

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 24650/2024

PROCEDURA di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, lett. c), L.R. n. 24/2017

Istruttoria di VAS/ValSAT del Procedimento Unico – art. 53 co. 1 lett. a) L.R. 24/2017 per la realizzazione del tratto Marano-Silla nel Comune di Gaggio Montano di collegamento alla Ciclovia Eurovelo 7

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese (Unione)

PREMESSO CHE:

- in data 5/12/2023/ (PG/206728/2023) l'Unione dei comuni dell'Appennino bolognese ha convocato la prima seduta della Conferenza dei Servizi relativa al procedimento in oggetto, per il giorno 20/12/2023. Ha inoltre reso disponibile il link agli elaborati di progetto, invitando a esprimere parere:
 - Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po
 - Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio
 - ANAS
 - ARPAE
 - A.U.S.L.
 - HERA
 - ENEL Distribuzione
 - Telecom Italia
- in data 29/12/2023 (PG/2023/215985) la CM BO ha inviato all'Unione una richiesta di integrazioni;
- in data 29/01/2024 (PG n. 5289/2024 della CM BO) l'Unione ha trasmesso il verbale della prima seduta di CdS e ha comunicato la sospensione del procedimento al fine di predisporre tutta la documentazione tecnica ed amministrativa necessaria a rispondere alle richieste di integrazioni;
- in data 25/03/2024 (PG n. 19758/2024 della CM BO) l'Unione reso disponibile il link alla documentazione integrata e ripubblicata sul BURER dal 27/03/2024 e ha convocato la seconda seduta della CdS per il giorno Venerdì 05/04/2024, allargando la partecipazione anche a:
 - SRM
 - TPER
 - HERAMBIENTE SpA
- in data 17/04/2024 (PG n. 25803/2024 della CM BO), l'Unione ha trasmesso il verbale della seconda seduta di CdS;
- in data 17/05/2024 (PG n. 33550/2024 della CM BO), la Città metropolitana ha inviato all'Unione precisazioni in merito alla completezza della documentazione;
- in data 20/06/2024 (PG n. 41981/2024 della CM BO), l'Unione ha trasmesso il verbale della

terza seduta della Conferenza dei Servizi e i pareri degli enti competenti in materia ambientale;

- in data 24/06/2024 (PG/2024/115547) la CM BO ha inviato all'Unione ulteriori precisazioni in merito alla completezza della documentazione;
- in data 27/06/2024 (PG n. 43780/2024 della CM BO) l'Unione ha inviato il link agli elaborati di progetto con le revisioni finali. Ha inoltre attestato che il progetto definitivo è stato pubblicato all'Albo Pretorio del Comune per 45 giorni consecutivi, dal 27/03/2024 al 11/05/2024 e ha dichiarato che in merito alle pubblicazioni effettuate in data 06/12/2023 fino al 05/02/2024 e in data 27/03/2024 fino al 11/05/2024 non sono pervenute osservazioni di merito;
- con comunicazione del 1/07/2024, in atti al PG/2024/12094, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 10/07/2024.

CONSIDERATO CHE:

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53 OPERE PUBBLICHE/UNIONE_APP_BOLcollCiclovias Marano_Sillano_Gaggio/9 PG 43780 del 27 06 2024

La Ciclovias Eurovelo 7 è un'infrastruttura europea di 7.400 chilometri ciclabili da Capo Nord a Malta attraverso Norvegia, Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia e che passerà per il territorio dell'Appennino Bolognese.

Il progetto rappresenta un'opportunità di sviluppo del territorio in chiave di turismo sostenibile.

Il progetto in corso di realizzazione del tratto Eurovelo 7 nei comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato termina in corrispondenza del ponte sul fiume Reno in località Marano, al confine fra i comuni di Grizzana Morandi e Gaggio Montano.

Il progetto di Ciclovias Marano-Silla prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile che costituisce il proseguimento della Ciclovias del Sole Eurovelo 7 verso l'alta valle del fiume Reno.

Il tratto di ciclovias Marano-Silla ha una lunghezza di circa 6.600 m di cui 6.000 m in sede promiscua e 600 m in sede dedicata e si sviluppa per intero nel territorio del comune di Gaggio Montano.

PTM

Il tracciato della ciclovias Marano-Silla compare negli elaborati cartografici di Piano:

- nella Tavola 1 sud - Carta della struttura, come parte della rete ciclabile strategica e integrativa
- nella Tavola 5 sud - Carta delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo, come ciclabili di pianura supporto alla connettività ecologica.

Il nuovo tratto di ciclovias da realizzare in località Sassuriano attraversa un tratto di versante che è classificato nelle tavole di Piano riferite alla tutela e sicurezza del territorio:

- nella Tavola 2 sud - Carta degli ecosistemi, come interferente per un tratto di circa 100 m di lunghezza con l'Ecosistema arbustivo, normato dall'art. 25 del PTM e dall'art. 7.2 del PTCP che tra gli interventi ammissibili prevede la realizzazione di infrastrutture di pubblica utilità;
- nella Tavola 3 VII - Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana ed assetto dei versanti, come interferente con l'Unità idromorfologica elementare zonizzata con la scheda PSAI n. A28. In particolare una porzione del percorso ricade all'interno della Zona 1 in dissesto, dove sono ammessi "interventi per ...l'ampliamento ..di infrastrutture riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili". L'opera si può considerare l'ampliamento ed estensione della

ciclovìa in corso di realizzazione fino alla località Marano. Nella fase esecutiva dovranno essere attentamente valutate le condizioni di stabilità e la necessità di opere di consolidamento e presidio del versante;

- nella Tavola 4 VII - Carta di area vasta delle aree suscettibili di effetti locali, come interferente con Zone di attenzione per instabilità di versante (F) che prevedono studi geologici e sismici di terzo livello nei casi richiesti dalla DGR 630/2019, con analisi della risposta sismica locale, valutazione del coefficiente di amplificazione stratigrafica e del grado di stabilità del versante in condizioni sismiche.

Vincoli paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/2004

Il percorso non attraversa aree boscate, ma ricade per ampi tratti entro la fascia di 150 m dal corso del fiume Reno, per cui si applica il disposto del D.lgs. 42/2004 art. 142 comma 1 lettera c.

I vincoli paesaggistici da considerare sono quelli che interessano il tratto di ciclovìa che attraversa la località Sassuriano, dove la ciclovìa si sviluppa su sede propria, in quanto nei restanti tratti di tracciato si imposta sulla strada comunale esistente e non sono previste opere, ma solamente l'uso di segnaletica orizzontale e verticale.

Vincolo idrogeologico

Parte del tracciato è escluso dal perimetro del Vincolo idrogeologico di cui al RDL 3267/1923, per il restante, ai sensi della DGR 1117/2000 punto 2.8.1, in qualità di Ente delegato le opere non sono assoggettate ad autorizzazione.

Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del fiume Reno

Nell'ambito del Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico del fiume Reno Rischio idraulico e Assetto rete idrografica, il tracciato si pone sempre al di fuori delle aree perimetrate, ad eccezione di un breve tratto di 20 che corrisponde alla spalla sinistra del ponte ciclo-pedonale di attraversamento del fiume Reno dove inizia la ciclovìa a Marano. Si tratta probabilmente di un errore grafico poiché la sede stradale è posta ad una quota maggiore rispetto alle aree circostanti e maggiore rispetto ad aree vicine e non esondabili.

Il Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico, Rischio da frana e Assetto dei versanti, riporta la zonizzazione di alcune Unità idromorfologiche elementari. L'interferenza con la ciclovìa avviene sempre su strada esistente (ex SS 64 Porrettana) ad esclusione di un breve tratto in località Sassuriano dove una parte del nuovo tracciato ricade all'interno della Scheda A28 in una zona 1 Area di frana attiva.

PSC

La Tavola 2 del PSC, Carta dei Vincoli ambientali, paesaggistici e storico culturali non riporta il tracciato della ciclovìa e individua un vincolo "Rischio idrogeologico" nell'area di frana di Maranina e vincolo forestale in alcuni tratti. Tali vincoli si ritengono superati dal fatto che la ciclovìa insisterà in tutti questi tratti sulla sede della strada comunale esistente (ex SS 64).

La Tavola 3 del PSC, "Carta dell'assetto strutturale del piano", individua le infrastrutture di interesse generale ed il sistema insediativo. Nelle tavola non è riportato il tracciato della ciclovìa che si va sovrapporre al tracciato della ex SS 64 Porrettana, classificata come viabilità primaria. Il tracciato della nuova SS 64 Porrettana è indicato come in fase di progetto.

Nella cartografia del RUE si osserva che il tratto di ciclovìa che attraversa la località Sassuriano interferisce direttamente con l'area classificata ASP2 Ambiti specializzati per attività produttive in corso di edificazione sulla base di PUA approvati.

Il progetto della pista ciclabile Marano-Silla comporta la variante agli strumenti urbanistici del Comune di Gaggio Montano al fine del suo inserimento nella pianificazione comunale.

L'adeguamento degli strumenti di pianificazione avviene tramite l'adozione di una variante consistente nella rappresentazione delle tavole del percorso ciclopedonale, in sovrapposizione al tracciato della ex SS 64 ora viabilità comunale.

La variante comporta anche una modifica alla zonizzazione della zona ASP2 per la porzione strettamente necessaria alla realizzazione del percorso ciclabile in località Sassuriano.

Gli elaborati grafici relativi alla Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Gaggio Montano sono contenuti nell'elaborato "VARIANTE URB CART" e consistono in:

- variazione della tavola del RUE in merito variazione della perimetrazione dell'ambito ASP2 in località Sassuriano
- inserimento nella tavola del RUE e nelle tavole 2 e 3 del PSC del tracciato della ciclovia in quanto non viene rappresentato.

La documentazione presentata è sufficiente ad un'adeguata individuazione e valutazione della significatività degli effetti sull'ambiente connessi all'implementazione del piano.

Le alternative considerate e la motivazione della scelta progettuale finale sono in parte descritte nel documento di Valsat e in parte emergono dai verbali delle tre sedute di CdS.

Il percorso della tratta Marano-Silla inizia in corrispondenza del ponte sul fiume Reno in località Marano e, seguendo un breve tratto di strada comunale dedicata al solo traffico locale, si immette nella sede della ex SS 64 Porrettana, oggi strada comunale, in località Maranina.

Il percorso segue la strada comunale Porrettana per un lungo tratto fino alla località Sassuriano.

La ex SS 64 è diventata dopo la costruzione della nuova strada statale 64 una viabilità secondaria a servizio dei nuclei abitati posti lungo il suo tracciato. Il traffico è essenzialmente locale e di servizio, la maggior parte del traffico veicolare che percorre la valle nelle due direzioni, compresa la quasi totalità del traffico pesante, scorre lungo la nuova viabilità.

L'attraversamento della località Sassuriano costituisce il principale nodo tecnico da affrontare in sede progettuale.

La strada comunale Porrettana termina in località Sassuriano in corrispondenza dell'immissione nella nuova SS 64. In questo punto l'accesso è regolato da una sbarra con semaforo, che può essere azionata solo per il transito dei mezzi di soccorso del vicino distaccamento dei Vigili del Fuoco.

Per superare questo tratto esistono solamente due opzioni:

1. realizzare un nuovo tracciato a valle della nuova SS 64 nel tratto compreso tra questa e il fiume Reno, attraversando il borgo di Sassuriano e raggiungendo l'abitato di Silla aggirando a valle la rotonda di svincolo ai margini dell'abitato ("rotonda di Silla");
2. realizzare un nuovo tracciato a monte della nuova SS 64, nel pendio compreso tra questa e gli edifici commerciali della lottizzazione denominata "Sassuriano" per poi immettersi in un breve tratto di viabilità esistente, mantenuta dopo la costruzione della nuova SS 64. L'abitato di Silla si raggiunge immettendosi in corrispondenza della "rotonda di Silla".

In fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica è stata scelta la seconda soluzione, ovvero la costruzione di un nuovo tracciato a monte della SS 64 che consente:

- di evitare il tratto di versante vicino al fiume Reno, dove sono frequenti i fenomeni di dissesto innescati dall'azione erosiva del fiume (uno di questi sta attualmente coinvolgendo anche la sede stradale della SS 64).
- di evitare nuovi attraversamenti di alcuni corsi d'acqua demaniali;
- di immettersi nella rotonda di svincolo per l'accesso all'abitato di Silla utilizzando una viabilità già esistente e idonea allo scopo.

Per la costruzione del nuovo tratto di ciclabile nel pendio a monte della SS 64 sarà necessario realizzare delle opere di sostegno adeguate, fondate in profondità, in grado di garantire la stabilità

e la sicurezza sia della ciclovia sia dei manufatti posti a monte e a valle.

Superata la località Sassuriano la ciclovia si immette su un tronco di strada esistente (parallelo alla SS 64) che conduce alla "rotonda di Silla" dove termina il tracciato in progetto.

Nei tratti promiscui, lungo la viabilità comunale, la sede ciclabile sarà individuata tramite segnaletica orizzontale e verticale, nella sezione in località Sassuriano la ciclabile sarà in sede dedicata.

La prima configurazione progettuale presentata prevedeva che nei tratti promiscui in cui la pista ciclabile corre sulla strada esistente (ex Porrettana) venisse apposta segnaletica per la limitazione della velocità veicolare a 30 Km/h, lasciando al Comune la verifica sulla necessità di variazione con propria ordinanza dalla classe attuale alla classe F-bis del Codice della Strada. Tale ipotesi è stata poi riproposta anche nella seconda seduta di CdS.

L'ipotesi di declassamento della ex Porrettana e di abbassamento del limite di velocità a 30 km/h è stata poi scartata, in quanto valutata non idonea dal Comune di Gaggio Montano e dalla Polizia Municipale, perché il tratto è di lunghezza troppo estesa e a servizio di una zona residenziale molto abitata. Il limite di velocità a 30 km/h comporterebbe inoltre un aumento dei costi di esercizio di TPER in relazione alle linee di trasporto pubblico che insistono su quella tratta, aumento quantificato in circa 15.000€/anno, che dovrebbero trovare compensazione con risorse economiche dedicate (da parte dell'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese o del comune di Gaggio Montano) o con revisione dei servizi esistenti. Considerata l'impossibilità per gli enti di farsi carico degli extra costi, in caso di introduzione del limite di velocità a 30km/h si avrebbe quindi una limitazione dei servizi incidenti sulla tratta con inevitabili ripercussioni negative per l'utenza.

Nella terza seduta di CdS, SRM ha accettato la soluzione di riduzione della velocità a 50 Km/h sul tratto di strada ex-Porrettana interessata dalla pista ciclabile (anziché 30 Km/h come inizialmente proposto). Preso atto che l'aumento di costo del servizio che ne deriverà non potrà essere coperto né dall'Unione dei Comuni né dal Comune di Gaggio Montano, ha inoltre reso noto che saranno adottate soluzioni alternative del programma attuale del servizio pubblico al fine di evitare tale incremento di costo, da concordare con TPER.

Nella stessa sede, TPER ha specificato che le eventuali compensazioni potranno comportare il trasferimento di alcune corse sulla viabilità più veloce (strada statale) al fine di rientrare nei tempi di percorrenza attuali.

Durante la seconda seduta di CdS Herambiente ha riportato i numeri delle registrazioni dei mezzi in entrata ed uscita dalla discarica di Cà dei Ladri, facendo presente che trattandosi di una quantità considerevole, occorrerà tenerne conto per la gestione delle interferenze che possano determinarsi con la pista in progetto. Ha inoltre dichiarato che sensibilizzerà i propri dipendenti e fornitori in merito all'aumento del numero dei ciclisti che transitano sulla strada.

Il documento di Valsat riporta che "l'implementazione della rete di piste ciclabili e più in generale di percorsi cicloturistici è un'azione contenuta e promossa in svariati piani e programmi attinenti le politiche territoriali, comportando una pluralità di effetti positivi (riduzione emissioni in atmosfera, fluidificazione degli spostamenti veicolari, benefici sanitari, risparmi energetici, valorizzazione del territorio, etc.). In assenza di un apposito indicatore riferito alla dotazione di piste ciclabili e in generale di percorsi cicloturistici, si propone di utilizzare il rapporto tra la lunghezza dei percorsi cicloturistici espressa in metri e il numero degli abitanti del comune, adottando come riferimento a cui tendere un valore $\geq 1 \text{ m/ab}$ ".

La Relazione generale definitiva riporta che "Visti i vincoli della sezione stradale e il finanziamento disponibile non è possibile inserire, per la maggior parte del tracciato, né una pista ciclabile in sede

separata né le corsie in careggiata. Il tratto in oggetto potrà quindi essere individuato al massimo come "itinerario ciclabile".

Come ribadito nelle varie sedute della Conferenza dei Servizi il limite di velocità che garantirebbe una migliore e più sicura convivenza tra ciclisti e veicoli a motore è quello dei 30 km/h. Dalle interlocuzioni avvenute è emerso che il limite a 30 km/h causerebbe un incremento dei tempi di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico locale che transitano sull'asse e quindi in incremento di costi di gestione valutato dal gestore TPL in 15.000€/anno, risorse per la cui copertura né l'Unione dei Comuni né il Comune non hanno disponibilità.

Il limite di velocità lungo il tratto della ex SS64 sarà abbassato a 50 km/h sull'asse con riduzioni puntuali della velocità a 30 km/h in situazioni specifiche, come ad esempio nei pressi dell'accesso alla stazione ecologica di Cà dei Ladri.

Al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per i ciclisti in condizioni di promiscuità ciclo-veicolare, si è deciso di inserire elementi puntuali di moderazione attraverso la segnaletica verticale e utilizzo di bande ottiche e/o sonore, strisce poste trasversalmente alla direzione di marcia, la cui serie di dislivelli genera un effetto acustico e vibratorio, rendendo più evidente l'ambito e la percezione dello spazio per i veicoli a motore".

Il documento di Valsat è estremamente sintetico, ma sono state presentate anche la Relazione di Verifica di conformità dei CAM edilizia al DM 23/06/2022 e la Relazione DNSH. Queste relazioni integrano le scarse informazioni ambientali riportate nel documento di Valsat.

Paesaggio e Verde

Il Progetto prevede la realizzazione di un percorso cicloturistico che utilizza principalmente la viabilità esistente, non creando così frazionamenti del paesaggio circostante, che rimane invariato. Il tratto in sede propria da realizzare in località Sassuriano si inserisce all'interno di un paesaggio già antropizzato e in una porzione di terreno di "risultato" tra gli interventi connessi alla realizzazione della nuova SS64 e le opere di sostegno dell'attività industriale a monte.

L'impatto del percorso cicloturistico sul paesaggio sarà molto ridotto e pertanto positivo se si valutano gli effetti dovuti alla fruizione del territorio.

E' stata presentata una Relazione paesaggistica che contiene però solo estratti della Relazione generale, rispetto ai quali non aggiunge nuove informazioni.

Nell'area non sono presenti Habitat riconosciuti e tutelati dalla pianificazione urbanistica e dalla normativa.

Il nuovo tracciato si colloca su strada esistente (ex SS 64) tranne per un piccolo tratto in località Sassuriano dove la ex SS 64 termina in corrispondenza della nuova SS 64. Questo punto sarà superato tramite la realizzazione di un nuovo tracciato nel pendio compreso tra la SS64 e gli edifici della lottizzazione Sassuriano. Questo tratto di percorso ciclopedonale si colloca in un'area già antropizzata su cui si è intervenuti con opere di sostegno per realizzare gli interventi industriali posti a monte.

Il lotto si presenta coperto da una vegetazione spontanea e incolta senza la presenza di arbusti o di elementi arborei di grandi dimensioni. Il progetto prevede il taglio della vegetazione per l'area strettamente necessaria alla realizzazione del nuovo tratto in sede propria in località Sassuriano.

I profili di terreno verranno modificati solo per consentire la realizzazione tratto in sede propria del tracciato in località Sassuriano, mentre nelle restanti parti del tracciato saranno mantenuti inalterati in quanto viene utilizzata la viabilità esistente.

Rumore

L'impatto acustico sarà generato unicamente durante la fase di realizzazione degli interventi previsti dal Progetto. Una volta realizzato, il percorso cicloturistico sarà utilizzato unicamente da pedoni e biciclette che non comportano incremento del livello acustico esistente sull'area.

Acque

La ciclovia si imposta per la quasi totalità della sua lunghezza sulla viabilità esistente (ex SS 64) dove a bordo strada sono presenti cunette, fossi in terre, scoline, attraversamenti stradali, senza alterarli.

Le acque meteoriche che insistono sul percorso ciclopedonale previsto dal Progetto saranno raccolte ai margini della sede viaria da apposite canalette e condotte verso la rete di raccolta esistente della SS 64.

Il tratto in sede propria in località Sassuriano presenta fossi in terra di raccolta acqua piovana nel lato di monte. L'acqua meteorica andrà a confluire nel pozzetto posto quasi a metà dell'opera di sostegno di Piquadro che sarà alzato di quota fino a quella di progetto. L'acqua convogliata in questo pozzetto andrà poi a defluire nel pozzetto posto al termine della banchina della SS 64 per poi passare con un attraversamento esistente al di sotto della SS 64. La regimazione delle acque del nuovo tratto in sede propria utilizza e si imposta sui sistemi di raccolta e deflussi già presenti.

Il percorso cicloturistico non sarà sede di traffico veicolare a motore e pertanto non sono previste perdite di idrocarburi e oli.

La qualità delle acque (sia profonde sia superficiali) non viene modificata dalla costruzione delle opere in esame.

Permeabilità

Questo requisito CAM, in ragione della normativa presa a riferimento, è ascrivibile per lo più per le nuove costruzioni di edifici. L'intento, in attesa di una norma CAM specifica, è quello di dare ugualmente una giustificazione alla permeabilità dei suoli prendendo a riferimento quindi il contesto.

Il tracciato ciclabile si sviluppa essenzialmente sulla viabilità esistente, asfaltata, quindi non permeabile. La porzione di tracciato in sede propria in località Sassuriano avrà per ragioni di sicurezza, una pavimentazione in asfalto.

Il percorso ciclabile si inserisce in un paesaggio caratterizzato dalla presenza di scarsa antropizzazione con terreni coltivati o a bosco e quindi si può ritenere che il requisito di superficie territoriale permeabile non inferiore al 60% possa essere "assolto" dal contesto ambientale in cui la ciclovia risulta inserita.

Qualità dell'aria

La qualità dell'aria potrebbe subire un lieve peggioramento durante la fase cantiere, quando sarà necessario utilizzare macchine operatrici e si realizzeranno scavi e/o movimenti terra che possono portare alla produzione di polvere. L'impatto del cantiere però ha effetti temporanei e certamente mitigabili da alcune attenzioni che si possono mettere in campo per mitigare gli effetti negativi che dovessero verificarsi (es.: evitare di eseguire i lavori nei periodi più secchi, bagnare l'area di lavoro, limitare la velocità dei mezzi che percorrono strade non asfaltate, ecc.).

Una volta realizzate le opere il loro impatto sulla qualità dell'aria sarà del tutto trascurabile.

Suolo e sottosuolo

Il tema non è trattato nel documento di Valsat. Le informazioni che seguono sono tratte dalla Relazione geologica.

La Relazione geologica riguarda solo il tratto di ciclabile che verrà costruito ex novo a monte della vecchia SS 64.

L'area in esame è posta lungo il fondovalle del Fiume Reno ad una quota di circa 335 s.l.m. in corrispondenza della località Sassuriano. L'intervento in progetto si sviluppa direttamente a monte del nuovo tracciato della SS 64 Porrettana, che è stato realizzato con importanti opere di consolidamento del versante (diaframmi di pali di grande diametro e numerosi drenaggi sia a gravità sia sub-orizzontali). Dal rilievo di superficie non è emersa la presenza di indicatori geomorfologici che denotino la presenza di elementi morfologici in grado di interferire negativamente con gli elementi in progetto.

Per caratterizzare nel dettaglio il modello litostratigrafico e geotecnico dell'area di intervento sono stati realizzati tre sondaggi a carotaggio continuo con prove SPT in foro. Durante le perforazioni sono stati prelevati dei campioni di terreno sottoposti a prove geotecniche di laboratorio. Dall'analisi di tutti i dati il modello geotecnico, vista anche la tipologia di opere in progetto, può essere schematizzato con due unità litotecniche. La prima (unità A) è costituita da una coltre eterogenea argillosa limosa di spessore compreso tra circa 9 e 13 m che si sovrappone al substrato argillitico inizialmente alterato e decompresso (unità B).

In base al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino del Reno, al Titolo I "Rischio da frana e assetto dei versanti" ed in particolare nella Carta delle Attitudini alle Trasformazioni Edilizio-Urbanistiche, la porzione di tracciato in esame ricade nella Scheda A28 "Sassuriano" delle Zonizzazioni della Carta delle Attitudini alle Trasformazioni Edilizio-Urbanistiche. La porzione orientale del tracciato ricade in un'area classificata come zona 5 area di influenza (artt.9-10), mentre la parte occidentale ricade in parte in zona 1 area in dissesto (artt.6-9-10) e in parte in zona 3 area di possibile influenza del dissesto (artt.7-10).

Tale scheda è stata compilata a gennaio 2002 prima delle importanti lavorazioni di consolidamento del versante realizzate nell'ambito della recente variazione del tracciato della strada s.s. 64 Porrettana. In particolare nel comparto in esame sono stati realizzati diaframmi con pali di grande diametro e numerosi drenaggi sia a gravità sia sub-orizzontali. La realizzazione della pista ciclabile e le lavorazioni previste, che si inseriscono in aderenza al nuovo tracciato della strada SS 64, realizzato successivamente alla stesura della scheda, non sono tali da poter aumentare in alcun modo il livello di rischio dell'area e si ritengono pertanto pienamente fattibili.

La Carta di Area Vasta delle Aree Suscettibili di Effetti Locali del PTM (Figura 3), che costituisce il primo livello di microzonazione sismica, riporta in corrispondenza dell'area di intervento alcune superfici classificate in parte come F: "Zona di attenzione per instabilità di versante $i \leq 15$; Corpo di frana (attiva, quiescente e stabilizzata); spessore della coltre $H \geq 3m$; inclinazione della superficie topografica $i \leq 15$) e in parte come N: "Substrato non rigido affiorante/subaffiorante"; substrato prevalentemente pelitico o poco consolidato o alterato o fratturato, affiorante o sub-affiorante (spessore delle coperture $H < 3m$). Inclinazione del pendio $i \leq 15^\circ$ ".

In base alle Norme di Attuazione del PTM (art. 28) per le aree F gli effetti attesi e approfondimenti richiesti sono: "aree suscettibili di amplificazione stratigrafica e di spostamenti/cedimenti; per gli interventi ammessi si richiedono studi geologici e sismici di terzo livello nei casi richiesti dalla DGR 630/2019, con analisi della risposta sismica locale, valutazione del coefficiente di amplificazione stratigrafica e del grado di stabilità del versante in condizioni sismiche". Tali approfondimenti sono trattati nell'apposito paragrafo della Relazione geologica. Mentre per le aree N gli effetti attesi e

approfondimenti richiesti sono: "aree suscettibili di amplificazione stratigrafica. È richiesta la stima dell'amplificazione; in relazione a tali aree è ritenuto sufficiente il II livello di approfondimento".

La Relazione geologica conclude che dal rilievo di superficie non è emersa la presenza di indicatori geomorfologici che denotino la presenza di superficie attive in grado di interferire negative con gli elementi in progetto che appaiono da un punto di vista geologico e geomorfologico fattibili.

Uso del territorio

Le opere inserite nel Progetto hanno uno sviluppo lineare complessivo di 6,6 km e una larghezza media di 3 m (5 m la fascia complessiva comprese le banchine laterali) Pertanto il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato alla sola località di Sassuriano dove sarà realizzato un tratto di circa 600m in sede propria; per i restanti 6 km sarà utilizzata la viabilità esistente costituita dalla ex SS 64 diventata strada comunale.

Flora e Fauna

Gli interventi previsti dal Progetto non prevedono l'eliminazione di aree boscate. L'influenza sulla flora e sulla fauna può ritenersi non significativa.

Salute pubblica

L'impatto dell'opera prevista dal Progetto sulla salute pubblica è positivo. La realizzazione di una pista ciclo pedonale incentiva la popolazione a fare movimento fisico quotidiano e può essere un'occasione per scoprire il territorio circostante. I tratti ad uso promiscuo saranno adeguatamente segnalati e sarà proposta la riduzione della velocità del traffico veicolare.

Il documento di Valsat conclude che:

- Il Progetto è pienamente coerente con gli obiettivi e le strategie della pianificazione sovraordinata.
- I vincoli insistenti sul territorio non costituiscono pregiudizio all'attuazione del piano.
- Gli impatti provocati dalla realizzazione di una pista ciclabile possono essere negativi unicamente durante la fase di cantiere in cui può verificarsi la presenza di polvere e/o di rumore. Tuttavia anche questi impatti possono essere mitigati adottando degli opportuni accorgimenti da definire in sede esecutiva.
Sia la Relazione CAM che la Relazione DNSH contengono l'elenco delle prestazioni ambientali di cantiere richieste per la realizzazione dell'opera.
- Ad opera completata gli impatti saranno assolutamente positivi: infatti l'adozione di un piano che ha come unico obiettivo la realizzazione di una pista ciclabile è indice della volontà dell'amministrazione di incentivare l'uso della bicicletta.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 41981/2024 della CM BO:

Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po (parere del 7/06/2024) comunica che le competenze istituzionali attribuite dalla legge all'Autorità di bacino distrettuale concernono essenzialmente le attività di pianificazione territoriale di settore e conseguente programmazione generale su scala distrettuale (cfr. D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.) e che pertanto non compete all'Autorità di Distretto l'espressione di pareri/ nulla osta, né l'adozione di provvedimenti specifici in

relazione al progetto oggetto di richiesta.

Inoltre evidenzia che, in base agli indirizzi normativi di cui al paragrafo 7.1.4 del Piano Speciale preliminare, di cui all'art. 20-octies del DL 61/2023, cosiddetto DL alluvioni, e alle corrispondenti Misure temporanee di salvaguardia, nel caso l'intervento ricada all'interno delle aree oggetto di salvaguardia: *"E' altresì consentita la realizzazione di nuove opere e infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico, parimenti essenziali e non altrimenti localizzabili, purché non concorrano ad incrementare il carico urbanistico e non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio, risultando altresì compatibili con le linee di assetto definite al capitolo 6 del Piano Speciale e con gli interventi finanziati con le ordinanze del Commissario straordinario. Nelle aree oggetto dell'intero ambito di applicazione, anche all'interno del perimetro del Territorio Urbanizzato, gli interventi relativi alle opere pubbliche e di interesse pubblico esistenti e di progetto, dovranno comunque essere corredati da un adeguato studio di compatibilità idraulica che dovrà ottenere l'approvazione dell'Autorità idraulica competente."*

Soprintendenza Speciale – PNRR (parere del 15/05/2024) e **Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio** (pareri del 19/12/2023 e del 22/01/2024)

La Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio:

nel parere del 19/12/2023, considerato che il sedime della ex SS 64 è sottoposto a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. c) (i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. "Codice dei beni culturali e del paesaggio", vista la documentazione presentata, comunica istruttoria favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. in quanto il progetto, conformemente alla copia depositata, risulta compatibile con i valori paesaggistici del sito.

Nel parere del 22/01/2024, conferma integralmente la precedente istruttoria favorevole relativa alla tutela dei beni paesaggistici. Inoltre non ravvisa la sussistenza di condizioni tali da richiedere l'avvio della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'art. 41 comma 4 del D. Lgs. 36/2023, in considerazione dell'interesse archeologico presunto, ma non agevolmente delimitabile dell'area di intervento, nonché in ragione dei rimaneggiamenti della stratigrafia originaria connessi con la realizzazione del tracciato della SS64.

Comunica istruttoria favorevole ai lavori, che dovranno essere effettuati con sorveglianza archeologica da parte di personale qualificato, ai sensi dell'art. 1 comma 5 dell'allegato I.8 al D. Lgs. 36/2023, nel rispetto delle condizioni di seguito elencate:

- la sorveglianza archeologica dovrà essere effettuata limitatamente alla realizzazione al tratto di ciclovia da realizzarsi in sede propria e alle opere di sostegno;
- gli scavi dovranno essere effettuati con abbassamenti progressivi a benna liscia, sotto la continuativa supervisione di un archeologo professionista fino alla quota massima prevista;
- l'assistenza archeologica potrà essere interrotta solo in presenza di stratigrafia già completamente compromessa da interventi operati in precedenza ovvero in presenza di suolo sterile, previa immediata comunicazione scritta a questo Ufficio.

La Soprintendenza speciale per il PNRR, preso atto del parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per la realizzazione delle opere in progetto, già espresso dalla Soprintendenza ABAP con nota prot. n. 35187 del 19.12.2023, confermato con prot. n. 2013 del 22.01.2024, recante le prescrizioni di tutela archeologica a seguito di sopralluogo e della trasmissione di documentazione integrativa, esprime parere favorevole alla realizzazione delle opere previste, così come descritte negli elaborati progettuali pervenuti, nel rispetto delle prescrizioni indicate nei pareri della Soprintendenza ABAP.

ANAS (parere del 8/05/2024) comunica che, ai sensi del D.Lgs 30 aprile 1992, n° 285 ("Codice della Strada") e del D.P.R. 16 dicembre 1992, n° 495 ("Regolamento per l'esecuzione del Codice della Strada"), lungo la viabilità statale interessata, ivi comprese le relative pertinenze e fasce di

rispetto, sono da considerare assentibili esclusivamente gli interventi che risultino rispondenti a quanto di seguito specificato.

Il beneficiario dovrà accettare l'obbligo di provvedere, a proprie cure e spese, all'eventuale ripristino delle aree interessate, poste all'interno della fascia di rispetto stradale, qualora ciò fosse richiesto dall'Anas per qualsiasi esigenza relativa alla viabilità.

Itinerari ciclabili o ciclo-pedonali posti all'interno del centro abitato o di collegamento tra centri abitati limitrofi:

- la realizzazione della pista ciclabile e/o ciclo-pedonale dovrà essere preferibilmente prevista in sede propria, fisicamente separata da quella relativa ai veicoli, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili, di larghezza non inferiore a 0,50 m (cfr. art. 7, comma 4, del DM n. 557/1999);
- dovrà risultare, di norma, protetta e separata dai flussi veicolari in transito lungo la parallela strada statale a mezzo di idonee barriere di sicurezza; la distanza del margine, lato strada, della pista ciclabile rispetto al dispositivo di ritenuta, posto a margine della piattaforma stradale, dovrà risultare compatibile (non inferiore) con la larghezza operativa normalizzata (W) della barriera di sicurezza stessa (così come desumibile dal certificato di omologazione o dai rapporti di prove di crash test). Tale barriera di sicurezza dovrà essere prevista in tutti i tratti in cui, secondo quanto previsto dal D.M. 21/06/2004 e ss.mm.ii., la distanza tra la piattaforma stradale ed il percorso ciclo-pedonale non sia sufficiente a garantire la sicurezza e l'incolumità degli utenti di entrambi i percorsi, in caso di fuoriuscita o urto dei veicoli. Ciò dovrà risultare dall'apposito allegato progettuale redatto da un ingegnere ai sensi dell'art. 2 del D.M. n° 223/1992, Piano di Sistemazione su Strada (P.S.S.);
- salvo diversi preventivi accordi, la manutenzione delle barriere di sicurezza stradale installate a protezione della pista ciclabile rimarrà in capo all'Ente richiedente, il quale, a fine lavori, dovrà in ogni caso consegnare ad Anas copia conforme delle Dichiarazioni di Corretta Posa in Opera nonché di tutte le Certificazioni necessarie, ad esse relative;
- ordinariamente lungo la rete extraurbana di competenza Anas non risultano assentibili passaggi ciclabili o ciclo-pedonali a raso, dovendosi pertanto prevedere intersezioni a livelli sfalsati riservate ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) preferendone la tipologia in sottopasso (cfr. art. 9, comma 3, del DM n. 557/1999);
- in caso sia prevista la realizzazione o l'adeguamento/modifica di attraversamenti ciclabili e ciclo-pedonali che insistono su tratte stradali in centri abitati delimitati, la documentazione progettuale dovrà comprendere un'Analisi di sicurezza, sia per la circolazione stradale che per l'utenza ciclabile interessata, in termini di percepibilità dell'attraversamento in progetto, ovvero di sostenibilità dello stesso anche in relazione alle distanze di visibilità per l'arresto, valutata secondo le disposizioni normative vigenti e/o intervenute. In tal caso dovranno, altresì, essere previsti idonei impianti di illuminazione per la visualizzazione notturna degli attraversamenti;
- i pali di sostegno dell'eventuale impianto di illuminazione pubblica a servizio della pista ciclabile dovranno, di norma, essere ubicati ad una distanza dal margine della strada non inferiore all'altezza del sostegno misurata dal piano di campagna, al fine di garantire la sicurezza in caso di ribaltamento. Idonea barriera di sicurezza dovrà essere prevista in tutti i tratti in cui, secondo quanto previsto dal D.M. 21/06/2004 e ss.mm.ii., la distanza tra la piattaforma stradale e l'ostacolo fisso costituito dai suddetti pali di illuminazione, non sia sufficiente a garantire la sicurezza e l'incolumità degli utenti di entrambi i percorsi, in caso di fuoriuscita o urto dei veicoli. Ciò dovrà risultare dall'apposito allegato progettuale redatto da un ingegnere ai sensi dell'art. 2 del D.M. n° 223/1992, Piano di Sistemazione su Strada (P.S.S.);
- la gestione e la manutenzione dell'impianto di illuminazione pubblica, di cui al punto precedente, rimarranno in capo all'Ente richiedente, sollevando espressamente ANAS da

- danni ed incidenti derivanti da cattiva gestione e manutenzione o da “fermo impianti”;
- per i tratti di pista ciclabile la cui realizzazione sia prevista (ed assentita) all'interno della proprietà ANAS, rimarranno in capo all'Ente richiedente sia la gestione e la manutenzione del percorso ciclabile sia la pulizia e lo sfalcio dell'erba delle aree che risultassero intercluse tra il percorso ciclabile stesso e le proprietà private a margine, sollevando espressamente ANAS da danni ed incidenti derivanti da cattiva gestione e manutenzione;
- la realizzazione e la manutenzione di una idonea rete di regimentazione delle acque, tale da impedire l'afflusso delle acque sulla sede strade e sulle fasce di pertinenza.

ANAS precisa che le attività soggette a concessione e autorizzazione di cui al Titolo Secondo del Codice della Strada, dovranno essere oggetto di specifico provvedimento concessorio ed autorizzativo di cui all'art. 27 del Codice della Strada.

Evidenzia infine che, in ogni caso, devono ritenersi del tutto escluse dall'applicabilità dell'art. 38 L.R. Emilia Romagna n. 24/2017 e dei relativi termini perentori ivi indicati per perfezionare un “assenso senza condizioni”, le opere che comportino la modifica della consistenza di un bene di demanio stradale ex art. 823 cod. civ., gestito ex lege da Anas S.p.A., ad esempio la realizzazione di canalizzazioni, la cui assentibilità, laddove si configurassero i necessari presupposti di interesse pubblico, è, in ogni caso, vincolata al perfezionamento di apposito atto convenzionale tra Anas e Amministrazione Territoriale competente.

ARPAE APAM (parere del 26/02/2024) evidenzia che nella documentazione di progetto definitivo pare non affrontata la tematica delle terre e rocce da scavo, essendo previsti per la realizzazione dell'opera scavi di sbancamento e/o interventi di consolidamento soprattutto nel nuovo tratto di ciclabile nei pressi della “rotonda di Silla” dove è prevista la realizzazione di opere di sostegno specifiche. A tal riguardo suggerisce alla conferenza di inserire nell'atto di approvazione del progetto definitivo le seguenti indicazioni/prescrizioni da adottare per la redazione del progetto esecutivo e nella successiva fase di realizzazione delle opere:

- nel caso in cui si volesse riutilizzare il materiale terroso di risulta internamente al medesimo cantiere di produzione, ossia nei termini dell'art.185 del D.lgs 152/06, nel progetto esecutivo dovrà essere dimostrato che tale materiale non è contaminato e indicato dove ne viene previsto il riutilizzo allo stato naturale; dovrà quindi prevedersi in via preventiva la redazione di un piano di indagine e caratterizzazione delle terre oggetto di escavazione, secondo le indicazioni procedurali riportate nell'Allegato 2 e 4 del Dpr 120/2017. Si rammenta infine che in questo caso la gestione dei materiali oggetto di escavazione, non rientra nel campo di applicazione dei rifiuti, né dei sottoprodotti e pertanto non sarà necessario inviare alcuna dichiarazione di utilizzo ma la relativa documentazione tecnica (piano di caratterizzazione e di riutilizzo) dovrà far parte integrante dei documenti progettuali;
- diversamente qualora il progetto in esame preveda il riutilizzo/trasporto, anche solo parziale, del terreno scavato esternamente all'area di cantiere, tale terreno potrà essere riconosciuto come un sottoprodotto, ed il produttore dovrà attenersi alle indicazioni del DPR 120/17 (che prevede comunque la caratterizzazione delle terre) presentando una o più dichiarazioni di utilizzo terre e rocce da scavo secondo quanto previsto dall'art. 21 del DPR medesimo. Tale dichiarazione potrà anche essere presentata durante la fase esecutiva dei lavori, purché preceda di almeno 15 giorni la data effettiva di inizio escavazione.
- entrambe le soluzioni potranno essere adottate all'interno del medesimo progetto e le indagini ambientali preliminari previste nella prima soluzione, potranno essere utilizzate adeguatamente anche per la seconda.
- rimane comunque (si spera in via estremamente residuale) la possibilità di considerare i terreni di scavo come rifiuti (secondo le indicazioni di cui alla parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006) per avviarli ad un percorso di recupero/smaltimento attraverso imprese

appositamente autorizzate; operazione quest'ultima che non prevede alcuna valutazione progettuale preventiva ma che è fortemente sconsigliata per l' impatto ambientale che determina.

Inoltre ARPAE APAM, considerata la documentazione di progetto, valuta positivamente la variante al PSC e RUE del Comune di Gaggio Montano che consiste nella variazione della tavola del RUE con la modifica in riduzione del perimetro dell'ambito ASP2 per l'introduzione del tracciato della pista ciclabile e nella variazione della tavola 2 del PSC con l'inserimento del tracciato della pista ciclabile in sovrapposizione al tracciato della ex SS64 ora viabilità comunale.

A.U.S.L. (parere del 7/12/2023) ricorda che una particolare attenzione dovrà essere posta sul controllo del manto stradale, nonché sui punti di attraversamento o prossimità con le strade carrabili. In tale senso dovranno essere poste le necessarie attenzioni, oltre che sulla segnaletica orizzontale e verticale anche su punti di illuminazione, al fine di assicurare che questi punti di attraversamento siano ben visibili anche negli orari serali. Suggerisce che il percorso sia dotato di idonea illuminazione.

In ogni caso si dovrà perseguire soluzioni che consentano la più efficace possibile separazione dal traffico autoveicolare per l'intero percorso, rimandando comunque alla puntuale applicazione del DM 557/99. Dovrà inoltre essere verificato e ridotta al minimo la possibilità che il percorso di progetto possa determinare incidentalità stradale con gli animali selvatici, in particolare daini, cervi, cinghiali. Si ritiene opportuno adottare pertanto idonea segnaletica e si suggerisce di verificare la possibilità di corridoi faunistici in punti che possono risultare di particolare pericolosità.

AUSL ricorda la puntuale applicazione di tutte le misure per la riduzione dell'impatto ambientale e di disturbo delle persone durante i lavori per la realizzazione delle opere sia in termini di rumore, che sollevamento di polveri o eventuali sversamenti dei mezzi di cantiere.

Nel rispetto di quanto sopra, nel rispetto dei pareri degli enti e organi competenti e del parere ARPAE, anche in relazione alla variante urbanistica al Comune di Gaggio Montano, AUSL ritiene quanto proposto ammissibile.

HERAMBIENTE S.p.A. nel verbale della 3° Cds è riportato che ha espresso parere nell'ambito della Conferenza dei Servizi verbale n. 2. Si rileva che in questo verbale sono riportate richieste di chiarimenti e osservazioni da parte di Hera, ma non un esplicito parere.

SRM e TPER (parere espresso nell'ambito della Conferenza dei Servizi verbale n. 2 e n. 3 e con comunicazione del 20/05/2024).

Nel secondo incontro di CdS, SRM riferisce che il proposto abbassamento del limite di velocità da 70km/h-50 Km/h a 30 Km/h sulla strada ex-Porrettana comporterà un aumento dei tempi di percorrenza di alcuni minuti a corsa, con conseguente aumento dei costi di gestione del servizio stimati indicativamente in 15.000 euro/anno che dovranno trovare compensazione con risorse economiche dedicate (da parte dell'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese o del comune di Gaggio Montano) o con revisione dei servizi esistenti.

Nel terzo incontro di CdS, SRM accetta la soluzione di riduzione della velocità a 50 Km/h sul tratto di strada ex-Porrettana interessata dalla pista ciclabile (anziché 30 Km/h come inizialmente proposto). Preso atto che l'aumento di costo del servizio che ne deriverà non potrà essere coperto né dall'Unione dei Comuni né dal Comune di Gaggio Montano, rende noto che saranno adottate soluzioni alternative del programma attuale del servizio pubblico al fine di evitare tale incremento di costo, da concordare con TPER. Sempre nel terzo incontro di CdS, TPER conferma quanto esposto da SRM in merito alla riduzione del limite di velocità sulla strada comunale ex-Porrettana, comunicando che le eventuali compensazioni potranno comportare il trasferimento di alcune corse sulla viabilità più veloce (strada statale) al fine di rientrare nei tempi di percorrenza attuali.

Nella comunicazione del 20/05/2024, SRM, a seguito di un confronto con TPER, comunica che

l'aumento di costo del servizio si riesce certamente a compensare con una revisione dei servizi, ad esempio individuando corse che alle fermate lungo quel percorso hanno carico nullo e farle transitare lungo la nuova porrettana per far recuperare minuti di percorrenze (e quindi costi di esercizio). Si impegna comunque a trovare una soluzione per compensare i costi aggiuntivi.

PRESO ATTO CHE

in attuazione alle Delibere di Giunta Regionale n. 1795 del 31/10/2016 e n. 1407 del 07/08/2023, Arpae predispose la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale;
in esito alla istruttoria anzi descritta

SI PROPONE

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000 in merito al Procedimento Unico – art. 53 L.R. 24/2017 per la realizzazione del tratto Marano-Silla di collegamento alla Ciclovia Eurovelo 7, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La Ciclovia Eurovelo 7 è un'infrastruttura europea di 7.400 chilometri ciclabili da Capo Nord a Malta attraverso Norvegia, Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia e che passerà per il territorio dell'Appennino Bolognese.

Il progetto, in corso di realizzazione, del tratto Eurovelo 7 nei comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato termina in corrispondenza del ponte sul fiume Reno in località Marano, al confine fra i comuni di Grizzana Morandi e Gaggio Montano.

Il progetto di Ciclovia Marano-Silla prevede la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile che costituisce il proseguimento della Ciclovia del Sole Eurovelo 7 verso l'alta valle del fiume Reno.

Il percorso ha una lunghezza di circa 6.600 m di cui 6.000 m in sede promiscua e 600 m in sede dedicata e si sviluppa per intero nel territorio del comune di Gaggio Montano.

Il percorso inizia in corrispondenza del ponte sul fiume Reno in località Marano e, seguendo un breve tratto di strada comunale dedicata al solo traffico locale, si immette nella sede della ex SS 64 Porrettana, oggi strada comunale, in località Maranina.

Il percorso si sviluppa lungo la strada comunale Porrettana, in sede promiscua, per 6.000 m.

La ex SS 64 è diventata, dopo la costruzione della nuova strada statale 64, una viabilità secondaria a servizio dei nuclei abitati posti lungo il suo tracciato; tuttavia il tratto della ex SS 64 interessato dal progetto è altresì percorso da:

- due linee di trasporto pubblico TPER;
- i mezzi che accedono alla discarica di Gaggio Montano, in località Cà de' Ladri;
- i mezzi del Consorzio autotrasportatori facchini Alto Reno;

Inoltre, sempre in prossimità della discarica è presente uno svincolo di collegamento con la nuova porrettana, che si immette sulla ex SS 64 con diritto di precedenza.

In località Sassuriano, la strada comunale Porrettana confluisce nella nuova SS 64. In questo punto l'accesso è regolato da una sbarra con semaforo, che può essere azionata solo per il transito dei mezzi di soccorso del vicino distaccamento dei Vigili del Fuoco.

Per superare questo tratto si è scelto di realizzare un nuovo tracciato, con lunghezza di circa 600 m, a monte della nuova SS 64, nel pendio compreso tra questa e gli edifici dell'area produttiva denominata "Sassuriano" per poi immettersi in un breve tratto di viabilità esistente, mantenuta

dopo la costruzione della nuova SS 64.

Per la realizzazione del progetto si rende necessaria una variante agli strumenti urbanistici del Comune di Gaggio Montano consistente nella rappresentazione del percorso ciclopedonale, in sovrapposizione al tracciato della ex SS 64 ora viabilità comunale.

La variante comporta anche una modifica della zona ASP2 per la porzione strettamente necessaria alla realizzazione del percorso ciclabile in località Sassuriano.

Il documento di Valsat è estremamente sintetico, ma sono state presentate anche la Relazione di Verifica di conformità dei CAM edilizia al DM 23/06/2022 e la Relazione DNSH, con cui si integrano le scarse informazioni ambientali riportate nel documento di Valsat.

Per quanto riguarda le matrici ambientali, gli unici possibili impatti individuati, in relazione alla realizzazione dell'opera, riguardano il nuovo tratto in sede propria che verrà costruito in località Sassuriano. Il restante percorso infatti insiste sulla viabilità esistente, per la quale non sono previste modifiche, ma solo l'inserimento dell'apposita segnaletica.

Le opere interessano un'area sottoposta a tutela paesaggistica, di cui all'art. 142 – 1° comma – lettera – C - del D.Lgs. n. 42/2004.

Il progetto utilizza la viabilità esistente, non creando così frazionamenti del paesaggio circostante, che rimane invariato. Il tratto in sede propria da realizzare in località Sassuriano si inserisce all'interno di un paesaggio già antropizzato e in una porzione di terreno di "risulta" tra gli interventi connessi alla realizzazione della nuova SS64 e le opere di sostegno dell'attività industriale a monte.

Il progetto ha ottenuto l'autorizzazione paesaggistica e parere favorevole della Soprintendenza.

E' prevista la nuova impermeabilizzazione solo del tratto di percorso in sede propria, della lunghezza di 600 m. La Relazione CAM valuta che, poiché il percorso si inserisce in un paesaggio caratterizzato dalla presenza di scarsa antropizzazione con terreni coltivati o a bosco, si può ritenere che il requisito di superficie territoriale permeabile non inferiore al 60% possa essere "assolto" dal contesto ambientale in cui la ciclovia risulta inserita.

Per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche, queste saranno raccolte ai margini della sede viaria da apposite canalette e condotte verso la rete di raccolta esistente della SS 64. La regimazione delle acque del nuovo tratto in sede propria utilizza e si imposta sui sistemi di raccolta e deflussi già presenti.

La Relazione geologica, riferita al nuovo tratto da realizzare in sede propria, riporta che questa porzione di tracciato ricade nella Scheda A28 "Sassuriano" delle Zonizzazioni della Carta delle Attitudini alle Trasformazioni Edilizio-Urbanistiche. La porzione orientale del tracciato ricade in un'area classificata come zona 5 area di influenza (artt.9-10), mentre la parte occidentale ricade in parte in zona 1 area in dissesto (artt.6-9-10) e in parte in zona 3 area di possibile influenza del dissesto (artt.7-10). La Relazione evidenzia però che tale scheda è stata compilata a gennaio 2002 prima delle importanti lavorazioni di consolidamento del versante realizzate nell'ambito della recente variazione del tracciato della strada s.s. 64 Porrettana. In particolare nel comparto in esame sono stati realizzati diaframmi con pali di grande diametro e numerosi drenaggi sia a gravità sia sub-orizzontali. La realizzazione della pista ciclabile e le lavorazioni previste, che si inseriscono in aderenza al nuovo tracciato della strada SS 64, realizzato successivamente alla stesura della scheda, non sono tali da poter aumentare in alcun modo il livello di rischio dell'area e si ritengono pertanto pienamente fattibili.

Gli impatti sulle matrici aria e rumore saranno limitati alle fasi di cantiere, per le quali è stato fornito l'elenco delle prestazioni ambientali richieste.

Si ritiene che le possibili problematiche relative agli impatti ambientali del progetto siano state esaustivamente individuate e affrontate.

Tuttavia è l'esercizio dell'opera che potrebbe avere impatti sulla salute e sicurezza dei fruitori della complessiva viabilità che si andrà a configurare.

Permangono infatti perplessità irrisolte relative alla sicurezza del tracciato, che si sviluppa prevalentemente in sede promiscua sulla vecchia Porrettana, ora strada comunale.

Questo tracciato promiscuo è attualmente percorso dalle auto dei residenti, dalle linee TPER e dagli automezzi accedenti alla discarica di Cà de Ladri, che Hera valuta essere "in quantità considerevole". Sono inoltre presenti alcuni incroci potenzialmente critici, in particolare quello con la viabilità di accesso alla discarica e quello con lo svincolo di collegamento alla nuova porrettana.

Nella documentazione presentata non sono fornite informazioni sul carico di traffico della ex SS 64 nel tratto destinato al percorso promiscuo.

Visti i vincoli della sezione stradale e il finanziamento disponibile si è deciso di non inserire, nel tratto corrispondente alla vecchia SS 64, né una pista ciclabile in sede separata, né le corsie in carreggiata. Il tratto in oggetto potrà quindi essere individuato al massimo come "itinerario ciclabile".

Come ribadito nelle varie sedute della Conferenza dei Servizi il limite di velocità che garantirebbe una migliore e più sicura convivenza tra ciclisti e veicoli a motore è quello dei 30 km/h. Dalle interlocuzioni con SRM e TPER è però emerso che il limite a 30 km/h causerebbe un incremento dei tempi di percorrenza dei mezzi di trasporto pubblico locale che transitano sull'asse e quindi un incremento di costi di gestione, che né l'Unione dei Comuni né il Comune avrebbero la possibilità di coprire.

Il limite di velocità lungo il tratto della ex SS 64 sarà quindi abbassato a 50 km/h sull'asse con riduzioni puntuali della velocità a 30 km/h in situazioni specifiche, come ad esempio nei pressi dell'accesso alla stazione ecologica di Cà dei Ladri. Inoltre verranno inseriti elementi puntuali di moderazione attraverso la segnaletica verticale e utilizzo di bande ottiche e/o sonore, strisce poste trasversalmente alla direzione di marcia, la cui serie di dislivelli genera un effetto acustico e vibratorio, rendendo più evidente l'ambito e la percezione dello spazio per i veicoli a motore.

Si rimanda agli enti competenti la valutazione dell'adeguatezza delle misure adottate per la sicurezza dei ciclisti.

Si raccomanda di prevedere un monitoraggio del traffico e dell'incidentalità nel tratto promiscuo della ex SS64, da avviare a seguito dell'attivazione del nuovo percorso ciclabile.

per LA RESPONSABILE

AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA

Patrizia Vitali¹

L'INCARICO DI FUNZIONE

UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI

PAOLA CAVAZZI²

*(lettera firmata digitalmente)*³

¹ Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 99/2023 con cui è stato prorogato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

² D.D.G. n. 26/2024 del 13/03/2024 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpae Emilia-Romagna (2024-2028) conferiti con DET-2024-406 del 29/05/2024..

³ Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.