

SinaDoc Prat.n. 1978/2025

**Al Dirigente del settore Strade, Sicurezza e Ciclovie  
Città Metropolitana di Bologna  
Ing. Maurizio Martelli**

PEC: [cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it](mailto:cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it)

**OGGETTO: Procedimento unico ex.art.53 LR24/2017 per l'approvazione del progetto "Realizzazione del percorso del II lotto prioritario della Ciclovie del Sole, completamento tronchi n. 3, 4 e 7 nella Città metropolitana di Bologna, CUP C31B22001500006".**

**Conferenza di servizi decisoria, ai sensi dell'art 53 LR 24/2017, da svolgere in forma semplificata e in modalità asincrona ai sensi dell'art 14 bis della L.241/90 come modificato dall'art.13 DL76/2020 (conv. in L.120/2020) e s.m.i.**

**Parere/contributo Arpae APAM.**

Dopo aver esaminato la documentazione fornita nell'ambito del procedimento in oggetto, si esprime il seguente contributo con valenza anche di parere di sostenibilità ambientale ai sensi dell'art. 19 della LR 24/2017 per la variante al PUG del Comune di Bologna.

Il Tecnico Istruttore  
Dott.ssa Arda Samantha

La Responsabile del  
Servizio Sistemi Ambientali  
Dott.ssa Stefania Ganz

Documento firmato digitalmente secondo le norme vigenti (D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445; D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i.; D.P.C.M. 30 marzo 2009) dal Dirigente di riferimento

## PREMESSA:

Il tratto di ciclovia in progetto è parte della Ciclovia Turistica Nazionale "Ciclovia del Sole". Il PFTE della Ciclovia del Sole copre circa 670 km di tracciato attraverso 4 Regioni, 9 province e più di 70 comuni. La rete ciclabile si sviluppa da Firenze fino a Verona.

Il lotto II in oggetto si suddivide in tre tronchi e verrà realizzato in diversi comuni della Città Metropolitana di Bologna come segue, da monte a valle:

- **Tronco 7** (parte): nei comuni di Bologna, Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Casalecchio di Reno e Calderara di Reno;
- **Tronco 4** (parte): nei comuni di Bologna, Casalecchio di Reno e Marzabotto;
- **Tronco 3** (parte): nei comuni di Grizzana Morandi, Castel di Casio e Camugnano.

I tratti in cui verrà realizzata la ciclovia vedranno tre tipologie di intervento: per i tratti esistenti rifacimento/posa segnaletica o rifacimento manto; per i nuovi tratti realizzazione tracciato con posa manto e segnaletica.

Si dà atto che le richieste effettuate da codesta agenzia (PG/2025/7731 del 15/1/2025) nella fase iniziale del procedimento, circa la permeabilità del tracciato nel tratto in Comune di Bologna ricadente in aree fluviali da desigillare (azione 1.1d), sono state accolte con la modifica della relazione generale. Il tracciato in tali aree verrà quindi realizzato in calcestruzzo, materiale con maggior permeabilità rispetto al conglomerato bituminoso precedentemente previsto.

## VALSAT

Il documento verifica la coerenza del progetto con la pianificazione a scala regionale (PTPR, PRIT), provinciale (PTM, PUMS) e comunale (PUG, PSC, RUE, PRG) oltre alla corrispondenza alle disposizioni di decreti legislativi e ministeriali e alla pianificazione settoriale sovraordinata (PAI, PGRA).

Rispetto al PRIT 2025 la ciclovia in esame è inclusa tra le ciclovie regionali.

Rispetto al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Città Metropolitana il progetto risulta coerente in quanto i suoi tratti in gran parte coincidono con i tratti del tracciato della ciclovia del Sole linea 2 (EV7) della Bicipolitana bolognese.

Rispetto al PTPR la ciclovia interesserà aree classificate in base agli artt. 10-17-18-19-24-28-30-31-32.

Considerato che in diversi tratti la ciclovia sarà posizionata parallelamente al Fiume Reno, si ricorda l'Articolo 18: "Invasi e alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua"

**Comma 2: Sono ammesse esclusivamente, nel rispetto di ogni altra disposizione di legge o regolamentare in materia, e comunque previo parere favorevole dell'ente od ufficio preposto alla tutela idraulica:**

a. la realizzazione delle opere connesse alle infrastrutture ed attrezzature di cui ai commi quinto, sesto e settimo nonché alle lettere c., e. ed f. dell'ottavo comma, del precedente articolo 17, fermo restando che per le infrastrutture lineari e gli impianti, non completamente interrati, può prevedersi esclusivamente l'attraversamento in trasversale:....

Il lotto in esame si inserisce in comuni molto differenti tra di loro, partendo da un contesto rurale e spingendosi sino alla montagna, passando per contesti urbani consolidati.

L'opera, in quanto infrastruttura per la mobilità dolce e di pubblica utilità, viene valutata normativamente coerente sia rispetto alle norme derivanti dalle tutele, sia rispetto ai vincoli derivanti dalla pianificazione urbanistica comunale e sovraordinata, fatta eccezione per la verifica rispetto al PTPR sopra riportata, che si rimanda all'Ente competente.

I piani urbanistici vigenti, PSC e RUE dei Comuni interessati, subiranno quindi solo varianti grafiche per l'inserimento nelle tavole del tracciato della ciclovia.

## TRONCO 7:

Nel Comune di **Crevalcore**, il progetto prevede interventi interni al centro abitato del capoluogo, seguendo la viabilità urbana o percorsi ciclopedonali già esistenti, per i quali si prevede il rifacimento della segnaletica o del manto.

Il Comune di Crevalcore necessita di variare la tavola T0 "Schema di assetto infrastrutturale e classificazione funzionale delle strade" del PSC poiché il progetto non trova sovrapposizione con la rete ciclabile individuata nel piano, se non per le porzioni lungo viale Italia, viale Libertà e via Guisa. Rimane invariato invece il RUE, poiché il Comune ha chiarito che nonostante la rete ciclabile interessi fascia di rispetto cimiteriale, non vi sono limitazioni normative derivanti da essa alla possibilità di realizzare il progetto.

Secondo quanto definito dal PTM agli artt. 7 - 16 - 18 - 46, la ciclovia interessa il TU, gli ecosistemi agricoli della pianura e l'ambito della rete ciclabile strategica ed integrativa. Si inserisce altresì nell'ambito del reticolo idrografico secondario di alveo attivo (Tav. 2 "carta degli ecosistemi").

Il tracciato di progetto in Comune di **San Giovanni in Persiceto**, salvo alcune limitate porzioni, per le quali il progetto prevede esclusivamente la posa della segnaletica o il rifacimento della pavimentazione su pista ciclabile esistente, ricade sul tracciato di completamento della rete ciclabile primaria, previsto dalla tavola T0 delle infrastrutture del PSC ("Schema di assetto infrastrutturale e classificazione funzionale delle strade"), e sul tracciato delle infrastrutture viarie previste dal PUG.

Si prende atto che la ciclovia è stata considerata da Comune e Città Metropolitana coerente con la pianificazione vigente e che pertanto i documenti presentati non includono la variante urbanistica e la relativa Valsat.

Una limitata porzione della ciclovia oggetto di rifacimento della pavimentazione esistente lambisce per un tratto di circa 300 metri il confine nord del Sito della Rete Natura 2000 IT4050019 ZSC-ZPS "La Bora". Ciò presuppone che lo stesso tratto sia valutato nell'ambito della procedura di Valutazione di incidenza.

Il percorso ciclabile nel Comune di **Calderara di Reno** ricade interamente sul tracciato di completamento della rete ciclabile primaria, previsto dalla tavola T0 delle infrastrutture del vigente PSC. Le norme del PSC vigente non prevedono per gli ambiti attraversati prescrizioni alla realizzazione di piste ciclabili.

Il tracciato è coerente anche con il redigendo PUG adottato con Del. CC n. 86 del 05/12/2023. Pertanto non saranno necessarie varianti a livello urbanistico.

#### **TRONCO 4:**

Nel comune di **Bologna** sono definite parte del tronco 4 e parte del tronco 7; all'interno del centro abitato del capoluogo sono previsti tratti lungo la viabilità urbana o percorsi ciclopedonali esistenti; nell'ambito golenale del Reno sono previsti tratti di nuova realizzazione. Il documento chiarisce che nell'ambito del territorio bolognese il tracciato attraversa vari ambiti, secondo quanto definito non solo dalla pianificazione comunale ma anche da quella sovraordinata. In particolare, secondo quanto definito dagli artt. 17 e 28 del PTPR, interessa ambiti di tutela dei caratteri ambientali e di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei. Ciò non preclude la realizzazione di percorsi e spazi di sosta pedonali per mezzi di trasporto non motorizzati, in ottemperanza al comma quarto dell'art. 17.

Il percorso interessa, secondo gli artt. 7 - 19 - 21 - 45 del PTM, ambiti del TU, dell'ecosistema delle acque correnti, di fasce perifluviali e della collina nonché di centri di mobilità. La situazione di Bologna è particolare poiché si estende dalla periferia di pianura sino a quella collinare, attraversando ambiti agricoli di pianura e collina, ecosistemi forestali, ecosistemi arbustivi. Il tratto del tronco 4 si profila lungo l'asta del Fiume Reno, inserendosi in un contesto ad alta probabilità di inondazione (scenario P3).

La proposta di progetto comporta per il Comune di Bologna una variante al vigente PUG (seguito alla variante del 2024) con la modifica della Tavola del Catalogo dati denominata "Itinerari turistici ciclabili e pedonali" per il recepimento del tracciato della ciclovia del Sole. La disciplina è collegata al catalogo dati che individua dove applicare la disciplina per le azioni di piano inerenti alla ciclovia: l'Azione 3.1g (in cui la Ciclovia del Sole è citata) e 3.4c "Sviluppare reti di percorsi e sentieri sicuri con gli itinerari turistici nazionali ed europei".

Per il comune di **Casalecchio di Reno**, il tracciato della ciclovia ricade in ambito urbano. Il progetto prevede la realizzazione della pavimentazione sul tracciato di percorso ciclopedonale già esistente e un nuovo tratto di pista che dal Parco del Fiume Reno si innesta su via Raffaello Sanzio comprendente una nuova passerella ciclopedonale sullo Scolmatore Canonica.

Rispetto al PTPR, il percorso interessa aree normate dagli artt. 10-17-18-24-28-31.

Il percorso interessa inoltre aree normate dagli artt. 21-7-16-17-18- 47 del PTM: fasce perifluviali, ecosistemi agricoli, reti ecologiche oltre a territorio urbanizzato.

La proposta progettuale comporta variante al vigente PSC con l'aggiornamento della Tavola 4 denominata "Strategie per il sistema della mobilità". La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia tra i "principali collegamenti ciclopedonali di progetto".

Nel Comune di **Marzabotto** gli interventi sono ubicati all'interno del centro abitato e negli ambiti agricoli limitrofi, lungo viabilità urbana o percorsi ciclopedonali esistenti. Rispetto al PTPR il percorso interessa aree normate dagli artt. 10-17-18-19-24-30-32.

Il percorso interessa inoltre aree normate dagli artt. 16-17-18-20-21-7-20-21-24-25- 47 del PTM: ambiti di ecosistemi naturali, agricoli, delle acque e forestali, alvei attivi ed aree protette/siti natura 2000.

Il piano urbanistico vigente è il PSC approvato con Del. Cons. Com. n.2 del 29/1/2016. La realizzazione del progetto prevede variante alla Tavola PSC.1, in cui dovrà essere inserita con apposita grafia la Ciclovía del Sole tra i "principali collegamenti ciclopedonali di progetto" e variante al RUE versione vigente (variante n.1 approvata del CC n. 29 del 22/7/del 2020), con l'aggiornamento della Tavola RUE.1a in modo analogo a quanto indicato per il PSC.

### TRONCO 3:

Nel Comune di **Grizzana Morandi** il percorso della ciclovía si svilupperà lungo la viabilità SP 62 e SP 23. I tratti iniziale, intermedio e finale della ciclovía prevedono che la percorrenza ciclabile avvenga in promiscuo su sede stradale esistente, con sola apposizione di adeguata segnaletica orizzontale e verticale. Negli altri tratti il progetto prevede la realizzazione del tracciato ciclabile in sede propria affiancata alla carreggiata stradale, sempre ricompresa nella fascia di rispetto stradale, ma a tratti da realizzarsi con rilevati da lievi a modesti. A metà del tratto è prevista la realizzazione di corsie ciclabili monodirezionali allargando la banchina stradale su entrambi i lati della carreggiata.

Rispetto al PTPR (Piano Territoriale Paesistico Regionale) il tracciato della ciclovía interessa Viabilità storica (art. 24) e Sistema forestale e boschivo (art. 10).

Nel PTM, il percorso interesserà gli ambiti previsti dagli artt. 7, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25 e 46, 47, ossia ambiti di ecosistemi naturali, agricoli, delle acque e forestali, alvei attivi ed aree protette/siti natura 2000. Il percorso costeggia infatti, per buona parte verso monte, il F.Reno.

Il piano urbanistico comunale vigente è il Piano Regolatore Generale (PRG), secondo il quale il tracciato ricade su strada. L'unica eccezione è il tratto di 450 metri da realizzarsi ex-novo su un terreno non edificato che ricade in zona territoriale omogenea E, normata all'art.39 delle N.T.A. del PRG.

La proposta progettuale comporta variante al vigente PRG con l'aggiornamento della tavola di zonizzazione con apposita grafia negli estratti cartografici di progetto del PRG.

A livello vincolistico, il documento ritiene ammissibile il progetto, mettendo però in evidenza che vi sono alcuni vincoli per cui saranno necessari il nullaosta e i pareri vincolanti delle autorità competenti.

Nel Comune di **Castel di Casio** il tracciato ricadrà dal confine con il Comune di Grizzana Morandi lungo le viabilità provinciali SP 23, SP 40 e SP 43 fino al confine comunale con Camugnano. Rispetto al PTPR (Piano Territoriale Paesistico Regionale) il tracciato della ciclovía interessa Viabilità storica (art. 24), Sistema dei Crinali (art. 9), Sistema forestale e boschivo (art. 10), Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 17), Progetti di tutela, recupero e valorizzazione e aree studio (art. 32, comma 4).

Secondo l'art. 17 comma 7 "La pianificazione comunale od intercomunale... può localizzare nelle aree di cui al quarto comma: [...] b) percorsi e spazi di sosta pedonali per mezzi di trasporto non motorizzati".

Secondo quanto definito nel PTM, il percorso interesserà gli ambiti previsti dagli artt. 7, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 46 e 47, per lo più ambiti di ecosistemi naturali agricoli, delle acque e forestali, alvei attivi ed aree protette/siti natura 2000.

Dall'analisi documentale riportata (tavole del PSC), si evince che il percorso ricade nella totalità del tracciato previsto su sedime per la viabilità e, quindi, è normativamente conforme.

Il comune dovrà quindi apportare una variante alle tavole del PSC (Tavola 2) e del RUE (Tavola RUE.1a), inserendo apposita grafia per l'individuazione di un'area ACv a verde pubblico in corrispondenza dell'area di sosta di progetto (nel tratto nord del tracciato).

Si fa anche presente che il tracciato insisterà su due tratti dove il rischio idrogeologico è in fascia R4 (alta). L'area di sosta risulta non essere in corrispondenza di questo tratto.

Nel Comune di **Camugnano** la ciclabile si sviluppa dal confine con il comune di Castel di Casio al confine con la Regione Toscana, lungo la SP43.

Nel contesto metropolitano, secondo quanto definito nel PTM, il percorso interesserà gli ambiti previsti dagli artt. 14, 18, 19, 20, 24, 46 e 47, per lo più ambiti di ecosistemi naturali agricoli, delle acque e forestali, alvei attivi ed aree protette/siti natura 2000. Il tratto del Tronco 3 nel comune in oggetto è l'unico che non si svilupperà in zone abitate ma in zona di tutela paesaggistica - Interesse paesaggistico - ambientale (Tavv.2-22 del PRG - Art 20/i). Il comune, visti gli elaborati dell'attuale pianificazione vigente, ha comunicato alla Città Metropolitana di Bologna, con nota assunta protocollo generale della stessa CM PG n. 8519 del 10/02/2025, che non è necessaria la variante urbanistica.

## **OPERE E AREE DI SOSTA**

### **Ponte sullo scaricatore canonica**

Nell'ambito dei lavori di realizzazione della Ciclovia del Sole, nel territorio di Casalecchio di Reno è prevista la realizzazione di un attraversamento ciclo pedonale dello scaricatore Canonica, a ridosso della immissione dello stesso nel fiume Reno in destra idraulica.

Questa nuova realizzazione si va a inserire in un contesto di alta probabilità di rischio alluvionale e, per far fronte al rischio associato, il progetto non prevederà pile in alveo. Si concorda con l'idea di non realizzare pile in alveo, non solo per ridurre il rischio annesso alla pericolosità alluvionale, ma anche per non apportare peggioramenti al corpo idrico (habitat, benthos, morfologia ecc.).

### **Aree di sosta ed elementi architettonici**

L'area che sarà adibita alla sosta dei fruitori del percorso ciclopedonale si troverà nel comune di Castel di Casio. La collocazione sarà a 7,7 km a nord dal confine con il Comune di Camugnano, lungo la SP23, su un lotto a prato.

## VALUTAZIONI SPECIFICHE SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

### Qualità dell'aria

Per quanto riguarda la qualità dell'aria, le emissioni di polveri o sostanze contaminanti in atmosfera saranno limitate alla fase di cantiere, mentre non si prevedono impatti in fase di esercizio. Tuttavia, l'entità di tali impatti non si ritiene sia significativa, soprattutto se adeguatamente mitigata.

Pertanto nella gestione dei cantieri, al fine di garantire la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento dell'aria, dovranno essere adottate, oltre all'utilizzo di macchine ed attrezzature conformi alle direttive CE, misure per l'abbattimento delle polveri quali:

- interventi di irrorazione con acqua delle aree di lavorazione durante le attività di scavo o demolizione;
- mantenimento di un'altezza di caduta limitata dei materiali entro il vano di carico dell'autocarro;
- transito automezzi a bassa velocità (tipicamente 30 km/h);
- periodica pulizia del piazzale e del tratto di viabilità urbana prossima al cantiere.

Nella richiesta di integrazioni di Arpae era stato suggerito *di prevedere fin d'ora nel piano di monitoraggio il conteggio dei passaggi quotidiani sulla ciclabile, con una postazione in ogni comune.*

La risposta da parte dei progettisti è stata: *Si prende atto del suggerimento di prevedere il conteggio dei passaggi quotidiani sulla ciclabile, con una postazione in ogni comune; tali elementi verranno integrati nel progetto esecutivo, verificata la disponibilità economica all'interno del quadro economico finanziato.*

### Elettromagnetismo

Il tracciato è interessato, in alcuni tratti, dall'attraversamento di elettrodotti e rientra nelle fasce di rispetto ad essi associate. In tali tratti non dovrà essere prevista la possibilità di sosta prolungata (aree di sosta) con permanenza giornaliera di persone superiore alle 4 ore per garantire il rispetto degli obiettivi di qualità previsti dal DPCM 08/07/2003.

### Rumore

Le **emissioni sonore** saranno temporanee e limitate alla fase di cantiere.

Le caratteristiche dell'area in cui si colloca l'intervento in oggetto sono riconducibili a una conformazione territoriale tipica di aree urbane e agricole. Il clima acustico attuale è prevalentemente correlato alla rumorosità prodotta dai flussi di traffico veicolare nei tratti di strada prossimi alla futura ciclabile.

Il clima acustico a seguito della realizzazione della pista ciclabile rimarrà invariato, in quanto i flussi di traffico transitanti lungo le strade non subiranno cambiamenti.

Per quanto riguarda la fase di realizzazione dell'opera, vengono definite alcune buone pratiche di cantiere, sia di tipo logistico/organizzativo, sia di tipo tecnico/costruttivo, che prevedono di:

- evitare la sovrapposizione di lavorazioni caratterizzate da emissioni significative;
- allontanare ove possibile le sorgenti dai recettori più prossimi e sensibili;
- adottare tecniche di lavorazione meno impattanti;

- organizzare le lavorazioni più impattanti in periodi stagionali e orari di minor disturbo della popolazione e della fauna;
- introdurre in cantiere macchine e attrezzature in buono stato di manutenzione e conformi alle vigenti normative;
- compartimentare o isolare eventualmente acusticamente le sorgenti fisse di rumore e realizzare barriere acustiche mobili in relazione alla posizione dei recettori maggiormente impattati.

In ogni modo dovrà essere sempre rispettato quanto previsto dai Regolamenti comunali per la disciplina delle attività rumorose temporanee.

Si segnala in particolare che nel tratto del Comune di Marzabotto e nel tratto meridionale del Comune di Castel di Casio la pista ciclabile attraversa un contesto di tutela faunistica e ambientale. Per questo motivo risulterà ancora più importante rispettare le buone pratiche sopra richiamate per la tutela di habitat e fauna locali.

Per tali ambiti vengono previsti accorgimenti specifici anche per la fase di esercizio della pista, come ad esempio:

- 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.

### **Suolo e Sottosuolo**

Per quanto riguarda le possibili interazioni con suolo e sottosuolo, l'impatto si avrà principalmente durante la fase di realizzazione e accantieramento, pertanto dovranno essere eseguite tutte le opere di ripristino e mitigazione necessarie a minimizzare l'impatto.

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.

E' stata predisposta una relazione sulle terre e rocce da scavo per la quale si forniscono specifiche indicazioni nel paragrafo di seguito riportato.

### **Relazione sulle terre e rocce da scavo**

Le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo sono presentate nel documento "Relazione sulle terre e rocce da scavo" rev B del 11/2024 elaborato codice CGENEG01RE07\_B

In tale documento in conformità al DPR 13 giugno 2017, n. 120: *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"* il Proponente prevede come possibile destino delle terre e rocce escavate:

- il riutilizzo come sottoprodotto in siti diversi da quello di produzione (Artt. 21 e 22 del citato DPR);
- l'utilizzo nel sito di produzione in esclusione dalla disciplina rifiuti (Art. 24 del citato DPR);
- lo smaltimento in quanto rifiuto.

Tali articoli prevedono che in precedenza all'inizio degli scavi venga effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione al fine di accertarne la non contaminazione nel rispetto di quanto riportato agli allegati 2 e 4 del citato DPR.

Il progetto prevede lo scavo di circa 6350 m<sup>3</sup> di terre e rocce, dei quali circa 3600 m<sup>3</sup> andranno a smaltimento come rifiuto e circa 2750 m<sup>3</sup> saranno riutilizzati in sito. Trattasi, dunque, di un cantiere di grandi dimensioni non sottoposto a VIA o AIA.

La documentazione presentata, per quanto non espressamente richiesto dalla normativa vigente, contiene gli estremi normativi da considerare per ottenere un'adeguata caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, conforme a quanto previsto dall'allegato 2 del DPR 120/2017.

Si rilevano alcune incongruenze o inesattezze:

- a pagina 10 dell'elaborato, si considera una movimentazione di terre pari a 9500 m<sup>3</sup>, cifra che non è coerente con quelle indicate nella tabella sottostante alla medesima pagina;
- a pagina 13 dell'elaborato, vi sono alcuni riferimenti alla *“necessità di redigere un “Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo (PdU)” redatto ai sensi dell’art. 9 del D.P.R. n. 120/2017”*. Si ricorda che, ai sensi dell’art 22 del DPR 120/2017, *“le terre e rocce da scavo generate in cantieri di grandi dimensioni non sottoposti a VIA o AIA per essere qualificate sottoprodotti devono rispettare i requisiti di cui all’articolo 4, nonché i requisiti ambientali indicati nell’articolo 20”* e che per attestarne il requisito di sottoprodotto è sufficiente la trasmissione della dichiarazione di cui all’art. 21. Pertanto, **il riferimento al PdU non è corretto.**

- a pagina 14 dell'elaborato, si riportano le seguenti affermazioni discordanti: *“Prima dell’inizio dei lavori pertanto il proponente o l’esecutore dovrà [...] compilare la modulistica prevista dal DPR:*
  - *Dichiarazione di Utilizzo (da consegnare all’autorità competente 15 gg prima dell’inizio dei lavori)*
  - *Documento di trasporto*
  - *Dichiarazione di avvenuto utilizzo*
  - *Analisi di compatibilità ambientale”*

*e “Il materiale di scavo, dopo la verifica delle sue qualità, viene riutilizzato in sito per quanto necessario e il rimanente è inviato ad impianti per il suo recupero.”*

Si ricorda che la compilazione dei documenti di cui agli allegati 6 (dichiarazione di utilizzo), 7 (documento di trasporto) e 8 (dichiarazione di avvenuto utilizzo) è necessaria solamente nel caso in cui le terre e rocce escavate siano riutilizzate in un sito esterno, diverso da quello di produzione. Pertanto, una delle due affermazioni è necessariamente erranea.

### Per quanto sopra si prescrive

- di revisionare e completare, ove necessario, la relazione sulle terre e rocce da scavo, tenendo conto delle incongruenze e inesattezze segnalate.
- di inviare alla scrivente Agenzia la caratterizzazione ambientale completa, 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.

Inoltre, ai fini di garantire che gli utilizzi delle terre e rocce da scavo si possano a tutti gli effetti configurare come confacenti a quanto previsto dall'Art. 24 (*Utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce escluse dalla disciplina rifiuti*) del citato DPR si ricorda che, come indicato nella Delibera n. 54/2019 dell'SNPA, si deve intendere per sito "l'area cantierata caratterizzata da contiguità territoriale in cui la gestione operativa dei materiali non interessa la pubblica viabilità. All'interno del sito così definito possono identificarsi una o più aree di scavo e/o una o più aree di riutilizzo in modo tale da soddisfare la condizione che il terreno sia "riutilizzato ...(omissis)..., nello stesso sito in cui è stato escavato".

## Acque superficiali

Dei 53,4 km di ciclovia in progetto nel presente lotto solo 7,2 Km sono nuovi tratti; in quest'ultimi si prevede l'attraversamento dello scaricatore Canonica in Comune di Casalecchio di Reno tramite la realizzazione di una passerella ciclopedonale. Le spalle della passerella, sia in destra sia in sinistra, saranno messe in sicurezza idraulica, allungando il manufatto e prevedendo una posizione ortogonale allo Scaricatore.

Per quanto attiene la fase di esercizio non si prevedono impatti sulle acque superficiali né su quelle sotterranee.

Si segnala che nel documento Valsat permane il refuso seguente da eliminare perchè non sono previste nuove opere per l'attraversamento del F.Reno: Nel Comune di Bologna, invece, sono previsti tratti di nuova ciclovia in aree di pericolosità perimetrata e viene realizzata una nuova opera di attraversamento del Fiume Reno.

Le **acque meteoriche**, in ragione dell'assenza di potenziali contaminazioni essendo la nuova sede stradale adibita al solo passaggio ciclo-pedonale, saranno scolate a fianco della pista, dove infiltreranno naturalmente nel terreno agricolo e nelle aree verdi adiacenti o saranno raccolte dai fossi esistenti, come attualmente avviene, senza compromettere la qualità della risorsa idrica. Gli effetti ambientali maggiori si concentreranno prevalentemente nelle fasi di allestimento dei cantieri e di realizzazione dell'opera, in corrispondenza delle quali il capitolato d'appalto dovrà prescrivere che vengano adottate azioni per gestire e mitigare tali effetti, come la gestione dei reflui e più in generale delle acque di dilavamento dei piazzali o del lavaggio ruote dei mezzi.

All'interno dei cantieri, le aree destinate eventualmente al deposito temporaneo dovranno essere delimitate e attrezzate in modo tale da garantire la separazione tra rifiuti di tipologia differente; i

rifiuti dovranno essere confezionati e sistemati in modo tale da evitare problemi di possibile inquinamento ambientale.

Il rifornimento dei mezzi operativi e di trasporto e la manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere eseguiti preferibilmente presso la sede dell'appaltatore; in altro modo dovranno avvenire su superfici impermeabili con bordi di contenimento e lontano da aree ecologicamente sensibili.

In caso di sversamenti accidentali, dovranno essere attivati i piani di emergenza che prevederanno di recuperare e rimuovere la sostanza versata con opportuni assorbitori; nel caso delle sezioni di attraversamento di fiumi, rii e canali, dovrà essere posta a valle della sezione una barriera galleggiante di contenimento.

*Al presente documento hanno collaborato i Dott.ri Stefano Curcio, Thomas Guercia, Pamela Ugolini, Giancarlo Cardone, Francesco Casadio, Marcello Nanetti, Sabrina Napoleoni.*