dovrà essere realizzato al di fuori del periodo 15 marzo 30 agosto, salvo ulteriori specifici accordi dell'Ente gestore del Sito Natura; il materiale di risulta di tale intervento dovrà essere riutilizzato (almeno in parte) in loco per la creazione di cataste a perdere volte a favorire la microfauna e i processi di umificazione;
- Nella realizzazione di interventi forestali nell'ambito di lavori realizzati per conto di enti pubblici è obbligatorio utilizzare oli lubrificanti biodegradabili;

REALIZZAZIONE PASSERELLA SUL FIUME RENO

- Nel periodo tra il 1° marzo e il 31 luglio è vietato accedere in alveo con mezzi meccanici ed effettuare gli interventi salvo per dichiarate esigenze di sicurezza idraulica o per interventi di somma urgenza;
- Al fine di ridurre al minimo gli impatti sulla fauna fluviale, dovranno essere adottati accorgimenti volti a ridurre la perturbazione dell'habitat fluviale e l'intorbidamento delle acque; l'area oggetto di intervento per la posa della pila centrale in alveo dovrà pertanto essere isolata dal flusso idrico, garantendo il passaggio delle acque attraverso la realizzazione di idonee opere provvisorie (savenelle) ed organizzando il cantiere in modo da ridurre allo stretto indispensabile le deviazioni del corso d'acqua;
- La ditta esecutrice dovrà prevedere l'alimentazione del carburante ed il rabbocco dei lubrificanti a distanza di sicurezza dal corso d'acqua, oltre a dotare le aree di sosta dei mezzi di lavoro di tutti gli appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale;

UTILIZZO DI MASSI CICLOPICI IN SOSTITUZIONE DELLA GABBIONATA NELLA SISTEMAZIONE DELLA FRANA PER COLAMENTO:

- al fine di migliorare la compatibilità ambientale prevista dal progetto mediante posa di gabbionata, si dovrà prevedere l'impiego di massi ciclopici, più adatti ad una rinaturalizzazione mediante colonizzazione di vegetazione spontanea adatta alle caratteristiche;

IMPIANTO NUOVE ALBERATURE E SIEPI

- l'impianto di nuove alberature in sponda sinistra del Reno dovrà essere eseguito nella prima stagione idonea successiva all'intervento, mediante posa di talee di salice e pioppo prelevate in loco;
- le nuove recinzioni nel tratto interno al Sito/Parco regionale "Monte Sole" dovranno essere di altezza inferiore a 1,60 metri ed essere affiancate da una siepe arbustiva multi-specifica adatta al contesto locale utilizzando giovani piante di specie vegetali a scelta dall'elenco allegato;

RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO LUMINOSO:

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

• *ricordato che il Sito IT4050003 Monte Sole ricade tra le Zone di particolare protezione dall'Inquinamento luminoso di cui alla Legge Regionale n. 19/2003, l'eventuale impianto di illuminazione in fase esecutiva dovrà essere progettato e realizzato in modo da non costituire una fonte di inquinamento luminoso per il Sito Natura 2000: oltre a garantire che l'illuminazione venga rivolta verso a terra, senza diffusione verso le aree circostanti, è necessario che l'impianto risulti conforme tecnicamente alla più aggiornata circolare tecnica della Regione Emilia-Romagna (si precisa che al momento è vigente la DIRETTIVA di Giunta Regionale n. 1732 del 12 novembre 2015 "TERZA direttiva per l'applicazione dell'art.2 della Legge Regionale n. 19/2003 recante "Norme in materia di riduzione dell'Inquinamento Luminoso e di risparmio energetico" come modificata dalla Direttiva di Giunta Regionale n.1514 del 12 settembre 2022).*

5. *di ritenere il progetto in esame conforme a quanto previsto dal Piano Territoriale del Parco, in particolare dalle Norme di attuazione (artt. nn. 26 "Zona Agroforestale dell'Area contigua", 34" Zona Fluviale", 48 "Prescrizioni per la tutela della fauna nel Parco e nell'Area contigua", 53 "Conservazione degli habitat naturali);*

6. *di fare salve eventuali diritti di terzi e norme più restrittive da parte di altri Enti competenti;*

7. *di comunicare che avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso al TAR di Bologna nel termine di 60 gg. o in alternativa ricorso straordinario al Capo dello Stato nel termine di 120 gg., entrambi decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso.*

RISCONTRO

Il progetto esecutivo riceverà le prescrizioni sopra riportate in ordine a:

TAGLIO DELLA VEGETAZIONE ARBOREO-ARBUSTIVA

Si prende atto e in fase di progettazione esecutiva si provvederà a redigere un cronoprogramma che tenga conto di queste indicazioni e ad inserirle nel Capitolato speciale d'Appalto.

REALIZZAZIONE PASSERELLA SUL FIUME RENO

Si prende atto e in fase di progettazione esecutiva si provvederà a redigere un cronoprogramma che tenga conto di queste indicazioni e ad inserirle nel Capitolato speciale d'Appalto.

UTILIZZO DI MASSI CICLOPICI IN SOSTITUZIONE DELLA GABBIONATA NELLA SISTEMAZIONE DELLA FRANA PER COLAMENTO:

In sede di progettazione esecutiva e a fronte delle opportune verifiche di sicurezza sull'opera, si provvederà a modificare il sistema geotecnico di mitigazione al dissesto con una massicciata di massi ciclopici, secondo le prescrizioni fornite.

IMPIANTO NUOVE ALBERATURE E SIEPI

Si prende atto e valutando il contesto si sceglierà la specie dall'elenco allegato al parere, oltre ad inserire nel progetto esecutivo specifiche sull'altezza della recinzione metallica.

RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO LUMINOSO:

Si fa presente che il progetto non prevede illuminazione.

Agenzia per la sicurezza e la protezione civile prot. 39053 del 07/06/2024

PARERE

"...

- in riferimento all'articolo 15 c.4 e 18 c.13 delle Norme del Piano Stralcio per l'assetto Idrogeologico, esprime il proprio parere favorevole in merito alla localizzazione degli attraversamenti dei corsi d'acqua (elencare

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

attraversamenti) e alla localizzazione del tracciato della ciclovía ad eccezione del tratto di circa 250 metri, ricadente in Alveo Attivo del fiume Reno in comune di Sasso Marconi, per il quale si dovrà prevedere un tracciato alternativo al di fuori dell'Alveo Attivo.

- in riferimento al R.D. 523/1904, **esprime parere favorevole** sul progetto "Ciclovía del Sole: tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio – Marzabotto. CUP: C61B21013060002", per quanto di propria competenza, **con le seguenti condizioni:**

- 1) *La progettazione degli attraversamenti dei corsi d'acqua deve rispondere ai criteri progettuali indicati nelle Norme Tecniche delle Costruzioni, si chiede che tale rispondenza sia adeguatamente riportata e descritta negli elaborati progettuali, richiamando che gli elementi del ponte, quali le opere strutturali, di difesa ed accessorie, quando interessino l'alveo di un corso d'acqua, fanno parte di un progetto unitario corredato dallo studio di compatibilità idraulica.*
- 2) *La valutazione della compatibilità idraulica degli attraversamenti (ponti e infrastrutture) deve essere svolta secondo i criteri indicati nell'Allegato 9 del Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po.*
- 3) *Il progetto esecutivo deve contenere tutti gli aspetti e gli approfondimenti richiesti con nostra nota Prot. 01/02/2024.0005428.U, non già integrati nel progetto definitivo.*
- 4) *Il progetto esecutivo deve contenere il piano di manutenzione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua e dei manufatti ad essi collegati, con particolare riguardo al mantenimento della funzionalità idraulica e delle condizioni di stabilità del fondo e delle sponde.*
- 5) *Riscontrato che il tracciato della ciclovía interessa aree potenzialmente esondabili, la richiesta di autorizzazione idraulica dovrà contenere le misure per la riduzione del rischio, comprensive degli aggiornamenti al piano comunale di emergenza di protezione civile, delle procedure di allertamento, delle modalità di interdizione e controllo degli accessi alle aree esondabili, di ricognizione e vigilanza dei tratti stessi, nonché di pronto intervento.*

RISCONTRO

Si prende atto che il tratto di circa 250 metri, ricadente in Alveo Attivo del fiume Reno in comune di Sasso Marconi, su via Gamberi non può essere autorizzato quale percorso ciclabile, pertanto, in fase di progettazione esecutiva si procederà a stralciare questi 250 metri dal progetto, inserendo un segnale di fine pista ciclabile alle due estremità del tratto. In questo quadro economico non vi sono le risorse economiche per lo spostamento della strada esistente, ma Città metropolitana valuterà la realizzazione dell'intervento in un prossimo futuro. L'elaborato URB-6-1 di variante urbanistica al PSC del Comune di Sasso Marconi prevede il corridoio ciclabile completamente fuori dall'Alveo attivo, già allineandosi a tale prescrizione.

- 1) La progettazione degli attraversamenti già risponde alle Norme Tecniche delle Costruzioni. In fase di progettazione esecutiva si provvederà ad ampliare le relazioni tecniche sulle strutture metalliche (REL-6-2, REL-6-3, REL-6-4) esplicitando tale conformità;
- 2) La compatibilità idraulica degli attraversamenti è stata verificata anche in relazione ai criteri indicati nell'Allegato 9 del Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po. Nella progettazione esecutiva si provvederà a relazionare anche questa verifica all'interno della relazione idraulica (REL-2-1);
- 3) Il progetto esecutivo conterrà tutti gli aspetti e gli approfondimenti richiesti con nostra nota Prot. 01/02/2024.0005428.U, non già integrati nel progetto definitivo.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

- 4) Il progetto esecutivo conterrà al suo interno gli interventi per la fornitura e posa in opera di un sistema di chiusura automatico della ciclovia nelle aree al rischio di allagamento. Si rimanda invece ai Comuni ed alla Protezione Civile l'aggiornamento dei piani comunali di emergenza.

Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese prot. 27322 del 23/04/2024

PARERE

"...

si esprime parere positivo all'eliminazione delle aree boschive soggette a compensazione così come presentato nella relazione paesaggistica allegata al progetto (documento:34_REL-7-1-B_Relazione paesaggistica-Lotti 2 e 3) qui allegata e alle opere di ripristino per quanto di competenza dell'ente scrivente e fatto salvo diritto di terzi con le seguenti prescrizioni tassative e vincolanti:

- *Di considerare come valore monetario di compensazione da SALDARE la cifra indicata in Tabella 1 sopra esposta;*
- *Di comunicare anche tramite nota scritta l'inizio dei lavori di eliminazione bosco.*

Qualora le superfici dovessero cambiare in sede di progettazione esecutiva, sarà necessario da parte del proponente di ripresentare la richiesta per un eventuale ricalcolo delle cifre di compensazione.

Si ricorda al proponente ed all'ente autorizzante che prima del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per l'eliminazione boschiva, sarà necessario accertarsi che il proponente abbia la proprietà o i titoli per poter effettuare l'eliminazione boschiva."

RISCONTRO

Il quadro economico del progetto definitivo è stato aggiornato inserendo nella sezione denominata "Somme a disposizione", le risorse per monetizzare la trasformazione del bosco. Qualora nella progettazione esecutiva le superfici dovessero essere modificate si provvederà a ripresentare un ricalcolo delle cifre di compensazione.

AS Retigas S.r.l. / Aimag prot. 2201 del 15/01/2024

PARERE

"... Si rilascia parere tecnico favorevole con prescrizioni.

Sulla base degli elaborati relativi al Comune di Crevalcore, si segnala un'interferenza con la rete gas esercita in 4a specie in attraversamento alla ferrovia in prossimità del civ. 46/60 Via Calanco sino al parcheggio del cimitero in Via Due Canali.

Il progetto dovrà assicurare l'accessibilità ed ispezione del pozzetto esistente per il quale ci rendiamo disponibili ad intervenire previo un adeguato intervento ricompreso nel progetto in oggetto, che liberi l'area dagli elementi esistenti che potrebbero limitare la capacità di intervento sulla rete.

Le informazioni (geografiche, tecniche o gestionali) contenute nel materiale fornito potrebbero essere non accurate e/o non aggiornate. È quindi vietato l'utilizzo delle stesse come riferimento per la fase esecutiva di interventi nel sottosuolo, con particolare riferimento all'ubicazione di condotte e impianti.

Rimane, pertanto, fermo l'obbligo dell'impresa esecutrice dei lavori di scavo di effettuare in via preventiva, come previsto dalla norma UNI 10576, scavi di assaggio per la precisa individuazione delle reti sottostanti,

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

oltre all'onere di richiedere anche ad altri gestori ulteriori rilievi in grado di individuare eventuali altre interferenze.

Tali scavi possono essere eseguiti con mezzo meccanico solamente per l'asportazione dello strato superficiale della pavimentazione e del relativo cassonetto, oltre tale profondità lo scavo è consentito solo a mano".

RISCONTRO

Si prende atto di quanto prescritto ai fini della fase esecutiva.

RER Area Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica prot. 10085 del 16/02/2024

PARERE

Segnala di non avere competenza sul procedimento.

RISCONTRO

Si prende atto di tale dichiarazione.

ANAS prot. 11880 del 23/02/2024

PARERE

ANAS ha inviato un primo parere favorevole con prescrizioni di cui si riporta uno stralcio.

"... ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in merito alle interferenze indicate nella tavola 36 PRG 1-3-A:

1) Tavola n. P10: attraversamento con scatolare ciclopedonale esistente in corrispondenza della S.S.253 Bis "Trasversale di Pianura" al km 0+630 (nei pressi di Via Antonio Marzocchi a San Giovanni in Persiceto). La realizzazione delle suddette opere resta vincolata, per il tratto di pista ciclabile sopraccitato, al rispetto delle seguenti prescrizioni: la verifica e/o l'installazione di adeguate reti anti lancio e al successivo mantenimento. nel merito delle interferenze indicate nella tavola 37 PRG 1-3-A:

2) Tavola n. P16: Nuova pista ciclabile interferente nel tratto 2 – 3;

3) Tavola n. P21: Nuova pista ciclabile interferente nel tratto 8 – 9;

4) Tavola n. P31: Attraversamento sotto il viadotto Fiume RENO.

La realizzazione delle suddette opere resta vincolata, per i tratti di pista ciclabile poste sotto il viadotto denominato Fiume RENO, al rispetto delle seguenti prescrizioni: la verifica e/o l'installazione di adeguate reti anti lancio e al successivo mantenimento".

RISCONTRO

- 1) Il tronco 3 è stato modificato concludendo gli interventi ed il lotto al di fuori della fascia di rispetto stradale.
- 2) Da una riunione da remoto effettuata il 24/06/2024 con l'ing. Giovanni Romano, tecnico ANAS, è emerso che sotto il viadotto denominato Fiume RENO non è necessaria l'installazione di reti anti lancio poiché sul lato ovest del viadotto è già presente una barriera acustica, mentre sul lato est è presente una rete che unisce quello della SS64var a quello dismesso. La strada statale risulta pertanto

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

sufficientemente distante dal bordo est del viadotto da non essere necessaria l'installazione di una rete antilancio.

RFI prot. 10545 del 19/02/2024

PARERE

"...Parere di massima favorevole non vincolante alla realizzazione della CICLOVIA DEL SOLE TRATTO 3 e TRATTO 4, si fa rilevare quanto segue:

La costruzione di strade, canali o condotte d'acqua, elettrodotti, gasdotti, oleodotti o qualunque altra opera di pubblica utilità che debba attraversare impianti ferroviari, o svolgersi ad una distanza che possa creare interferenze, soggezioni o limitazioni all'esercizio ferroviario dovrà ottenere la preventiva autorizzazione di RFI.

Dall'analisi della documentazione allegata alla trasmissione in oggetto, si evidenzia quanto segue:

- 1) La realizzazione della ciclovia prevede dei punti di accesso tramite cancelli pedonali, posti sulla recinzione delimitante la ciclovia dalla linea ferroviaria, si chiede di prevedere apposite piazzole per permettere al perdonale RFI di sostare i mezzi vicino il l'ingresso per eventuale trasporto logistico di attrezzature;*
- 2) Il percorso ricadente in proprietà di RFI dovrà essere regolarizzato tramite convezione a titolo onerosa;*
- 3) L'eventuale installazione di fonti luminose non dovrà, in nessun caso, creare abbagliamento o interferire con l'individuazione dei segnali ferroviari.*

Preme evidenziare che il rilascio della suddetta autorizzazione in deroga è condizione vincolante e necessaria all'avvio dei lavori in ambito ferroviario.

In mancanza di specifica autorizzazione in deroga da parte di RFI permane il vincolo di inedificabilità sancito dal su richiamato disposto di Legge".

RISCONTRO

- 1) Si sono modificati gli elaborati progettali PRG-1-1 inserendo delle piazzole per il parcheggio dei mezzi di manutenzione in corrispondenza dei cancelli.
- 2) L'utilizzo delle aree è legittimato da un comodato d'uso a titolo gratuito (Rep.Nr. 17766 del 05/03/2010).
- 3) Si fa presente che il progetto non prevede un impianto di illuminazione.

MIT- PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. LOMBARDIA – EMILIA ROMAGNA Sede Coordinata di Bologna prot. 16582 del 12/03/2024

PARERE

"...Con l'occasione si rappresenta che ai sensi dell'art. 47 comma 3 del D.lgs. n. 36/2023 "I Comitati tecnici amministrativi presso i Provveditorati interregionali per le opere pubbliche esprimono parere obbligatorio esclusivamente sui progetti di fattibilità tecnico-economica di opere di competenza statale, dei concessionari statali e delle altre opere finanziate per almeno il 50 per cento dallo Stato se il costo complessivo dell'opera, come derivante dal quadro economico, è superiore a 25 milioni di euro e inferiore a 200 milioni di euro, nel caso di infrastrutture lineari, oppure è superiore a 25 milioni di euro e inferiore a 50 milioni di euro, negli altri casi."

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Solo nella suddetta fattispecie questo Provveditorato resta competente alla partecipazione alla Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 38 del D.lgs. n. 36/2023.

NON DOVENDO ESPRIMERE QUINDI ALCUN PARERE né alcuna determinazione in merito, questo Istituto non parteciperà alla Conferenza dei Servizi in oggetto e, pertanto, la mancata partecipazione non potrà essere assunta come silenzio/assenso ai sensi della L. 241/90."

RISCONTRO

Si prende atto di tale dichiarazione.

SABAP-BO – ARCHITETTURA E PAESAGGIO prot. 16836 del 13/03/2024

PARERE

"...COMUNICA ISTRUTTORIA FAVOREVOLE ai sensi dell'art. 146 del D.lgs. 42/2004 e smi in quanto il progetto, conformemente alla copia depositata presso questo Ufficio, risulta compatibile con i valori paesaggistici del sito, nel rispetto della condizione di seguito elencata:

- le passerelle della ciclopedonale sul Rio Verde, Rio Maggiore e sul fiume Reno nei comuni di Sasso Marconi e Marzabotto dovranno avere una cromia simile a quelli già esistenti per altri attraversamenti sugli stessi corsi d'acqua o di altri Rii, dovranno avere una tonalità opaca non riflettente al fine di ridurre l'impatto nel contesto tutelato."

RISCONTRO

Nella progettazione esecutiva si individuerà il RAL delle passerelle di progetto che, come da prescrizione, sarà simile a quelli già esistenti e sarà di una tonalità opaca e non riflettente.

MIT prot. 16889 del 13/03/2024

PARERE

"...A tal riguardo innanzitutto si rappresenta come l'intervento oggetto dell'odierna conferenza di servizi interferisce con una tratta viabilistica data in concessione alla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. in forza di convenzione di concessione intercorrente con questa Amministrazione.

Lo Scrivente Ufficio, per quanto di competenza, CONCORDA CON IL PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI ESPRESSO DA DETTA CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE nella nota che si allega (tali determinazioni, congruamente motivate, sono formulate in termini di assenso o dissenso e indicano, ove possibile, le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso.

Le prescrizioni condizioni eventualmente indicate ai fini dell'assenso o del superamento del dissenso sono espresse in modo chiaro e analitico e specificano se sono relative a un vincolo derivante da una disposizione normativa o da un atto amministrativo generale ovvero discrezionalmente apposte per la migliore tutela dell'interesse pubblico ai sensi dell'art. 14 bis L. 241/1990).

Si rammenta infine che l'iter autorizzativo relativo agli aspetti di natura economico patrimoniale e gestionale legati alle interferenze con infrastruttura autostradale dovranno essere successivamente regolarizzate mediante stipula di apposito atto convenzionale, secondo quanto stabilito dal Codice della strada, e sottoposto all'approvazione di questa Amministrazione, nella sua qualità di Concedente. In tale occasione verrà puntualmente accertata l'ottemperanza delle prescrizioni formulate dalla Concessionaria e dallo Scrivente in sede di conferenza di servizi.."

RISCONTRO

Si prende atto e si rimanda al riscontro al parere di Autostrade per l'Italia prot. 33385 del 17/05/2024.

Consorzio della Bonifica Burana prot. 39540 del 10/06/2024

PARERE

"...la distanza di alberi/siepi dai canali demaniali e/o fossi, dovrà essere maggiore di 5 metri considerando la pianta nella massima espansione della chioma fogliare a piena maturità..."

È necessario prevedere il rivestimento delle scarpate e del fondo dell'alveo del canale demaniale denominato "Scolo Grassello Superiore" tra il nuovo ponte in progetto e la linea ferroviaria, per una lunghezza complessiva di circa 20 metri.

I parapetti presenti nell'opera in progetto che prevede l'attraversamento del canale demaniale denominato "Scolo Grassello Superiore", dovranno essere posizionati sui muri di testata del nuovo ponte, in modo tale da consentire il passaggio dei mezzi dello Scrivente Consorzio, durante i lavori di manutenzione.

In fase di realizzazione della nuova pista ciclabile in destra e sinistra idraulica a tutti i canali demaniali, è richiesta la realizzazione di una rampa in terra battuta a collegamento con la pista ciclabile e la quota di campagna, in modo tale da consentire il passaggio dei mezzi durante le operazioni di manutenzione".

RISCONTRO

Sono stati modificati gli elaborati progettuali mantenendo una distanza minima di 5 metri tra gli alberi e siepi di nuovo impianto e i canali e fossi.

In fase di progettazione esecutiva verrà ampliato il rivestimento delle scarpate e del fondo dello scolo Grassello Superiore fino a ridosso dello scatolare presente sotto la ferrovia.

Si sono modificati gli elaborati relativi allo Scolo Grassello Superiore posizionando il parapetto sulla testa dei cordoli laterali.

La pista ciclabile di progetto, dove interseca canali demaniali, verrà realizzata alla quota del piano di campagna e pertanto non è necessario prevedere la realizzazione di rampe. In caso contrario verrà garantita la continuità di percorrenza per i mezzi di manutenzione del Consorzio.

Comune di Sasso Marconi prot. 43042 del 25/06/2024

PARERE

"...Parere favorevole con adozione mediante delibera di Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 24/2017, entro trenta giorni dall'assunzione della determinazione conclusiva della conferenza di servizi".

RISCONTRO

Si prende atto del parere favorevole.

SORGEAQUA prot. 29594 del 02/05/2024

PARERE

"...Tutto quanto sopra premesso, con la presente **SORGEAQUA S.r.l.** rilascia **NULLA OSTA** alla realizzazione di lavori in oggetto nel rispetto delle indicazioni riportate negli elaborati progettuali/grafici consegnatici e delle prescrizioni suddette".

RISCONTRO

Si prende atto del parere favorevole.

Infine, con **Atto del Sindaco Metropolitano n 175 del 30 Luglio 2024**, sono state espresse le **determinazioni conclusive di competenza** per l'approvazione del progetto definitivo di localizzazione dell'opera in oggetto, dichiarazione di pubblica utilità e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, sulla base della Relazione istruttoria predisposta dal Servizio Pianificazione Urbanistica dell' Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile della Città metropolitana, nonché della proposta di parere di ARPAE AACM in merito alla sostenibilità ambientale delle previsioni degli strumenti urbanistici, ai sensi dell'art.19 comma 3 della LR 24/2017 (Autorità competente) e del parere in merito alla verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio.

8. Procedura espropriativa

8.1.Osservazioni dei privati e controdeduzioni

Durante il periodo di pubblicazione dell'Avviso di deposito presso il BURERT, avvenuto dal 20/12/2023 al 18/02/2024, e nel periodo dei 60 giorni successivi al ricevimento delle comunicazioni individuali da parte dei proprietari risultanti dai registri catastali, sono pervenute n. 11 osservazioni., All'esito delle valutazioni effettuate in sede di conferenza dei servizi è stato predisposto il documento denominato.....di cui si riportano le risultanze dando atto delle osservazioni accolte e di quelle ritenute non accoglibili nonché delle eventuali soluzioni che hanno consentito di superare le criticità. Ai proprietari che ne hanno fatto richiesta è stato inoltre accordato un incontro.

Le osservazioni e relative controdeduzioni, che si riportano di seguito, sono state condivise nella seconda seduta di conferenza del 13 marzo 2024. Si precisa che nessuna osservazione è stata fatta sul Documento di VALSAT.

Protocollo n. 2894 del 17/01/2024

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 87 mappale 59	2894	17/01/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_ Chiede che Città metropolitana di Bologna riformuli la comunicazione o, comunque, indichi con precisione la porzione del mappale 59 interessata dall'esproprio.

2_ Chiede di valutare una modifica di tracciato più aderente al corso del Fiume Reno così da minimizzare la superficie di proprietà espropriata.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

3_ Chiede indicazioni sulle tempistiche di realizzazione dell’opera in relazione alle coltivazioni che hanno sul terreno oggetto di esproprio.

RISCONTRO

1_ Si precisa che la normativa di riferimento, L.R. 37/2002, prevede, all'art.16 c.3, di comunicare, ai proprietari delle aree, l'avvio del procedimento di approvazione del progetto definitivo con l'indicazione dell'avvenuto deposito degli atti e del nominativo del responsabile del procedimento al fine di consentire alle ditte catastali interessate dal procedimento di esproprio di prendere visione della relativa documentazione di dettaglio che è stata messa a disposizione ad apposito link indicato nella comunicazione di avvio del procedimento.

2_ La richiesta non è accoglibile in quanto il tracciato è vincolato dalla presenza di un metanodotto di proprietà SNAM che impone che vi sia una fascia libera da lavorazioni pari ad almeno 5 metri. Non è pertanto possibile avvicinare il tracciato al fiume Reno perché altrimenti si entrerebbe all’interno di questa fascia di rispetto. La proprietà ha preso atto di quanto sopra in occasione dell’incontro svoltosi in data 25/01/2024 senza ulteriori obiezioni vista la mancanza di alternative che possano minimizzare l’esproprio.

3_ Ad oggi non è possibile fornire indicazione puntuali in merito in quanto solo con il progetto esecutivo potrà essere definito il cronoprogramma dei lavori.

Protocollo n. 3014 del 18/01/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Crevalcore	Foglio 68 mappale 131	3014	18/01/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_ Chiede di avere un incontro per approfondire meglio il progetto;

2_ Chiede indicazioni rispetto alla valutazione economica del terreno;

3_ Chiede indicazioni relativamente alle tempistiche per presentare eventuali osservazioni

RISCONTRO

1_ Si dà atto che con la proprietà si è svolto un incontro presso la sede di Città metropolitana in data 25/01/2024;

2_ La richiesta non si ritiene debba essere valutata in questa fase che attiene esclusivamente alla localizzazione del tracciato.

3_ Si dà atto che nell’incontro svoltosi sono state precisate le tempistiche per la presentazione delle osservazioni nelle varie fasi del procedimento espropriativo.

Protocollo n. 5127 del 29/01/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
San Giovanni in Persiceto	Foglio 61 mappali 188/119/185	5127	29/01/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

1_Chiede di poter fruire del passaggio della pista ciclabile (lato stazione), come strada carrabile (con utilizzo delle sole auto dei residenti nella Possessione Piacentina), per poter migliorare la viabilità di accesso alla sua proprietà.

2_Chiede che sulla tratta ciclabile Cavamento-Possessione, vengano collocati dei cartelli appositi che ricordino l'uso promiscuo del tracciato che sarà utilizzato sia da automobili che da mezzi agricoli.

RISCONTRO

1_La richiesta non può essere accolta poiché uno degli obiettivi del progetto è minimizzare i tratti di ciclovía in promiscuo con gli autoveicoli. La promiscuità con i mezzi motorizzati viene prevista solo dove non vi siano alternative, come previsto per il raggiungimento degli standard progettuali previsti dalla normativa relativa alle ciclovie turistiche. Pertanto il tratto di nuova realizzazione non sarà aperto agli autoveicoli ed ai mezzi agricoli. Si osserva inoltre, che nel caso di specie, non alterando l'accessibilità del fondo non è necessaria la realizzazione di una nuova strada di accesso alla proprietà privata.

2_Il progetto è stato integrato inserendo apposita segnaletica di strada FBis che avverte che la strada è ad uso promiscuo con veicoli di tutti i tipi, con limite di velocità di 30 km/h e con precedenza per ciclisti e pedoni. Si potrà valutare nella fase di progettazione esecutiva di modificare tale segnaletica con un segnale di divieto di accesso eccetto autorizzati, biciclette e pedoni, e/o inserire un segnale di pericolo con cartello integrativo che avverti della presenza di mezzi agricoli.

Protocollo n. 10274 del 16/02/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Marzabotto	Foglio 8 mappali 515/518/516/29/23/506/510/18/24	10274	16/02/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_Chiede a carico del progetto la realizzazione di una recinzione e di una siepe, comprensiva di due cancelli carrabili di accesso alle due differenti particelle. Questo al fine di mantenere l'opportunità attualmente presente di avere accessi separati alle diverse particelle. Inoltre chiede che tale lavorazione avvenga prima dell'inizio dei lavori.

2_Chiede una traslazione del tracciato sul campo confinante, dal rio Brolo fino all'inizio dell'area boschiva, al fine di poter accedere alla rimessa di sua proprietà in modo esclusivo, così come già ora avviene;

3_Chiede di non procedere con il procedimento espropriativo manifestando la preferenza all'apposizione di una servitù di passaggio perenne;

4_Chiede accordi per la gestione del cantiere che possano garantire il minor disagio possibile.

RISCONTRO

1_Si dà atto che nella situazione esistente è presente un elemento che indentifica l'uso esclusivo della cavedagna e in seguito alla realizzazione della ciclovía del sole un tratto ad oggi ad uso esclusivo diventa ad uso promiscuo, si ritiene accoglibile la richiesta di mantenere separata la proprietà dalla sede ciclabile con l'introduzione di idonee recinzione e cancello di accesso per il solo tratto ad uso promiscuo da parte della proprietà. Le modalità esecutive verranno concordate nelle successive fasi espropriative.

2_A seguito della valutazione della richiesta in sede di conferenza si ritiene parzialmente accoglibile la richiesta di modifica del tracciato nel rispetto del vincolo imposto da Regione Emilia Romagna, settore

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Bologna - Distretto Reno, al fine di allontanarsi dal ciglio di sponda del Reno; si dà atto che verrà segnalata con idonea soluzione il divieto di accesso alla proprietà privata;

3_ Si ritiene accoglibile la richiesta di non procedere con l’acquisizione delle aree ma di apporre una servitù di passaggio perenne e gratuita a favore di Città metropolitana di Bologna;

4_ Si rimanda alla fase di Progettazione Esecutiva e di Direzione dei lavori la definizione di accordi per la gestione del cantiere.

Protocollo n. 11755 del 22/02/2024

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 48 mappale 138	11755	22/02/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_ Chiede di rimanere proprietaria delle aree, anche in scarpata, che a fine lavori non avranno la destinazione di pista ciclabile;

2_ Chiede di realizzare un passaggio pedonale che le permetta di attraversare la ciclabile e raggiungere entrambe le porzioni di sua proprietà separate dal progetto;

3_ Chiede una modifica del tracciato che le permetta di continuare ad essere proprietaria delle 2 sorgenti presenti nel lotto, ritenendo opportuno prevedere un’opera di drenaggio ad adeguata profondità, oltre a quella già prevista a salvaguardia del rilevato in progetto;

4_ Chiede che sul lato sud del percorso ciclabile venga realizzata una recinzione idonea ad impedire l’accesso dalla pista alla proprietà privata.

RISCONTRO

1_ Si ritiene accoglibile la richiesta: Il piano particellare verrà modificato inserendo come area di esproprio solo quella minima indispensabile ad accogliere il sedime della pista ciclabile e opere annesse, e non verranno espropriati i terreni interclusi. Si riscontra la necessità di inserire un’area di occupazione temporanea necessaria per i lavori, al fine di permettere la rimodellazione del versante esistente.

2_ Si ritiene accoglibile la richiesta prevedendo un passaggio nel punto in cui la scarpata di progetto è meno pendente. Questo passaggio è finalizzato a non rendere parte del lotto intercluso.

3_ Si ritiene accoglibile la richiesta modificando il tracciato in modo tale che a fine lavori sia possibile restituire la porzione di terreno con le sorgenti alla proprietà attuale. In fase di progettazione esecutiva si valuterà come intervenire sulle sorgenti perché l’acqua non sia riversata sul percorso ciclabile e possa continuare ad essere utilizzata dalla proprietà privata.

4_ Il progetto prevede una staccionata in legno sul lato nord della pista al fine di proteggere i ciclisti dalla caduta dall’alto. Sul lato sud del percorso ciclabile invece non sono previste né staccionate né recinzioni. Si veda la sezione 9 di progetto. Si ritiene non accoglibile la richiesta di inserire una recinzione a carico del progetto della ciclovía del sole, poiché il passaggio di questa non modifica l’accessibilità ai luoghi rispetto allo stato di fatto.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Si dà atto che nell’incontro svoltosi con la proprietà in data 25/01/2024 sono state affrontate le tematiche sopra riportate.

Protocollo n. 12900 del 28/02/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Crevalcore	Foglio 68 mappali 119/120/304	12900	28/02/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_Chiede di non prevedere la fascia verde di progetto ma di utilizzare quella esistente ricompresa tra la barriera antirumore ed il fosso esistente. Questa richiesta è finalizzata a perdere una minore quantità di terreno agricolo ad alta produttività.

2_Si osserva ancora che la realizzazione di una ulteriore fascia di verde a fianco di quella esistente determinerebbe l'impossibilità da parte dell'Ente Ferrovie e anche da parte dell'Ente Espropriante di poter provvedere alla manutenzione della rete scolante interposta fra la sede ferroviaria e quella relativa alla realizzazione nuova viabilità ciclabile.

RISCONTRO

1_La richiesta non è accoglibile in quanto non è possibile prevedere nuove alberature ad una distanza dalla ferrovia inferiore a quella di progetto ai sensi del DPR 753/80 art. 52.

2_Si dà atto che tale problematica è stata affrontata e si conferma che la realizzazione della fascia alberata consente la manutenzione del fosso esistente che sarà a carico di RFI e Città metropolitana.

Protocollo n. 13416 del 29/02/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Sasso Marconi	Foglio 35 mappale 52	13416	29/02/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_Signala che tramite un approfondito riconfinamento hanno verificato che il progetto non interessa particelle di loro proprietà, come invece indicato dal piano particellare;

2_Chiede di ridurre l'estensione dell'allargamento ricavato prima del sottopasso di via Pila, intorno all'albero esistente;

3_Seppur dichiarino che non siano interessati dal procedimento espropriativo, chiedono di non prevedere ulteriori allargamenti degli spazi occupati dalla ciclovía perché perderebbero ulteriori posti auto esistenti.

RISCONTRO

1_Si prende atto dell'indicazione ricevuta e si conferma, a seguito di sopralluogo congiunto, che si provvederà a togliere le particelle di tale ditta catastale dal piano particellare di esproprio;

2_Si ritiene accoglibile la richiesta riducendo l'allargamento nei pressi del sottopasso di via Pila, dando atto che nel sopralluogo congiunto è stato verificato che le aree necessarie per le manovre dei ciclisti possono essere ridotte;

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

3_ Si dà atto che allo stato attuale non emerge la necessità di spazi aggiuntivi rispetto a quelli già rappresentati negli elaborati grafici.

Protocollo n. 13980 del 01/03/2024

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 35 mappali 83/253/234/28/243/149/29/38	13980	01/03/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

- 1_ Chiede la modifica di una porzione di tracciato in prossimità di Palazzo de Rossi;
- 2_ Chiede di avviare un procedimento di modifica del DM di vincolo;
- 3_ Chiede di non procedere con l'esproprio mostrando la volontà di concedere una servitù di passaggio perenne;
- 4_ Chiede di modificare i parcheggi su via Palazzo Rossi mettendoli a 45° rispetto alla strada.

RISCONTRO

- 1_ Si ritiene accoglibile la richiesta di modifica del tracciato in prossimità di Palazzo Rossi, in quanto si ritiene che la soluzione proposta sia efficiente allo stesso modo di quella individuata dal progetto e pertanto sostituibile;
- 2 La richiesta non si ritiene debba essere valutata in questa sede in quanto non pertinente. In ogni caso, stante l'accoglimento della modifica del tracciato, la stessa si ritiene superata.
- 3_ Si ritiene accoglibile la richiesta di non procedere con l'acquisizione delle aree ma di apporre una servitù di passaggio perenne e gratuita a favore di Città metropolitana di Bologna;
- 4_ Si ritiene accoglibile la richiesta in quanto la modifica risulta più efficiente e utile anche per la realizzazione della Ciclovía, e comunque verificata con il Comune competente.

Protocollo n. 15516 del 07/03/2024

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 48 mappali 390/391/90	15516	07/03/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

- 1_ Chiede di modificare il tracciato del percorso ciclabile al fine di ridurre l'impatto sul suo terreno;
- 2_ Segnala che insieme al suo vicino hanno proceduto ad un ri-confinamento posizionando in contraddittorio la recinzione esistente sul limite di proprietà e pertanto che le aree di sua proprietà sono maggiori rispetto a quelle individuate dal piano particellare. Inoltre chiede che gli siano espropriate anche le aree intercluse;
- 3_ Chiede che sia a carico del progetto la chiusura della sua proprietà con rete metallica e siepe.

RISCONTRO

- 1_ La richiesta è parzialmente accoglibile modificando il tracciato e prevedendo a carico del progetto lo spostamento di un palo telecom, in modo da minimizzare l'impatto sulla proprietà senza modificare le

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

caratteristiche del progetto. Si dà atto che la soluzione di modifica di progetto è stata valutata in contraddittorio a seguito di un sopralluogo congiunto del 09/02/2024;

2_ Si prende atto della segnalazione e si provvederà a modificare il piano particellare; la richiesta di espropriare anche le aree intercluse si ritiene accoglibile;

3_ Si ritiene accoglibile la richiesta in quanto si tratta di opere già esistenti che devono essere ripristinate.

Protocollo n. 17497 del 25/03/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Sasso Marconi	Foglio 48 mappali 337/605/608/330	17497	25/03/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

1_ Chiede di individuare una soluzione di tracciato alternativa che non riduca ulteriormente le opportunità di accesso dei mezzi agricoli alla sua proprietà.

RISCONTRO

1_ La richiesta di modificare il tracciato non è accoglibile in quanto non ci sono possibilità di alternative. Il percorso ciclabile ha necessità di passare tra la nuova Porrettana ed il Reno, e il percorso individuato è quello che meno interferisce con le diverse proprietà attraversate, mantenendosi in parallelismo alla nuova Porrettana ed individuando il primo punto tecnicamente migliore per il superamento del Rio Verde. Si dà atto che non viene ridotta la sezione stradale esistente poiché ciclisti, pedoni e mezzi autorizzati potranno procedere in promiscuo su tutta la sezione stradale esistente.

Si dà atto che quanto sopra è stato esposto nell’incontro avvenuto con la proprietà in data 24/4/2024.

Protocollo n. 53080 del 07/08/2024

<i>Comune</i>	<i>Dati catastali</i>	<i>prot.n.</i>	<i>del</i>
Sasso Marconi	Foglio 88 mappali 49/50/51/65/141/142/433	53080	07/08/2024

SINTESI OSSERVAZIONE

A seguito di esaustiva analisi della proprietà e dell’impatto che il progetto avrebbe sulla stessa, chiede di:

1_ Annullare la previsione di collocamento della pista ciclabile a monte della sua proprietà proponendo uno spostamento su sentiero in terra carrabile che sarebbe maggiormente schermato rispetto alle costruzioni e indurrebbe un impatto negativo certamente inferiore rispetto alla soluzione prospettata;

In subordine chiede:

2_ Di prevedere lungo l’intero percorso ciclabile che interessa la proprietà la realizzazione di adeguata recinzione in ferro idonea a impedire l’accesso alla proprietà privata e la piantumazione vegetale idonea a mitigare l’impatto visivo e acustico, concordando le caratteristiche;

3_ Di indicare un piano della manutenzione della ciclovía in particolare per quanto riguarda la pulizia costante del percorso in modo tale da non incorrere anche nel rischio del degrado conseguente all’incuria ed alla presenza di immondizia causata dai fruitori della pista ciclabile;

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

4_ Che siano garantite le caratteristiche di scolo e regimentazione della acqua afferenti ai suoli residui ad opere terminate;

5_ Che l'indennità provvisoria su cui instaurare un costruttivo e serio confronto, in relazione alla specificità dei beni coinvolti dal presente procedimento espropriativo, sia determinata da esperti estimatori che considerino e valorizzino giustamente e pienamente tutti i predetti profili di danno emergenti a carico della proprietà, con la determinazione di una corretta indennità di espropriazione.

RISCONTRO

Si fa presente che l'osservazione risulta tardiva. Infatti la data di ricezione della comunicazione di avvio del procedimento è il 09/01/2024 con conseguente chiusura dei termini per la presentazione delle osservazioni il giorno 09/03/2024. In ogni caso si provvede a riscontrarla come segue:

1_ La richiesta risulta comunque non accoglibile in quanto la zona indicata è classificata quale "Alveo Attivo" del fiume Reno (si veda l'elaborato PSC tav. 1.2 sud) e pertanto non è possibile prevedere al suo interno un'infrastruttura ciclabile. Sono stati inoltre, in fase di progetto, valutati due tracciati, uno posto in affiancamento alla ferrovia ed uno posto sul limite del campo agricolo in adiacenza al bosco: il primo avrebbe interessato la reale area cortiliva che contorna gli edifici con un impatto maggiore sulla proprietà, quindi si è proseguito con lo studio della seconda soluzione progettuale.

Si dà atto, inoltre, che nel corso della 1° seduta di conferenza SNAM ha chiarito che è d'obbligo garantire una fascia di rispetto di minimo 5 m, tra la ciclovia e il metanodotto, che non può essere impiegata neppure per l'accantieramento, e che il metanodotto debba sempre essere attraversato perpendicolarmente: ciò ha comportato una variazione del progetto e l'invio di una nuova comunicazione in data 12 agosto 2024 a cui ha fatto seguito una ulteriore osservazione della proprietà (PG n. 65579 del 10/10/2024), di cui si dirà in seguito;

2_ Considerato che attualmente i campi agricoli interessati dall'opera non risultano recintati, tale richiesta, in questa fase, non risulta accoglibile in quanto la pista Ciclabile non altera l'accessibilità alla proprietà;

3_ Si dà atto che il progetto esecutivo conterrà l'elaborato Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;

4_ Si dà atto che nel progetto esecutivo verrà eseguito lo studio relativo alla rete scolante dell'infrastruttura;

5_ Si dà atto che la determinazione dell'indennità di esproprio attiene a diversa e successiva del procedimento espropriativo;

Si precisa che a seguito delle prescrizioni degli Enti e alle osservazioni dei privati, il progetto ha subito delle modifiche tali da rendere necessaria una revisione del Piano Particellare d'Esproprio. In seguito all'aggiornamento del suddetto elaborato, il 12 Agosto 2024 sono state inviate le comunicazioni individuali ai proprietari, risultanti dai registri catastali, per comunicare tali modifiche. I proprietari hanno avuto 30 giorni naturali e consecutivi dal ricevimento della comunicazione per presentare ulteriori osservazioni relative alle modifiche intervenute nel piano particellare che sono state dettagliate nelle note inviate. Di seguito si riportano le osservazioni ricevute.

Protocollo n. 60124 del 17/09/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 11755 del 22/02/2024)

La comunicazione, inviata con nota PG n. 53453 del 08/08/2024, riguarda:

Incremento superficie di esproprio e individuazione area di occupazione temporanea in fase di cantiere.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 48 mappali 138/353	60124	17/09/2024

SINTESI DELLE RICHIESTE DELL'OSSERVAZIONE

- 1_ Chiede di inserire una recinzione su tutto il perimetro del terreno (sia lato nord che sud del percorso ciclabile);
- 2_ Chiede che dove è previsto il passaggio dei mezzi agricoli sia inserito a carico del progetto un cancello;
- 3_ Chiede che la staccionata sia interrotta nei pressi di via Gamberi (zona di monte) per permettergli il passaggio pedonale con un decespugliatore e la manutenzione della scarpata a valle del percorso ciclabile.
- 4_ Chiede riscontri sulle soluzioni tecniche che permettano di continuare a fruire delle sorgenti presenti nella loro proprietà e che gli permettono attualmente di irrigare gratuitamente il terreno agricolo, tramite un sistema a caduta di raccolta dell'acqua.

RISCONTRO

- 1_ Si ritiene la richiesta non attinente alle modifiche comunicate e in ogni caso, in questa fase, è da rigettare in quanto non sono mutate le condizioni di accesso alla proprietà e constatato che attualmente non sono presenti recinzioni sull'area;
- 2_ Si ritiene la richiesta non attinente alle modifiche comunicate e in ogni caso, in questa fase è da rigettare in quanto non realizzando la recinzione non può accogliersi la richiesta di inserimento di un cancello;
- 3_ Si ritiene accoglibile la richiesta della staccionata per il passaggio pedonale nel lato di monte della pista, al fine di effettuare le manutenzioni di sfalcio dell'erba nella porzione di terreno collocata a nord del percorso ciclabile.
- 4_ Si da atto che tale aspetto verrà approfondito in fase di progettazione esecutiva.

Protocollo n. 60710 del 19/09/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 10274 del 16/02/2024)

La comunicazione, inviata con nota PG n. 49278 del 22/07/2024 riguarda:

Incremento superficie di esproprio e individuazione area di occupazione temporanea in fase di cantiere.

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Marzabotto	Foglio 8 mappali 515/518/516/29/23/506/510/18/24	60710	19/09/2024

SINTESI DELLE RICHIESTE DELL'OSSERVAZIONE

- 1_ Chiede di prevedere ulteriori due cancelli. Il primo dei due adiacente a quelli già previsti (due) per permettere l'entrata ed uscita dalla cavedagna che esce dalla proprietà verso i campi e che abitualmente viene utilizzata per il passaggio di mezzi di piccola dimensione (motozappe, piccoli motocarri). Il secondo verso la discesa che porta al fiume Reno in prossimità dell'incrocio della pista ciclabile con una cavedagna che pure esce dalla proprietà verso i campi. Quest'ultimo chiede che sia in sostituzione della chiusura della recinzione contro lo spigolo del fabbricato autorimessa e che sia prevista una recinzione che parta dal montante ovest del cancello verso i fabbricati per una lunghezza di almeno 3 metri.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

2_ Chiede di aggiungere, oltre a quella già prevista, una siepe tra l’attuale legnaia ed il cancello di ingresso alla proprietà. Inoltre di continuare quella lungo la scarpata fino ad oltre il cancello richiesto lato Reno, come da disegni allegati;

3_ Chiede che in merito alla tipologia della siepe sia di tipo spinoso ed autoctono suggerendo alcune specie quali agrifoglio biancospino, azzeruolo, crespino, ginepro, olivello spinoso, ponciro;

4_ Chiede di inserire nel progetto un dissuasore o paletto che impedisca l’accesso di mezzi motorizzati non autorizzati all’interno del percorso ciclabile e quindi alla sua proprietà sia provenendo da via Brolo, sia da via Fiaccacollo.

5_ Chiede che per il passaggio dei mezzi agricoli al campo sottostante gli immobili sia garantito un passaggio ricompreso tra i 3,3 metri e i 3,5 metri.

RISCONTRO

1_ Si ritiene non accoglibile la richiesta in quanto è stata accolta richiesta simile in riscontro a osservazione del 16/02/2024 che consente una corretta separazione della ciclabile dalla proprietà privata;

2_ La richiesta non si ritiene accoglibile, in questa fase, in quanto è stata accolta richiesta simile in riscontro a osservazione del 16/02/2024 che consente una corretta separazione della ciclabile dalla proprietà privata, inoltre le ulteriori pretese non discendendo dalle modifiche comunicate, risultano tardive;

3_ Si accoglie la richiesta di messa a dimora di specie spinose. Il progetto già prevede l’uso di specie autoctone, si valuteranno le specie suggerite in fase di progetto esecutivo.

4_ Si dà atto che in fase di progettazione esecutiva si valuterà se necessario adottare soluzioni che inibiscono l’accesso ai mezzi non autorizzati valutando quella, nel caso, più idonea;

5_ Si dà atto che verrà garantito il passaggio in coerenza con quanto già esistente;

Protocollo n. 62895 del 27/09/2024

La comunicazione inviata con nota PG n. 53425 del 08/08/2024 riguarda:

Incremento superficie di esproprio.

Comune	Dati catastali	prot.n	del
Sasso Marconi	Foglio 48 mappali 302/301/310/308/311/357/307/312/321/314/323/4 1/48	62895	27/09/2024

SINTESI DELLE RICHIESTE DELL’OSSERVAZIONE

A seguito di esaustiva analisi della proprietà nella quale viene messa in evidenza che la proprietà è integralmente recintata e dotata di cancello carrabile automatizzato e in parte schermata da barriera naturale, chiede di:

rivalutare il percorso della Ciclovía, prendendo in considerazione soluzioni alternative meno impattanti sulla proprietà, nonché valutare la possibile interclusione della proprietà.

RISCONTRO

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

La richiesta risulta non accoglibile in quanto la proprietà in oggetto è posizionata tra l'autostrada e il fiume Reno e non è possibile un percorso alternativo che rispetti le previsioni del PFTE approvato. Si dà atto che sono state valutate in fase progettuale tracciati alternativi ricadenti comunque all'interno della proprietà oggetto di esproprio. Il progetto è stato quindi sviluppato sul percorso valutato come meno interferente, sviluppandolo in affiancamento alla SS64var al fine di non dividere il complesso immobiliare. La stessa sarà ad uso promiscuo garantendo l'accesso alla proprietà e pertanto evitando l'interclusione delle particelle.

Si dà atto che il fondo è attualmente recintato e con cancello automatizzato all'ingresso e pertanto verrà ripristinata la recinzione e il cancello carrabile che consente l'accesso alla proprietà, verrà in oltre consentito in maniera idonea l'accesso alla capezzagna a Nord del fabbricato.

Si dà atto che il progetto, per consentire una migliore fruizione della Ciclovía e mitigare l'inquinamento dovuto alla vicinanza con la SS64 var, implementa la barriera acustica e visiva vegetale già presente nella proprietà.

Si rileva la mancata presentazione di osservazioni in risposta alla prima comunicazione inviata da parte di Città metropolitana PG n. 77399 del 21/12/2023, e neppure di successive richieste di incontro o chiarimento. Solo recentemente (19 settembre 2024), nella fase conclusiva della procedura di approvazione del progetto, la proprietà ha avanzato richieste di modifica del percorso che risultano tardive e, comunque, non possono trovare accoglimento anche per le motivazioni sopra esposte.

Protocollo n. 65579 del 10/10/2024 (precedente osservazione Protocollo n. 53080 del 07/08/2024)

La comunicazione inviata con nota PG n. 53488 del 08/08/2024 riguarda:
Lieve incremento superficie di esproprio.

Comune	Dati catastali	prot.n.	del
Sasso Marconi	Foglio 88 mappali 49/50/51/65/141/142/433	65579	10/10/2024

SINTESI DELLE RICHIESTE DELL'OSSERVAZIONE

Si riconfermano le osservazioni già esposte nella comunicazione di cui al protocollo n°53080 del 07/08/2024, segnalando che le condizioni si sono aggravate a fronte dell'incremento della superficie espropriata.

RISCONTRO

Si conferma quanto già controdedotto visto il lieve aumento di superficie dovuto alla modifica del piano particellare.

9. Avanzamento della procedura espropriativa

A seguito dell'elaborazione del piano particellare degli espropri, delle comunicazioni inviate ai privati e delle osservazioni ricevute, la Ditta di cui al Foglio 8 mappali 515/518/516/29/23/506/510/18/24 in Comune di Marzabotto e la Ditta di cui al Foglio 11 mappali 83/253/234/28/243/149/29/38/140/139 in Comune di Sasso Marconi, hanno richiesto di non procedere con l'esproprio ma di dar seguito alla servitù perenni e gratuite a favore di Città metropolitana di Bologna.

10. Parere motivato sulla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

Nell'ambito del procedimento in questione, la Città metropolitana di Bologna è stata chiamata ad esprimere il proprio assenso sulla proposta di variante urbanistica, con particolare riferimento alla verifica di compatibilità dell'intervento con la pianificazione sovraordinata, nonché a formulare le contestuali valutazioni di compatibilità ambientale sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat), oltre al parere in merito alla verifica di compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio.

Per quanto sopra, il **Servizio Pianificazione Urbanistica della Città metropolitana di Bologna** ha esaminato la documentazione costitutiva del progetto in esame, anche in rapporto alle disposizioni delle vigenti normative ed ha predisposto la **Relazione istruttoria nella quale viene espresso l'assenso alla conclusione del procedimento urbanistico in parola, pur ravvisando la necessità di esprimere alcune riserve.**

Quindi, con **Atto del Sindaco Metropolitano n° 175 del 30 Luglio 2024**, la Città metropolitana, nell'ambito del procedimento unico avviato per l'approvazione del progetto definitivo di localizzazione dell'opera in oggetto, comportante modifica alla vigente strumentazione di pianificazione territoriale e urbanistica dei Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore, Sasso Marconi e Marzabotto, ha espresso le proprie determinazioni di competenza sulla base delle considerazioni e motivazioni contenute nella Relazione istruttoria, predisposta dal Servizio Pianificazione Urbanistica, Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile, della Città metropolitana, allegata al citato atto.

Ha espresso, inoltre, nell'ambito del suddetto procedimento urbanistico, la contestuale **valutazione di compatibilità ambientale sul documento di Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT), sulla base della proposta di parere motivato resa da ARPAE Area Autorizzazioni Concessioni metropolitana (AACM) di Bologna**, allegata alla suddetta Relazione istruttoria e all'atto sindacale quale parte integrante e sostanziale nei termini di seguito richiamati:

*"Preso atto della generale **coerenza della proposta di variante urbanistica al PSC e RUE con le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale vigenti, si esprimono le seguenti riserve sugli aspetti progettuali della ciclovía:***

2.1 Rischio idraulico e idrogeologico

Si segnala che in data 23 aprile 2024, con Determinazione del Commissario Straordinario n. 82, è stato approvato il Piano Speciale preliminare e adottate le misure temporanee di salvaguardia per le aree coinvolte da eventi in dissesto idraulico e idrogeologico individuate dal Piano stesso, in attesa dell'approvazione definitiva di Varianti ai vigenti strumenti di pianificazione di bacino distrettuale del fiume Po per l'assetto idrogeologico.

A tal proposito, rilevando che in corrispondenza dell'attraversamento sul fiume Reno nonché più a sud in direzione Marzabotto, sono presenti delle aree di dissesti di versante mappate dal Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po, si chiede di garantire la coerenza tra gli interventi proposti e i contenuti Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po (paragrafo 7.2.4.2 "Pianificazione urbanistica").

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, il tracciato attraversa aree classificate di pericolosità di tipo P1 (moderata) o P2 (media) e P3 (elevata) all'interno delle quali l'attuazione degli interventi, ai sensi dell'art. 9

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

del PGRA, è subordinata alla verifica della compatibilità idraulica. In particolare, gli interventi ammessi in aree classificate a pericolosità elevata (P3) comprendono la realizzazione di piste ciclopedonali non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili. A tal riguardo, si chiede di aggiornare la Dichiarazione di Sintesi con la valutazione delle alternative localizzative in relazione alle parti ricadenti in aree P3 e, come anche precisato da Arpae AACM, si richiama il parere dell'Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, dove si prescrive che, poiché il tracciato interessa aree potenzialmente esondabili, la richiesta di autorizzazione idraulica dovrà contenere le misure per la riduzione del rischio, comprensive degli aggiornamenti ai piani comunali di emergenza di protezione civile nei diversi Comuni coinvolti, delle procedure di allertamento, delle modalità di interdizione e controllo degli accessi alle aree esondabili, di ricognizione e vigilanza dei tratti stessi, nonché di pronto intervento.

Riserva n.1

Si chiede di garantire la coerenza tra gli interventi proposti e i contenuti Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po (paragrafo 7.2.4.2 "Pianificazione urbanistica").

Si chiede di aggiornare la Dichiarazione di Sintesi con la valutazione delle alternative localizzative in relazione alle parti ricadenti in aree P3 e si richiama il parere delle Autorità idrauliche competenti con le relative prescrizioni ai fini delle successive richieste di autorizzazione idraulica.

2.2 Aree forestali

In merito alla previsione di disboscamento in prossimità della passerella sul Reno descritta nei documenti di Valsat e Vinca, richiamando quanto espresso da Arpae AACM e APAM, si ricorda che tutti gli interventi dovranno essere realizzati nel pieno rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 24 del PTM, dell'art. 7.2 del PTCP allegato B del PTM, in conformità con quanto disposto dal Decreto legislativo 34/2018. Si chiede di subordinare tali interventi agli esiti di tali verifiche che dovranno essere riportati nella Dichiarazione di sintesi.

Riserva n. 2

Si chiede di subordinare gli interventi sulle aree forestali in prossimità della passerella sul Reno alle verifiche di coerenza con la pianificazione sovraordinata e la normativa di settore, riportandone gli esiti nella Dichiarazione di sintesi.

2.3 Impatti ambientali nelle fasi di cantiere e di realizzazione dell'opera

Come descritto nel documento di Valsat, in considerazione delle caratteristiche specifiche dell'intervento in progetto e del contesto territoriale in cui esso si inserisce, sono previsti impatti nelle fasi di allestimento cantieri e di realizzazione che richiedono particolare attenzione all'interno delle aree protette e negli attraversamenti dei corsi d'acqua. A tal riguardo, come anche richiamato da Arpae AACM, si richiamano le prescrizioni di Arpae APAM e dell'Ente Parco e si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le misure previste per ridurre gli impatti ambientali nella fase di cantiere.

Riserva n. 3

Si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le misure previste per ridurre gli impatti ambientali nella fase di cantiere.

2.4 Indicazioni di carattere progettuale

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Si riportano di seguito alcune indicazioni progettuali espresse dal Servizio Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna.

Pur comprendendo appieno la necessità di garantire la sicurezza degli utenti, si suggerisce una revisione delle soluzioni adottate al fine di migliorare l'esperienza dei ciclisti e preservare la qualità del paesaggio.

Nello specifico, si richiede di ridurre al minimo indispensabile l'utilizzo di recinzioni metalliche alte 2 metri e dei parapetti, riservandoli esclusivamente alle situazioni di reale pericolo poiché un'eccessiva presenza di tali strutture potrebbe creare un effetto di "tunnel" o "gabbia". Laddove dunque si rilevi il loro necessario utilizzo, come ad esempio a protezione da ferrovia, strade o proprietà private se esplicitamente richieste dai proprietari, si chiede di considerare la possibilità di abbassare tali recinzioni ad un'altezza massima di 1,10 metri. Tale misura permetterebbe di mantenere una protezione adeguata, migliorando al contempo la visibilità e il senso di apertura per gli utenti del percorso. Anche a seguito dei recenti scambi con gli uffici tecnici di RFI, è stata concordato l'utilizzo di elementi di separazione alti 1,10 metri tra la linea ferroviaria e la pista ciclabile.

Si ricorda inoltre che il parapetto anticaduta, in situazioni di affiancamento di corsi d'acqua o fossati, è obbligatorio solo se presenti particolari e specifiche condizioni geometriche, quali: lo spazio di sicurezza a lato della pista ciclabile, che si tratti di strada alzaia sia su sponda a raso sia in sommità arginale, sia inferiore ad 1 metro; la differenza di quota tra il piano della pista ciclabile e il piano laterale (a campagna o lato canale) sia maggiore di 2 metri, con angolo della scarpata inferiore a 45° (poco ripido), oppure sia maggiore di 0,5 metri, con angolo della scarpata superiore a 45° (molto ripido). Si richiede dunque di valutare l'effettiva esigenza delle reti e dei parapetti attualmente inseriti nel progetto.

La Città metropolitana di Bologna ha inoltre definito una tipologia specifica di parapetto per la rete Bicipolitana. Si tratta di una struttura in acciaio composta da quattro diversi moduli di larghezza 1,10 metri ciascuno e altezza pari a 1,10 metri (dimensione standard) o 1,50 metri (in caso di esigenze di protezione particolari). Il primo modulo presenta una cornice metallica vuota internamente; il secondo una sequenza di montanti verticali o orizzontali con passo di 20 centimetri; il terzo una sequenza con passo di 10 centimetri; e il quarto, infine, un pannello pieno (da utilizzare occasionalmente per caratterizzare il tracciato con incisioni, serigrafie o livree indicanti il numero dell'itinerario lungo cui la barriera è collocata e/o il logo del percorso cicloturistico). I moduli sono progettati per essere installati in successione progressiva (dall'elemento vuoto a quello pieno), ma si consiglia sempre di orientare la scelta favorendo la valorizzazione paesaggistica ed architettonica del contesto (ad esempio utilizzando unicamente i moduli con montanti verticali o orizzontali, quindi più leggeri, specialmente in contesti di pregio paesaggistico).

In merito alle passerelle ciclopedonali di progetto, si propone la sostituzione degli attuali elementi di protezione con soluzioni che favoriscano una maggiore permeabilità visiva, sempre in un'ottica di riduzione dell'effetto "gabbia" per i ciclisti. Tale obiettivo può essere raggiunto privilegiando, ad esempio, l'uso dei pannelli sopra descritti con elementi sottili orizzontali in luogo delle reti o maglie metalliche, così da non ostacolare la visuale sul territorio circostante soprattutto nelle passerelle che attraversano luoghi paesaggisticamente significativi come ad esempio il Reno per le quali si rileva inoltre che sarebbe particolarmente utile inserire dei puntuali allargamenti che consentano la sosta dei ciclisti per godere del paesaggio senza determinare ostacoli alla circolazione.

Con riferimento specifico alla passerella di Crevalcore, affiancata alla linea ferroviaria e sopraelevata rispetto alla SP9 (Via del Papa), si richiama l'art. 9, comma 3, del DM 557/99: "Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore a 1,50 metri".

Con riferimento alla normativa sopracitata, si chiede di ridurre al minimo l'altezza del parapetto, adottando un elemento di altezza pari a 1,50 metri, in sostituzione a quello proposto di altezza 2,0 metri. Si suggerisce inoltre che la differenza nella parte superiore, tra 1,50 metro (altezza totale) e 1,10 metri (altezza dei parapetti utilizzati nelle altre passerelle del progetto), pari quindi a 40 centimetri, possa essere ulteriormente "alleggerita" nella geometria, in modo da essere al contempo proporzionata al pericolo, prevenendo eventuali cadute di pedoni e ciclisti, ed elemento architettonico utile all'osservazione del paesaggio circostante, evitando preclusioni visive.

In merito alla cartellonistica, si segnala che il cartello inserito nelle tavole per la definizione delle strade F-bis fa riferimento a un prototipo ormai recentemente aggiornato. Al fine di garantire l'omogeneità della rete ciclabile Bicipolitana nel territorio metropolitano di Bologna, verrà fornita la versione aggiornata del cartello, che invitiamo ad utilizzare nelle future rappresentazioni e installazioni.

Riserva n. 4

In fase esecutiva, si chiede di modificare gli elaborati seguendo le indicazioni sopra riportate."

Risposte

Riserva n. 1

La compatibilità idraulica degli attraversamenti è stata verificata anche in relazione ai criteri indicati nell'Allegato 9 del Piano Speciale Preliminare di cui al Decreto n. 32/2024 del Segretario generale della Autorità di bacino Distrettuale del Fiume Po. Nella progettazione esecutiva si provvederà a relazione anche questa verifica all'interno della relazione idraulica.

Nella progettazione esecutiva si provvederà ad ottemperare alle prescrizioni delle Autorità idrauliche competenti ai fini delle successive richieste di autorizzazione idraulica. Si precisa che in merito alla localizzazione del tracciato della ciclovía per il tratto di circa 250 metri, ricadente in Alveo Attivo del fiume Reno in Comune di Sasso Marconi, per il quale è stato chiesto di prevedere un tracciato alternativo al di fuori dell'Alveo Attivo, si procederà con una soluzione temporanea per mancanza di risorse economiche sufficienti a realizzare la Ciclovía più a monte nell'ambito del presente progetto. Pertanto si procederà ad inserire segnaletica stradale di fine ed inizio pista ciclabile nei punti in cui il tracciato entra in Alveo Attivo, con l'impegno da parte di Città metropolitana e/o del Comune di Sasso Marconi di trovare i fondi per la realizzazione della pista più a monte in quel tratto.

Alternative localizzative in relazione alle parti di tracciato ricadenti in aree di pericolosità idraulica P3.

Dalla sovrapposizione del tracciato al PGRA-Scenari di pericolosità delle aree allagabili, i tratti di ciclovía ricadenti in area di pericolosità idraulica H-P3 (Alluvioni frequenti: tempo di ritorno tra 20 e 50 anni – elevata probabilità) sono le seguenti:

1. Un tratto consistente che comprende Via Gamberi e Via Ponte Albano in corrispondenza dell'abitato di Sasso Marconi
2. In corrispondenza della frazione di Fontana: puntualmente in Via Ponte Albano nel sottopasso ferroviario esistente e in un breve tratto di circa 300m posto parallelamente a Via Fiaccacollo
3. L'attraversamento sul Fiume Reno

Nelle seguenti immagini si riporta la sovrapposizione del tracciato alle aree di pericolosità del PGRA. In azzurro scuro le aree di pericolosità P3.

Si procederà quindi all'illustrazione delle alternative valutate per i suddetti tratti 1 e 2. Per la valutazione delle alternative per l'attraversamento del Fiume Reno si rimanda al capitolo 2 “ANALISI DELLE ALTERNATIVE TRA VIA FIACCACOLLO E VIA BROLO” dell'elaborato “Relazione di VALSAT”.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT



Figura 2 Sovrapposizione del tracciato alle aree di pericolosità del PGRA in corrispondenza dell'abitato di Sasso Marconi



Figura 3 Sovrapposizione del tracciato alle aree di pericolosità del PGRA in corrispondenza della frazione di Fontana

1- Tratto in corrispondenza dell’abitato di Sasso Marconi

Si precisa che il tracciato proposto per questo tratto è lo stesso presente nel PFTE dell’intera Ciclovia del Sole trasmesso al MIT ad aprile 2020 per l’approvazione finale ministeriale, dopo anche l’emissione dei pareri degli altri ministeri interessati (Ministero dell’Agricoltura e Ministero dell’Ambiente) avvenuta a settembre 2020.

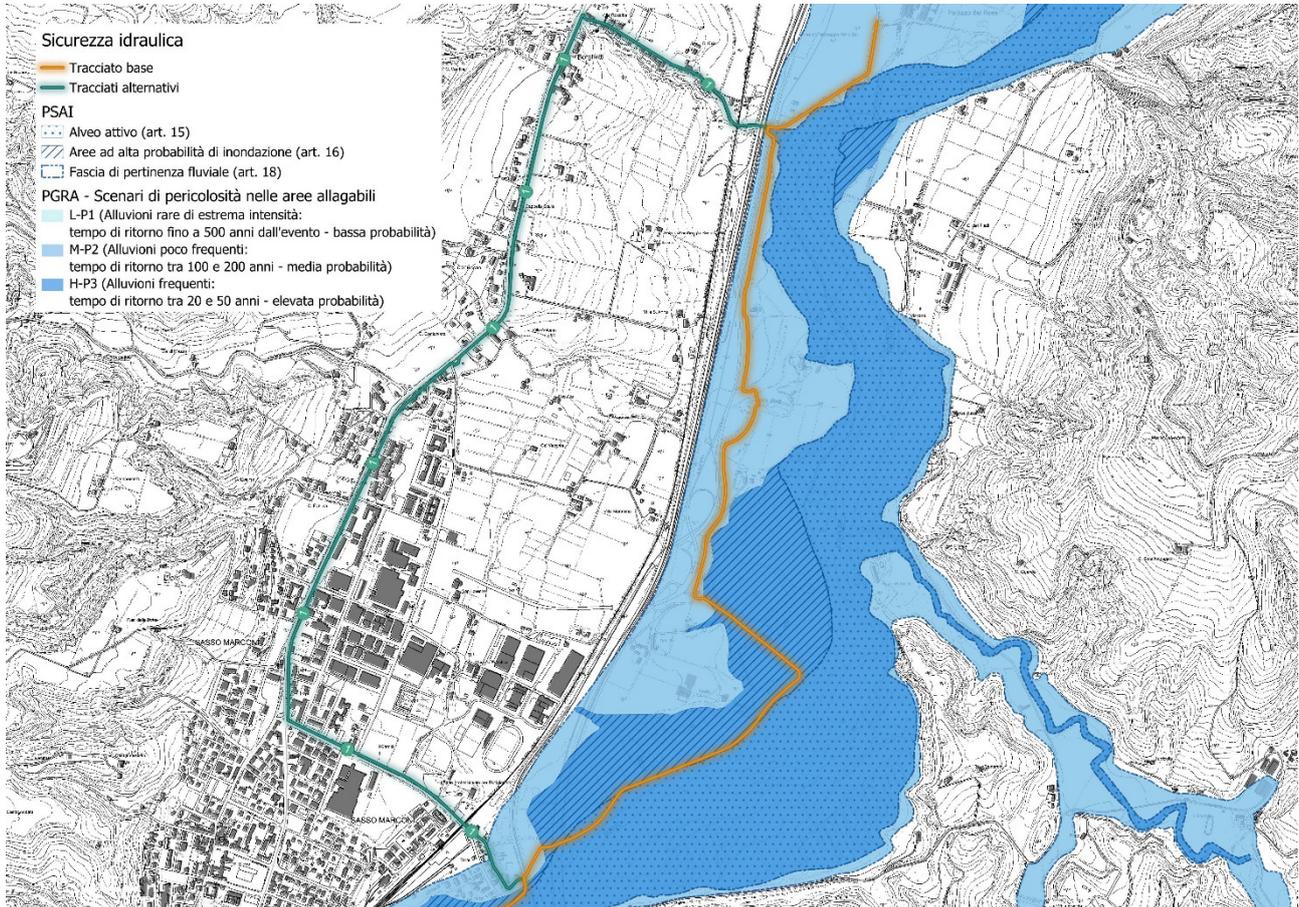


Figura 4 Tracciato proposto (arancione) e tracciato alternativo (verde)

Il tratto oggetto di valutazione risulta di difficile localizzazione alternativa poiché nell’area sono presenti molteplici limiti di tipo infrastrutturale e morfologico. Il tracciato è di fatto chiuso tra il Fiume Reno, la Ferrovia e in parte l’autostrada. L’alternativa al tracciato proposto prevede infatti il superamento di autostrada e ferrovia molto più a nord della criticità idraulica, sfruttando i passaggi esistenti su Via del Chiù. Questo perché l’attraversamento delle suddette infrastrutture, posto più a sud su Via Gamberi, non consente il passaggio dei ciclisti in sicurezza. Il sottopasso infatti non ha gli spazi sufficienti per la realizzazione di una ciclabile in sede propria e la percorrenza in promiscuo non è praticabile per motivi di sicurezza in quanto questa strada è altamente frequentata, anche da mezzi pesanti, e percorsa a velocità sostenute.

L’alternativa di tracciato prevede quindi di deviare verso la Porrettana attraversando ferrovia e autostrada su Via del Chiù che i ciclisti percorrerebbero in promiscuo con i mezzi motorizzati. La larghezza della carreggiata di Via del Chiù, che presenta anche una discreta pendenza, infatti non consente la realizzazione di una sede propria.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT



Figura 5 - Via Gamberi e Via del Chiù a confronto

Percorsa via del Chiù la Ciclovía verrebbe quindi realizzata in sede propria in affiancamento alla Porrettana (SS64), strada ad alto scorrimento e ad alta incidentalità. La ciclabile lungo la Porrettana è prevista nella pianificazione della Città metropolitana come Linea 2 della Bicipolitana, tuttavia la sua realizzazione pone problemi tecnici ed economici che di seguito vengono brevemente illustrati:

- presenza di numerosi edifici e spazi pertinenziali privati nell'immediato ridosso della strada che riducono lo spazio a disposizione per la realizzazione di una ciclabile di dimensioni adeguate a una Ciclovía che rispetta gli standard del SNCT;
- presenza di numerosi passi carrai ed immissioni stradali che rappresentano punti di criticità per la sicurezza degli utenti della ciclovía;
- presenza di un particellare complesso, costituito da numerosi proprietari, e da spazi pertinenziali delle abitazioni e delle attività commerciali, non facili da avere in disponibilità e con un impatto importante sul quadro economico complessivo;
- attraversamenti di Rii che si immettono nel Reno da realizzare in spazi stretti tra le proprietà private;
- problematica della morfologia del terreno con presenza di pendii e scarpate a ridosso della strada che implicherebbero opere di contenimento del terreno;
- variante molto più lunga: 4,3 Km contro 3,2 Km del tracciato di base con costi più elevati non solo a causa del maggiore sviluppo lineare ma anche per il contesto in cui si sviluppa;
- variante poco lineare e meno interessante da un punto di vista paesaggistico.



Figura 6 – Via Porrettana, tratti critici per presenza di spazi pertinenziali, morfologia, accessi e immissioni

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Proseguendo verso sud, a causa delle criticità morfologiche e infrastrutturali presenti, non è possibile ricongiungersi al tracciato di base oltre il punto in cui questo esce dall'area di pericolosità idraulica P3. Infatti la “Rupe di Sasso Marconi”, la linea ferroviaria e la SP325 col Viadotto Leonardo da Vinci, costituiscono delle cesure al passaggio della ciclabile sia per il proseguimento verso sud (la Rupe) che per la deviazione verso il Fiume (ferrovia e dislivelli stradali). Pertanto l'unico passaggio utile per ricongiungere l'alternativa di tracciato al tracciato di base, è lungo via Ponte Albano. Lungo tale strada è infatti possibile attraversare la ferrovia, seppur con un passaggio a livello a raso che pone problemi di sicurezza per gli utenti della Ciclovía, e proseguire verso sud sulla medesima strada oltre l'Autostrada e la variante alla SS64. Di conseguenza l'alternativa non consentirebbe di evitare completamente i tratti di sviluppo della ciclovía in area di pericolosità idraulica P3, e circa 600m verrebbero comunque realizzati lungo la Via Ponte Albano nella zona di maggiore criticità.



Figura 7 – La Rupe di Sasso e Via Ponte Albano in corrispondenza della SS64 var e dell'autostrada

In conclusione si è deciso di portare avanti il tracciato di base perché, da un lato permette di rimanere all'interno del quadro economico complessivo del progetto, dall'altro è stato valutato come migliore da un punto di vista del rispetto degli standard SNCT per linearità del percorso, dimensioni, pendenze, sicurezza stradale e interesse turistico. Inoltre, come sopra illustrato, l'alternativa non permette di superare completamente le aree di maggiore criticità idraulica.

La criticità legata pericolosità idraulica sarà contenuta inserendo semafori collegati ad idrometro che segnalino la chiusura della ciclovía in caso di evento. Sulla base degli studi più approfonditi che si faranno nelle successive fasi di progettazione, si esploreranno gli scenari critici per i singoli corsi d'acqua attraversati e per le fasce comprese tra alveo attivo e Tr200.

2- Tratto in corrispondenza della frazione di Fontana

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

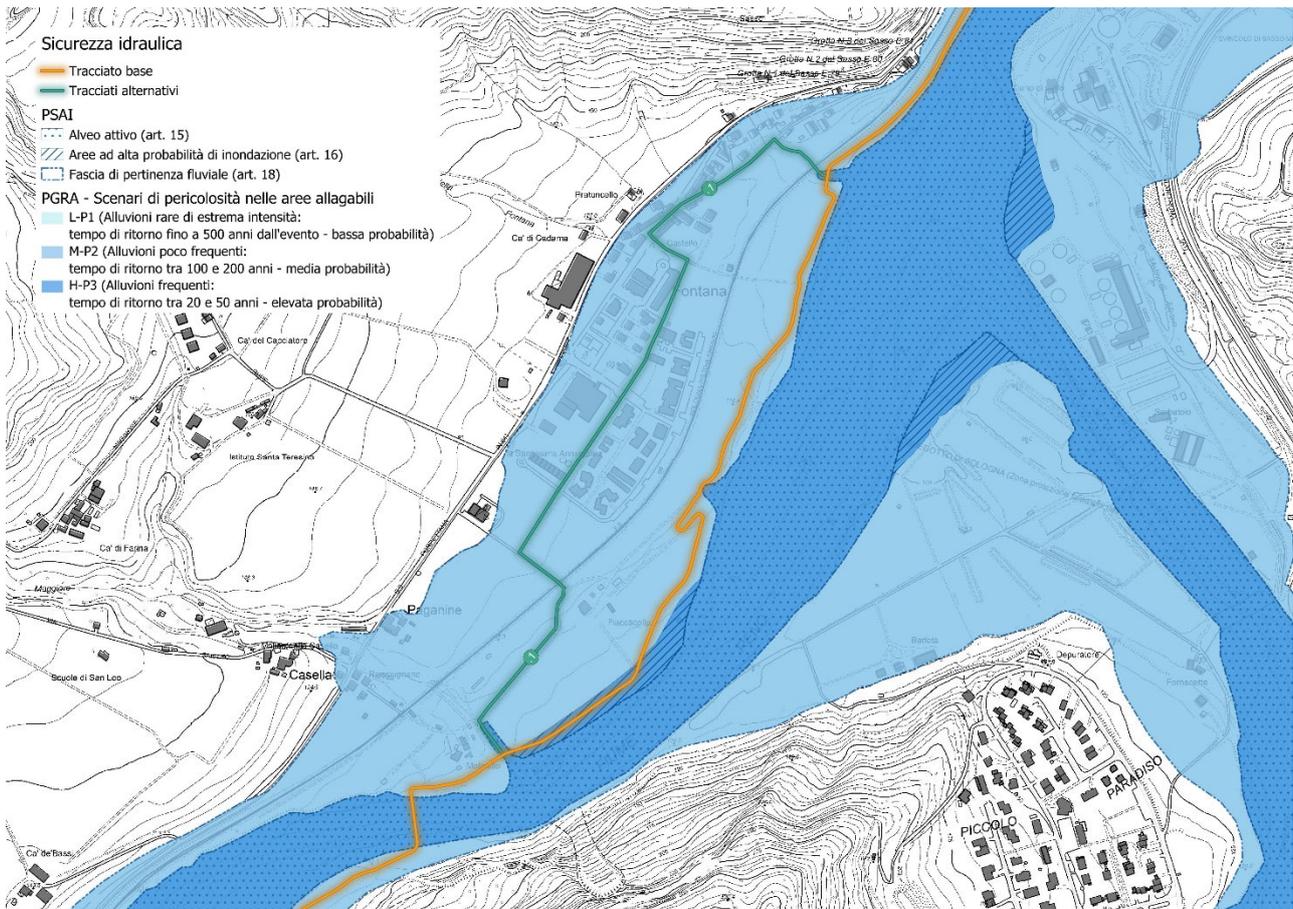


Figura 8 Tracciato proposto (arancione) e tracciato alternativo (verde)

L'alternativa valutata prevede il passaggio della ciclovia nel sottopasso ferroviario esistente, utilizzo di via Gasparri e via Fontana in promiscuo con il traffico veicolare, passaggio interno al centro abitato di Fontana con la realizzazione di due piccoli tratti di pista ciclabile attualmente non esistenti e poi utilizzo in promiscuo con il traffico veicolare di via Fiaccacollo. Gli aspetti positivi di questa alternativa sono dettati dalla sua economicità, poiché sfrutta per la maggior parte del tracciato sedimi già esistenti, ma anche dal passaggio vicino a servizi quali una farmacia e due bar. Le criticità, invece, sono dovute a dimensioni troppo piccole del sottopasso ferroviario in cui vi è il rischio di collisione tra ciclisti e/o con il sottopasso stesso, larghezza fuori norma del tratto di collegamento tra il sottopasso e via Gasparri, utilizzo in promiscuo di un tratto di via Fontana molto stretto e a doppio senso di marcia con auto parcheggiate lungo la strada. A queste criticità si aggiunge il passaggio a livello ferroviario posto su via Fiaccacollo che potrebbe non essere rispettato da ciclisti e pedoni.



Figura 9 – La Rupe di Sasso e Via Ponte Albano in corrispondenza della SS64 var e dell'autostrada

Il tracciato base prevede invece che il passaggio di Fontana avvenga tra la ferrovia ed il fiume all'interno di un'area agricola prevalentemente posizionata ad una quota superiore rispetto alla sponda fluviale. Gli aspetti positivi di questo tracciato sono dettati dalla linearità del percorso e dalla qualità paesaggistica legata alla vista della Rupe e del Monte Baco, oltre all'estrema sicurezza legata alla completa sede propria del tracciato. Qui le principali criticità riscontrate, oltre alla presenza di un'area ad alta probabilità di allagamento P3 vicino a via Fiaccacollo, sono date dalla presenza di un metanodotto della SNAM che si pone quasi sul limite del campo agricolo e dal quale si ha la prescrizione di porsi ad una distanza minima di 5 metri, la necessità di un esproprio di circa 1.200 metri, il dislivello di circa 6 metri tra la ciclabile esistente di Via Ponte Albano e la quota del campo agricolo.

Il tracciato alternativo è stato valutato come il migliore da tavolo della mobilità attiva e da FIAB nazionale, vedendone l'unico punto di ingresso in un centro abitato dopo diversi chilometri; mentre il tracciato base scaturisce dall'esito del percorso partecipativo con cittadini e associazione e dal confronto con l'Amministrazione e i Tecnici del Comune di Sasso Marconi che preferivano un tracciato oltre la ferrovia, sicuro e in un contesto di maggior pregio naturalistico. Si è pertanto scelto il tracciato che garantisce una maggior sicurezza per gli utenti della Ciclovía e che assicura gli spazi necessari alla realizzazione di una ciclabile secondo gli standard del SNCT.

Il centro abitato di Fontana e i relativi servizi (bar e farmacia), grazie al tratto di ciclabile esistente, potranno essere raggiunti tramite una deviazione che verrà segnalata. La criticità legata pericolosità idraulica sarà contenuta inserendo semafori collegati ad idrometro che segnalino la chiusura della ciclovía in caso di evento. Sulla base degli studi più approfonditi che si faranno nelle successive fasi di progettazione, si esploreranno gli scenari critici per i singoli corsi d'acqua attraversati e per le fasce comprese tra alveo attivo e Tr200.

Riserva n. 2

In merito alla previsione di disboscamento in prossimità della passerella sul Reno, fatte le dovute verifiche di coerenza con la pianificazione sovraordinata e la normativa di settore, non sono emerse ragioni ostative alla monetizzazione delle compensazioni delle trasformazioni delle aree forestali, ma piuttosto una **incoerenza generale tra gli obiettivi di mantenimento dei benefici ecosistemici delle compensazioni dirette tramite forestazione non garantiti dalle compensazioni indirette tramite monetizzazione.**

In riferimento a tale criticità si fanno le seguenti considerazioni:

- l'opera in oggetto è intrinsecamente in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni per lo spostamento modale atteso a scapito delle auto e favore dell'uso della bicicletta, in particolare per

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

gli spostamenti casa-lavoro e il tempo libero. A tal proposito è stata fatta una valutazione previsionale di quanto la ciclabile ridurrà le emissioni di CO₂.

I centri abitati che potranno utilizzare la ciclovía del sole anche per gli spostamenti casa/lavoro e casa/scuola sono Lama di Reno 1.500 abitanti, Fontana 1.023 abitanti, Sasso Marconi 6.520 abitanti, Pontecchìo-Borgonuovo 5.648 abitanti, per un totale di 14.691 abitanti.

I dati sul passaggio giornalieri di autoveicoli leggeri sulla SS64 Porrettana nel 2023 sono di 11.945 passaggi giorno (dato fornito da ANAS e consultabile on-line).

Il PRIT 2025 pone l'obiettivo di raggiungere la quota di ripartizione modale ciclabile del 20%, valutata come media regionale. Si ritiene pertanto che l'obiettivo sia uno shift modale con numero di spostamenti/gg in bicicletta pari a $11.945 * 0,2 = 2.389$ spostamenti/gg. Questo significa un totale di $2.389 * 365 = 871.985$ spostamenti/anno in bici.

Ipotizzando una percorrenza media di 10 km avremo $10 \text{ km} * 871.985 \text{ spostamenti/anno} = 8.719.850$ percorrenze in bici annue al posto dell'auto.

Moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di CO₂ (relativo alle auto in ambito extraurbano - R = rural - <https://fetransp.isprambiente.it/#/home>) si calcolano $8.719.850 * 143,94 = 1.255.135.209$ gr/anno di CO₂ risparmiata.

Moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di PM₁₀ si stima $8.719.850 * 0,029515 = 257.366,3728$ gr/anno di PM₁₀ risparmiati.

Allo stesso modo, moltiplicando le percorrenze per il fattore di emissione di PM_{2.5} si avranno $8.719.850 * 0,019439 = 169.505,1642$ gr/anno di PM_{2.5} risparmiati.

In conclusione, alla luce di quanto sopra precisato, e alle indicazioni ricevute dall'Ente preposto (Unione Appennino Bolognese), si ritiene compatibile la compensazione tramite monetizzazione in relazione alle caratteristiche del progetto.

Riserva n. 3

A seguire sono descritte le misure atte a ridurre gli impatti ambientali nella fase di cantiere indicate nella Relazione di VALSAT integrate con le prescrizioni degli Enti contenute nei relativi pareri.

Per quanto riguarda gli impatti dell'intervento in progetto sulle matrici ambientali, le situazioni potenzialmente critiche in fase di cantiere possono riguardare le aree dove sono previsti attraversamenti di corsi d'acqua, in cui si verifica la condizione di massima intensità delle lavorazioni, e le aree dove vi è la minima distanza tra cantiere (quindi sorgente) e ricettori.

In linea di massima le eventuali criticità possono riguardare:

- Superamento limiti di emissione DPCM 14.11.1997 periodo diurno applicabili alle classi di destinazione d'uso del territorio (si prevede che l'utilizzo notturno dell'infrastruttura sarà molto limitato se non pressoché nullo nella fase di esercizio; nella fase di cantiere non ci saranno lavorazioni notturne).
- Superamento limiti differenziali DPCM 14.11.1997 periodo diurno.
- Superamento dei limiti che potranno essere concessi in deroga alle normative vigenti.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

- Incremento livelli delle polveri inalabili PM10.
- Alterazione dello stato chimico-fisico e dell'ecosistema acquatico, in particolare in corrispondenza del tratto interessato dalla realizzazione della passerella sul Reno.

Le attività di monitoraggio proposte hanno lo scopo di completare la caratterizzazione ante operam in alcuni punti significativi, al fine di fissare lo stato iniziale dell'ambiente e di poter **verificare l'evoluzione degli indicatori ambientali nel corso d'opera** e lo stato finale ad opere realizzate.

Le attività di monitoraggio permettono inoltre di quantificare gli effetti positivi apportati dagli interventi di mitigazione e di disporre di dati comunicabili agli enti di controllo ai cittadini.

Ritenendo come situazione potenzialmente critica **la fase di cantiere** dove è prevista la realizzazione della passerella sul Fiume Reno, si è proposto di inserire una postazione di monitoraggio in prossimità del complesso abitativo via Fiaccacollo - via Rampugnano, a Sasso Marconi.

La posizione dettagliata verrà concordata con Arpae preliminarmente alla fase esecutiva.

Per quanto riguarda le **EMISSIONI IN ATMOSFERA**, la caratterizzazione della situazione **Ante Operam** verrà effettuata in due periodi significativi (compatibilmente con le tempistiche di realizzazione del progetto): Stagione estiva e Stagione invernale. **Ogni sessione di misura avrà la durata di 15 giorni consecutivi e validi da prolungare sia in caso di fermo delle attività sia di segnalazioni. Il monitoraggio sarà incentrato sulle rilevazioni di PM10 e PTS quali inquinanti caratteristici delle lavorazioni di cantiere.** I dati misurati in Ante Operam saranno correlati ai dati misurati dalla centralina ARPAE più vicina per permettere l'individuazione della **soglia di allarme** e di intervento per la successiva fase di Corso d'Opera.

Tali soglie di allarme e di intervento per la componente Atmosfera saranno concordate con ARPAE dopo la campagna di misurazione Ante Operam.

La caratterizzazione della situazione **in Corso d'Opera**, avverrà in **una sessione di misura che avrà la durata di 15 giorni consecutivi e validi, da prolungare sia in caso di fermo delle attività sia di segnalazioni**, eventualmente da ripetere semestralmente compatibilmente con le tempistiche di realizzazione del progetto. **Il monitoraggio sarà incentrato sulle rilevazioni di PM10 e PTS quali inquinanti caratteristici delle lavorazioni di cantiere.**

Il dato analitico del monitoraggio in corso d'opera della qualità dell'aria verrà restituito all'ARPAE entro 3 giorni dal termine della campagna.

Come da Parere ARPAE – Servizio Sistemi ambientali e prot. 37945 del 04/06/2024, non si ritiene necessario un monitoraggio post-operam.

In caso di accertato superamento del PM10 dovuto al cantiere, il **Responsabile Ambientale** provvederà a far attuare tutti gli interventi di mitigazione riassunti nella tabella seguente, in modo da ridurre e/o eliminare i superamenti e valutare l'efficacia degli interventi di mitigazione nei giorni di misura successivi.

FENOMENO	INTERVENTI DI MITIGAZIONE
Sollevamento di polveri dai depositi temporanei di materiali di scavo e di costruzione	- riduzione dei tempi in cui il materiale stoccato rimane esposto al vento, - localizzazione delle aree di deposito in zone non esposte a fenomeni di turbolenza, - copertura dei depositi con stuoie o teli: secondo il "WRAP Fugitive Dust Handbook", l'efficacia di questa tecnica sull'abbattimento dei PM10 è pari al 90%, - bagnatura del materiale sciolto stoccato: il contenuto di umidità del materiale depositato, infatti, ha un'influenza importante nella determinazione del fattore di emissione. Secondo il "WRAP Fugitive Dust Handbook", questa tecnica garantisce il 90% dell'abbattimento delle polveri.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Sollevamento di polveri dovuto alla movimentazione di terra nel cantiere	<ul style="list-style-type: none"> - movimentazione da scarse altezze di getto e con basse velocità di uscita, - copertura dei carichi di inerti fini che possono essere dispersi in fase di trasporto, - riduzione dei lavori di riunione del materiale sciolto, - bagnatura del materiale: l'incremento del contenuto di umidità del terreno comporta una diminuzione del valore di emissione, così come risulta dalle formule empiriche per la determinazione dei fattori di emissioni. Questa tecnica, che secondo il "WRAP Fugitive Dust Handbook" garantisce una riduzione di almeno il 50% delle emissioni, non presenta potenziali impatti su altri comparti ambientali.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi all'interno del cantiere	<ul style="list-style-type: none"> - bagnatura del terreno, intensificata nelle stagioni più calde e durante i periodi più ventosi. È possibile interrompere l'intervento in seguito ad eventi piovosi. È inoltre consigliabile intensificare la bagnatura sulle aree maggiormente interessate dal traffico dei mezzi, individuando preventivamente delle piste di transito all'interno del cantiere, - bassa velocità di circolazione dei mezzi, - copertura dei mezzi di trasporto, - realizzazione dell'eventuale pavimentazione all'interno dei cantieri, già tra le prime fasi operative.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi su strade non pavimentate	<ul style="list-style-type: none"> - bagnatura del terreno, - bassa velocità di circolazione dei mezzi, - copertura dei mezzi di trasporto.
Sollevamento di polveri dovuto alla circolazione di mezzi su strade pavimentate	<ul style="list-style-type: none"> - interventi di pulizia delle ruote, - bassa velocità di circolazione dei mezzi, - copertura dei mezzi di trasporto.

Per quanto riguarda il **RUMORE**, si prevede di caratterizzare il clima acustico e monitorare l'inquinamento da rumore prodotto dal cantiere, dalla movimentazione del materiale di scavo e dal traffico indotto dall'attività del cantiere nelle seguenti fasi successive:

- **ante opera**, allo scopo di definire e caratterizzare lo stato dell'ambiente acustico prima dell'inizio dei lavori;
- **in corso d'opera**, allo scopo di valutare l'effettivo impatto del cantiere sulla componente rumore e valutare la necessità di richiedere l'autorizzazione in deroga.

In fase di cantiere verranno periodicamente valutati e confrontati i risultati del monitoraggio acustico al fine di valutare la necessità o meno di richiedere un'autorizzazione in deroga alla disciplina delle attività rumorose temporanee.

Come da Parere ARPAE – Servizio Sistemi ambientali e prot. 37945 del 04/06/2024, non si ritiene necessario un monitoraggio post-operam.

Ai fini della mitigazione, l'azione prioritaria deve tendere alla **riduzione delle emissioni alla sorgente**, con interventi sia sulle attrezzature ed impianti, sia di tipo gestionale.

La riduzione delle emissioni direttamente sulla fonte di rumore sarà ottenuta tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature ovvero prediligendo quelle silenziate, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operative e sulle predisposizioni del cantiere.

DICHIARAZIONE DI SINTESI DEGLI ESITI DELLA VALSAT

Pertanto, nella fase di pianificazione e realizzazione del cantiere, verranno posti in essere gli accorgimenti indicati nel seguito in forma di check-list, per il contenimento delle emissioni di rumore.

Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazioni:

- selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali;
- impiego di macchine movimento terra ed operatrici privilegiando la gommatura piuttosto che la cingolatura;
- installazione, se già non previsti, di silenziatori sugli scarichi;
- utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati.

Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature:

- riduzione degli attriti attraverso operazioni di lubrificazione;
- sostituzione dei pezzi usurati e che lasciano giochi;
- controllo e serraggio delle giunzioni;
- bilanciatura delle parti rotanti per evitare vibrazioni eccessive;
- verifica della tenuta dei pannelli di chiusura dei motori;
- svolgimento di manutenzione alle sedi stradali interne alle aree di cantiere mantenendo la superficie stradale livellata per evitare la formazione di buche.

Modalità operazionali e predisposizione del cantiere:

- orientamento degli impianti che hanno una emissione direzionale in posizione di minima interferenza;
- localizzazione degli impianti fissi più rumorosi alla massima distanza dai ricettori critici o dalle aree più densamente abitate;
- limitazione allo stretto necessario delle attività nelle prime/ultime ore del periodo diurno (6÷8 e 20÷22);
- imposizione di direttive agli operatori tali da evitare comportamenti inutilmente rumorosi (evitare di far cadere da altezze eccessive i materiali o di trascinarli quando possono essere sollevati...);
- divieto di uso scorretto degli avvisatori acustici, sostituendoli quando possibile con avvisatori luminosi

In fase di progettazione esecutiva verranno inserite nel capitolato speciale di appalto indicazioni specifiche per l'utilizzo di macchine e attrezzature di cantiere silenziate, oltre a riportare le misure di mitigazione previste nella Valsat al paragrafo 10.4.4.

Oltre a queste modalità operative in corrispondenza dei ricettori più vicini verranno posizionate delle **barriere mobili di cantiere** di idonee altezza e lunghezza, che verranno poi spostate seguendo il fronte avanzamento lavori. Le barriere saranno costituite da pannellature autoportanti fonoisolanti e fonoassorbenti del tipo riportato in figura seguente.

Per quanto riguarda il **MONITORAGGIO DELLE ACQUE SUPERFICIALI**, Il monitoraggio prevede stazioni di misura nel Fiume Reno a monte e a valle rispetto alla passerella di attraversamento da realizzare.

I tratti di campionamento per il calcolo di IBMR e STAR_ICMi dovranno essere di 100 m verso monte e 100 m verso valle a partire da dove verrà effettuata la passerella. Per il rilevamento dell'IQM ci si dovrà posizionare in due punti uno 200 m a monte e l'altro 200 m a valle della passerella e da lì eseguire il rilevamento volgendosi verso monte e verso valle per abbracciare un tratto di almeno 400 m circa totali.

Nella seguente tabella vengono riportati gli indicatori che saranno utilizzati al fine del monitoraggio.

INDICATORE	OBIETTIVO
Indice di Qualità Morfologica (IQM)	Monitorare lo stato morfologico del corso d'acqua

Indice Biologico di Macrofite acquatiche (IBMR)	Monitorare il livello ecosistemico del sistema acquatico
Indice Macroinvertebrati bentonici (STAR_ICMi)	Monitorare lo stato biologico della qualità del fiume Reno
Parametri chimico-fisici dell’acqua	Monitorare lo stato qualitativo del corso d’acqua

I giorni in cui si effettueranno i monitoraggi per le diverse matrici ambientali (atmosfera, rumore, acque) saranno comunicati ad ARPAE-APAM con un anticipo di due settimane.

Inoltre, andrà comunicato il cronoprogramma dei lavori (data di inizio e presunta fine lavori) e la sintesi delle attività nelle diverse fasi (rilievi, monitoraggi, cantieri).

Per il monitoraggio acque le informazioni relative alle stazioni conterranno quanto indicato nelle linee guida MLG ISPRA 111/2014.

In particolare per l’Indice Biologico di Macrofite acquatiche (IBMR) si farà riferimento all’allegato A del Protocollo di campionamento e analisi delle macrofite dei corsi d’acqua guadabili. Saranno fornite più fotografie panoramiche del tratto campionato, il posizionamento su estratto dalla Carta Tecnica Regionale in scala 1:10.000 e coordinate UTM; data ed ora del rilevamento e descrizione delle condizioni meteorologiche”.

I dati saranno trasmessi in formato concordato con ARPA e compatibile con il suo sistema di banca dati.

In fase esecutiva verrà concordata con ARPA, e opportunamente geo-referenziata, la posizione dei punti di monitoraggio.

Al fine di ridurre gli impatti ambientali nella fase di cantiere verranno adottate le seguenti ULTERIORI MISURE:

- riguardo il taglio della vegetazione arboreo-arbustiva e la realizzazione passerella sul fiume Reno, in fase di progettazione esecutiva, si provvederà a redigere un cronoprogramma che tenga conto delle indicazioni temporali indicate nel Parere dell’Ente Parchi Emilia Orientale (prot. 40366 del 13/06/2024) e ad inserirle nel Capitolato speciale d’Appalto;
- riguardo le aree interferite dal cantiere il progetto prevede il ripristino ed il riutilizzo del materiale di scotico per l’inerbimento delle scarpate dei rilevati di progetto;

Riserva n. 4

In fase esecutiva gli elaborati saranno modificati seguendo le indicazioni progettuali espresse dal Servizio Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna, tuttavia si precisa quanto segue:

- In merito alle passerelle ciclopedonali di progetto, si condivide la sostituzione degli attuali elementi di protezione con soluzioni che favoriscano una maggiore permeabilità visiva, salvo per Crevalcore dove si ritiene preferibile caratterizzare architettonicamente l’opera attraverso il parapetto in quanto il paesaggio circostante non è di particolare interesse. Infatti la Ciclovía si pone tra la linea ferroviaria con pannelli antirumore da un lato e la strada SP9, Via del Papa, dall’altro;

- In merito alla passerella di Crevalcore, si precisa che questa non è sopraelevata rispetto alla SP9 (Via del Papa), bensì è la SP9 ad essere interrata rispetto alla linea ferroviaria e alla Ciclovía che si pongono a piano campagna;
- In merito all'altezza del parapetto della passerella di Crevalcore si precisa che questa è stata determinata affinché il parapetto avesse anche funzione di rete anti lancio per proteggere la sottostante strada SP9.

11. Parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio

Nel parere, favorevole, si evidenzia che le elaborazioni e verifiche effettuate, finalizzate alla definizione e conseguente riduzione della pericolosità sismica, sono da ritenersi idonee e complete. fatte salve le valutazioni urbanistiche ed ambientali relative al Procedimento Unico proposto.

Si precisa che il parere favorevole è subordinato alle prescrizioni di carattere geologico e sismico sotto riportate:

Nelle fasi esecutive si dovrà attestare il rispetto delle indicazioni previste nelle normative per le costruzioni in zona sismica ed in particolare si dovrà provvedere:

- all'esecuzione di eventuali ed ulteriori indagini geognostiche, con particolare attenzione agli areali in dissesto, a quelli caratterizzati da un indice del potenziale di liquefazione valutato come moderato ed a quelli interessati dai progetti delle passerelle ciclopedonali
- alla verifica della rete scolante delle acque superficiali. Tale rete dovrà essere progettata e/o opportunamente ridimensionata in funzione degli apporti delle acque provenienti dal deflusso superficiale;
- al mantenimento dell'efficienza delle sistemazioni idrauliche superficiali dei terreni oggetto di studio;
- all'esecuzione di mirate opere che possano garantire la messa in sicurezza dei versanti analizzati e che permettano la durabilità e sicura fruizione della ciclabile;
- al pieno rispetto di tutte le prescrizioni presenti nelle relazioni geologiche, geotecniche e sismiche a corredo del procedimento.

Dovrà inoltre essere tenuto in debita considerazione, ai fini dell'effettiva riduzione del rischio sismico, il rischio derivante dall'amplificazione sismica al sito oltre alla coincidenza delle frequenze di risonanza tra il suolo e le strutture in progetto.

In conformità con il D.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017 e nei limiti delle future previsioni di progetto sarà necessario trasportare a rifiuto, in discariche autorizzate, tutti i materiali lapidei e terrosi eccedenti la sistemazione delle aree interessate dalle lavorazioni.

Nelle successive fasi di progettazione esecutiva, nelle conclusioni delle relazioni geologiche, idrogeologiche e sismiche, sarà sempre espresso un chiaro giudizio di fattibilità delle strutture in relazione ai terreni indagati.

Le nuove opere saranno progettate e realizzate in conformità con quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 17 gennaio 2018 "Norme Tecniche per le Costruzioni" entrato in vigore dal 22 marzo 2018.

12. Conclusioni

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, **la Città metropolitana di Bologna ha espresso una valutazione ambientale positiva sulla ValsAT della Variante agli strumenti urbanistici dei Comuni di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sasso Marconi e Marzabotto, condizionata** al recepimento delle riserve sopra esposte, delle valutazioni in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B), delle valutazioni degli Enti ambientali con le relative prescrizioni cui si rimanda integralmente nonché delle considerazioni ambientali indicate nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" predisposta da AAC metropolitana di ARPAE (allegato A) e delle prescrizioni espresse dall'Ente competente nell'ambito della VINCA.

Ai sensi della succitata Direttiva Regionale D.G.R. n. 1795 del 31/10/2016, i Comuni una volta approvata la variante, la relativa Dichiarazione di sintesi e il Piano di monitoraggio, sono tenuti a pubblicarli sul proprio sito WEB e a trasmetterli alla Città metropolitana.