

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 8451/2024

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 L.R. n. 24/2017) per la realizzazione della pista ciclopedonale fra il capoluogo Granarolo dell'Emilia e la frazione di Lovoleto

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Unione dei Comuni Terre di Pianura (Unione)

PREMESSO CHE:

- in data 19/12/2023 (PG/2023/216581) l'Unione dei Comuni Terre di Pianura ha indetto la Conferenza dei Servizi relativa al procedimento in oggetto, convocando la prima seduta per il giorno 15/01/2024. Ha reso disponibile il link alla documentazione depositata, invitando ad esprimere parere:
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio,
 - Consorzio della Bonifica Renana
 - Autorita' di Bacino distrettuale del Fiume Po
 - Servizio Difesa del Suolo, della Costa e Bonifica della Regione Emilia Romagna
 - Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile
 - ATERSIR
 - HERA SPA - Direzione Tecnica Clienti
 - ARPAE
 - Azienda U.S.L. Bologna
 - e Distribuzione S.p.A.
 - TELECOM Italia S.p.A.
 - SRM Reti e Mobilità S.r.l.
- in data 22/12/2023 (PG/2023/218893) l'Unione ha comunicato alla CdS che la documentazione depositata è stata aggiornata ed in particolare è stato depositato il documento di Valsat di cui all'art. 18 della L.R. n. 24/2017.
- in data 22/01/2024 (PG/2024/12651) la CM BO ha inviato all'Unione una richiesta di integrazioni e ha invitato l'Autorità distrettuale del Fiume Po a considerare il progetto in relazione alle valutazioni di compatibilità idrologica ed idraulica di sua competenza, chiarendo inoltre se il caso in oggetto debba essere trattato considerando l'articolo 4 comma 1 e comma 2 del Decreto del Segretario Generale n. 98 del 2017 dell'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po che prevede, in luogo del parere dell'Autorità idraulica, una verifica tecnica volta a dimostrare la compatibilità dell'intervento con le condizioni idrogeologiche in essere. Ha inoltre chiesto di fornire uno studio atto a dimostrare la compatibilità dell'intervento "sottopasso/attraversamento Trasversale di Pianura" con la presenza della falda acquifera rilevata a quote prossime al p.c. A conclusione delle valutazioni tecniche che verranno fornite nello studio sopra citato dovrà essere espresso un chiaro parere di fattibilità (con espliciti

richiami alle norme sovraordinate) della struttura in progetto in relazione all'interferenza con la falda acquifera.

- in data 9/02/2024 (PG/2024/26026) l'Unione ha trasmesso il verbale della prima seduta di CdS unitamente ai contributi degli enti acquisiti agli atti;
- in data 23/02/2024 (PG/2024/36403) l'Unione ha reso disponibile il link alla documentazione prodotta in risposta alle richieste formulate dagli enti coinvolti in Conferenza e ha convocato la seconda seduta di CdS per il giorno 7/03/2024;
- in data 1/03/2024 (PG/2024/41633) la CM BO ha inviato all'Unione una richiesta di chiarimenti in merito alla documentazione integrativa fornita e in particolare ha ribadito la richiesta di fornire una chiara asseverazione di fattibilità dell'intervento rispetto alle disposizioni dell'art. 6 del PSAI Navile Savena e di verificare la corretta perimetrazione della Fascia di Pertinenza Fluviale in coerenza con la cartografia del PSAI Navile Savena abbandonato, riportando inoltre nella Tav.2B il manufatto di attraversamento della Trasversale di Pianura con la sua ubicazione e le dimensioni di progetto;
- in data 15/03/2024 (PG/2024/50341) l'Unione ha trasmesso il verbale della seconda seduta di CdS;
- in data 19/04/2024 (PG n. 26750/2024 della CM BO) l'Unione ha trasmesso la documentazione inerente i chiarimenti precedentemente richiesti dalla CM BO e ha comunicato la data della terza seduta di Conferenza dei Servizi;
- in data 3/05/2024 (PG/2024/81960) la CM BO ha inviato una richiesta di chiarimenti in merito alla documentazione integrativa fornita, ribadendo ancora la necessità di fornire un parere di fattibilità, con espliciti richiami alle norme sovraordinate PSAI, della struttura in progetto in relazione all'interferenza con la falda acquifera;
- in data 9/05/2024 (PG/2024/86174) l'Unione ha rinviato a data da destinarsi la terza seduta della CdS
- in data 14/06/2024 (PG n. 40874/2024 della CM BO) l'Unione ha comunicato il link alla documentazione integrativa trasmessa dal Comune di Granarolo e riferita alla soluzione progettuale condivisa con la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per quanto riguarda l'area interessata dal tracciato della pista ciclabile. Ha inoltre convocato la terza seduta della CdS per il giorno 2/07/2024;
- in data 11/07/2024 (PG n. 46975/2024 della CM BO) l'Unione ha trasmesso il verbale della terza seduta di CdS e ha attestato che:
 - l'avviso di deposito del progetto del *"Progetto della pista ciclabile fra il Capoluogo di Granarolo dell'Emilia e la frazione di Lovoletto, parte della Linea 7 "Bologna-Malalbergo" - Bicipolitana, comportante apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e localizzazione della stessa in variante alla strumentazione urbanistica vigente nel Comune di Granarolo dell'Emilia"* è stato pubblicato sul BURERT n. 355 del 20/12/2023 e n. 2 del 03/01/2024 e sull'Albo on line n. 920/2023 e n. 940/2023 dell'Unione Terre di Pianura, nonché depositato presso la sede dell'Unione e pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente, ai sensi dell'art. 53 comma 6 della L.R. n. 24/2017, per l'acquisizione delle osservazioni dal 20/12/2023 al 18/02/2024;
 - sono state acquisite al P.G. n. 3736 del 15/02/2024 le seguenti osservazioni formulate nei termini di cui in premessa:
 - 1.** richiesta di mantenere i sistemi di dissuasione della velocità presenti sulla Via Roma (tratto vicinale) in corrispondenza del civico n. 104;

2. richiesta di valutare la realizzazione di un collegamento tra il fosso di confine tra le aree censite al catasto terreni F. 25 p. 154 e F. 18 p. 175 ed il fosso di confine tra le aree al F. 25 p. 4 e F. 18 p. 13, al fine di garantire il deflusso delle acque nella direzione ovest-est;
 3. segnalazione della presenza di una rete idrica sul ciglio est della Via Roma (tratto vicinale) di servizio al condominio ai civv. nn. 102/3-102/9;
- l'Area Gestione del Territorio del Comune di Granarolo dell'Emilia, con nota acquisita al P.G. n. 16209 del 09/07/2024 e trasmessa in allegato alla presente, ha formulato la propria proposta di controdeduzione delle osservazioni pervenute;
 - con comunicazione del 11/07/2024, in atti al PG/2024/127729, 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 19/07/2024;

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/GRANAROLO pista ciclabile granar Lovoletto](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53%20OPERE%20PUBBLICHE/GRANAROLO%20pista%20ciclabile%20granar%20Lovoletto)

Il progetto fa parte della nuova pista ciclabile intercomunale nei Comuni di Granarolo dell'Emilia, Minerbio e Baricella.

Il tratto di intervento ricade nel Comune di Granarolo e fa parte della linea 7 (Bologna-Malalbergo) della Bicipolitana della Città Metropolitana di Bologna.

Si inserisce come completamento di un tracciato già realizzato, parte delle linee 7 e 14, a completamento del collegamento fra il capoluogo comunale e le frazioni di Cadriano e Lovoletto.

Il tracciato d'intervento si estende complessivamente per 3,7 km, costituiti principalmente da strade a precedenza ciclabile (F-bis, secondo l'Art. 2 comma 3 del Titolo 1 del Codice della Strada) e per un tratto di complessivi m 150 da una pista ciclabile in sede propria (art. 4 comma 1 lett. a del DM 557/99).

Il tracciato di progetto si snoda in parte su strade private (che saranno acquisite dall'amministrazione comunale), in parte su strade pubbliche ed in parte su aree agricole, parallele a via Cadriano ed in attraversamento della SS253bis Trasversale di Pianura.

Il tracciato di progetto si sviluppa da via Roma, a partire dal tracciato in via di realizzazione, dove sarà realizzato un attraversamento ciclabile e pedonale rialzato e illuminato.

Perpendicolarmente a via Roma, in direzione nord, si sviluppa una strada privata, in parte asfaltata ed in parte in sterro, per l'accesso ad alcune abitazioni private ed attività agricole. La strada sarà acquisita dall'amministrazione comunale e trasformata in itinerario ciclopedonale (categoria F-bis), prevedendo la posa di binder e tappeto d'usura dove assente (previo risanamento del fondo) e il ripristino del tappeto d'usura su tratti già asfaltati.

La strada privata, più a nord, si affaccia sulla SS253bis Trasversale di Pianura.

Qui il tratto in sede propria proseguirà sulla scarpata del rilevato stradale parallelamente a via Cadriano per circa 100 m, fino a raggiungere un'adeguata distanza dalla immissione dei veicoli dalla SS253bis.

Successivamente, al fine di mantenere le opere di progetto al di fuori dell'ambito vincolato di Villa Fibbia, il tracciato si sposterà su via Cadriano in promiscuo con il traffico veicolare fino all'intersezione via Cadriano-via Chiesa, in corrispondenza del ponte sul Savena Abbandonato. Per garantire un attraversamento in sicurezza sarà previsto un attraversamento ciclabile rialzato,

raccordato tramite corsie ciclabili per un breve tratto per garantire maggior visibilità a chi viaggia in bicicletta.

Il percorso proseguirà su via Chiesa, che sarà riclassificata come strada a precedenza ciclabile per consentire di raggiungere la frazione Lovoletto su strada a basso traffico. Lungo il tracciato di via Chiesa sono previsti risanamenti puntuali della pavimentazione asfaltata e la segnaletica orizzontale e verticale. Lungo il tracciato di progetto sarà prevista la realizzazione di un impianto di illuminazione, attivabile tramite sensori di presenza, per garantire una fruizione in sicurezza del percorso ciclabile indipendentemente dall'orario e dalla stagione, anche quando le ore di oscurità coincidono con l'orario di rientro nei percorsi casa-lavoro.

Il tracciato di progetto prevede l'attraversamento del canale Zena Superiore, di competenza del Consorzio della Bonifica Renana, tramite un manufatto in muratura esistente e per il quale sarà ottenuta la relativa concessione da parte dell'amministrazione comunale

Circa metà del tracciato si sviluppa su una strada privata, che sarà acquisita e presa in carico dall'amministrazione comunale; Il tratto parallelo a via Cadriano sarà invece realizzato sulle pertinenze stradali senza necessità di espropri. La porzione di tracciato su via Chiesa insiste già su strada pubblica.

Alternative

In merito al posizionamento dell'opera, si rileva la presenza, a sud della SS253bis, di un agglomerato di edificazioni e annessi agricoli che impediscono l'attraversamento della strada stessa in posizione più orientale; analogamente il successivo tratto parallelo a via Cadriano risulta un percorso obbligato prima dell'immissione sulla via stessa in direzione di via Chiesa. Da queste considerazioni si ritiene l'opera non diversamente collocabile e comunque rientrante nell'ambito di una programmazione infrastrutturale a livello di Città Metropolitana (Bicipolitana linea 07). D'altra parte, occorre evidenziare che l'infrastruttura stessa risulta costituita essenzialmente da un pacchetto stradale di limitata ampiezza e profondità, da realizzarsi nell'ambito della scarpata stradale senza creare sostanziali alterazioni morfologiche del territorio su un'area non caratterizzata da fenomeni di instabilità idrogeologica. Maggior rilevanza, in termini di scavi ed alterazione della morfologia dei terreni, sarà data dalla rampa in uscita a nord del sottopasso della SS253bis.

Per quanto riguarda il sottopasso della SS253bis, vista la valenza extraurbana di scorrimento di questa strada e il posizionamento del tracciato in prossimità delle rampe di svolta su via Cadriano, si è esclusa la realizzazione di un impianto semaforico a chiamata. Il progetto prevede invece la realizzazione di un manufatto scatolare (della lunghezza di 30 m avente sezione utile interna di 300x230(h)). Al fine di garantire il minimo impatto alla viabilità esistente il sottopasso sarà eseguito in opera a sud della Trasversale di Pianura e posizionato con la tecnologia dello spingitubo.

Caratteristiche costruttive

Ai sensi del DM 557/99 le piste ciclabili bidirezionali in sede propria devono essere caratterizzate da una larghezza minima di 2,5 m, derogabile a 2,0 m per brevi tratti. Il tracciato in sede propria è caratterizzato da una larghezza variabile fra i 3 m (in corrispondenza del sottoattraversamento della SS253bis e i 2,5 m (tratto in sede propria parallelo a via Cadriano). Ai sensi del DM 557/99 occorre prevedere raggi di curvatura maggiori di 5, diminuibili a 3 nei punti di intersezione; il raggio di curvatura minore si registra in corrispondenza dell'accesso sud del sottopasso alla SS253bis, pari a 13 m dunque superiore ai valori minimi di legge.

Per quanto riguarda la coerenza col PTM:

- Parte del tracciato di progetto rientra nella "Rete ciclabile strategica e integrativa" (Carta

della Struttura).

- La Tavola 2 (Carta degli ecosistemi) individua l'intervento nelle Aree agricole della Pianura Alluvionale (Art. 16, 18) e nelle Fasce perfluviali di pianura (Art. 22).
- In termini di rischio idraulico e idrogeologico (Tavola 3), l'area rientra nell'Ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura. L'area è categorizzata da una pericolosità P2, derivata dal Reticolo Naturale Principale e dal Reticolo Secondario di Pianura (RP+RSP).
- La Tavola 5 del PTM infine (Carta delle reti ecologiche) riporta parte del tracciato di progetto fra le Ciclabili di pianura – supporto alla connettività ecologica (Reti ciclabili per la fruizione e la connettività funzionale – Art. 47) e nei Corridoi ecologici multifunzionali dei corsi d'acqua (Art.47).

Per quanto riguarda PSC, RUE e POC:

Per la realizzazione dell'opera si rende necessaria una variante che ha l'obiettivo di:

- inserire nella cartografia il percorso definitivo e degli ingombri della nuova ciclabile,
- apporre il vincolo preordinato all'esproprio

La variante cartografica riguarda i seguenti elaborati:

- POC 2017-2022 – TAV.1 “Individuazione ambiti e sub ambiti”
- PSC – Elaborato B “Schema di assetto territoriale”
- RUE – TAV.1 e 2 “Disciplina territorio extraurbano”

La variante al POC 2017-2022 è finalizzata ad apporre vincoli urbanistici finalizzati all'acquisizione coattiva di beni immobili per la realizzazione delle opere pubbliche, nonché alla dichiarazione di pubblica utilità, attivata in base ad un progetto definitivo, per alcune specifiche opere, ai sensi dell'art. 12, comma 6, della L.R. n. 37/2002 e ss.mm.ii.

Altri vincoli e tutele:

Una parte del tracciato rientra nelle Fasce di Tutela Fluviale, nella fascia di interesse paesaggistico dei corsi d'acqua (Art. 142 D. Lgs 42/2004) e nelle fasce di pertinenza fluviale.

Il tracciato originariamente presentato interferiva con l'Ambito “Villa Fibbia con rustici, colombaia e oratorio”, tutelato ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/20024 con DM del 27/09/1977 presente a est di via Cadriano. A seguito di un confronto con la Soprintendenza, il tracciato è stato modificato per risolvere l'interferenza.

VALSAT

ARIA

L'area di intervento è collocata nell'area centrale della Città Metropolitana di Bologna, nel quale la zonizzazione evidenzia criticità sui livelli di PM10, NO2/Nox e Benzene.

Il potenziale impatto sulla qualità dell'aria risulta unicamente connesso alla fase di cantiere, con particolare riguardo alla chiusura della SS253bis per la realizzazione del sottopasso con scavo a cielo aperto; tale operazione obbligherà a deviazioni potenzialmente impattanti sul traffico e quindi sulla qualità dell'aria. Anche per tale ragione le operazioni andranno concordate con l'ente gestore della strada (ANAS) e con i Comuni limitrofi, individuando un periodo dell'anno con traffico minore (verosimilmente il mese di agosto) e quindi un impatto sul traffico sostenibile in termini di viabilità e di impatto sulla qualità dell'aria.

Esclusa la fase di cantiere l'opera risulta invece intrinsecamente volta al miglioramento della

qualità dell'aria, mirando all'incremento della mobilità ciclabile.

Poiché i percorsi previsti saranno realizzati in sede propria e comunque in area extra-urbana, dunque senza l'introduzione di restringimenti della sezione stradale veicolare, si escludono aumenti di emissioni generati da una maggior congestione del traffico.

I percorsi previsti saranno realizzati per buona parte del tracciato in sede propria, a garanzia di una maggior sicurezza degli utenti deboli della strada. Tale aspetto, oltre alla tutela di chi già utilizza sistemi di mobilità dolce, è volto anche all'aumento in termini di volume della mobilità ciclabile, incidendo anche su una riduzione dell'inquinamento atmosferico generato dal traffico veicolare.

RUMORE E TRAFFICO

Sono previsti incrementi delle emissioni sonore durante le fasi di cantierizzazione, sia per le lavorazioni edili previste che per le congestioni di traffico previste durante le fasi di chiusura della SS253bis, stimate in complessivamente due settimane e che dovranno avvenire quindi in periodo di traffico limitato.

Eccezion fatta per quest'ultimo intervento, le altre opere di progetto impatteranno in maniera pressoché nulla sulla viabilità ordinaria se non per il transito dei mezzi di cantiere.

ENERGIA E INQUINAMENTO LUMINOSO

In termini di inquinamento luminoso, si evidenzia che il tracciato di progetto è stato attrezzato con punti luce a LED, al fine di garantire una fruibilità dell'opera anche nel periodo invernale, quando le ore di illuminamento naturale risultano troppo ridotte per garantire una percorribilità in sicurezza dell'opera. Tuttavia, è stata inclusa l'installazione di punti di rilievo della presenza di utenti del tracciato, che tramite sistema automatico attivano l'illuminazione di tratti ridotti solo quando necessario, ovvero in presenza di pedoni e/o ciclisti. Ciò consente sia di ridurre il consumo energetico dell'opera in fase di esercizio che di minimizzare l'impatto in termini di inquinamento luminoso.

ACQUE

Tutta l'area di progetto rientra nell'ambito di controllo degli apporti d'acqua in pianura, quindi dovrà essere rispettato il criterio dell'invarianza idraulica.

L'intervento su via Chiesa e sul tratto più meridionale della vicinale a nord di via Roma non comporta incrementi di superficie impermeabile in quanto sono tratti già asfaltati.

Anche il tratto successivo di quest'ultima viabilità, fino alla SS253bis, può essere considerato impermeabile in quanto in stabilizzato ad elevato livello di compattazione; tuttavia, cautelativamente si prevedrà una riprofilatura dei fossi stradali esistenti, al fine di garantire un maggior volume di ritenzione atto ad un più graduale rilascio delle acque meteoriche.

L'incremento di superficie impermeabilizzata, sui quali si applicherà il criterio dei 500 mc di volume di laminazione per ettaro di nuova superficie impermeabile, si avrà:

- nel tratto a nord della SS253bis (Trasversale di Pianura), per uno sviluppo lineare di 100 m circa ed una superficie di 300 mq;
- nelle rampe di ingresso e uscita del sottopasso della SS253bis (Trasversale di pianura) per una superficie complessiva di 200 mq.

Per quanto riguarda il primo tratto, in fregio a via Cadriano, sarà realizzato un fosso di guardia sul lato est dell'infrastruttura prevedendo una sezione minima di 0,15 m². Considerata la larghezza di 2,5 m del percorso ciclabile, infatti, si rende necessario un volume di 0,125 m³ per metro lineare di pista, ottenibile con una sezione minima di 0,125 m² del volume di laminazione a sviluppo lineare. Tale fosso sarà collegato idraulicamente alla rete esistente di fossi stradali e scoline agricole. Tali

opere sono individuabili nella planimetria di Tav.4B e nelle sezioni G.7-8-9 della Tav.7.

Per quanto riguarda le acque ricadenti all'interno del sottopasso, queste saranno raccolte da una griglia e rilanciate con un impianto di sollevamento all'interno dello scolo agricolo adiacente la strada privata a sud del sottopasso. Si avrà dunque uno scarico indiretto nello Zena Superiore, individuabile planimetricamente in Tav.4B. Considerati i 500 m³/ha di superficie impermeabilizzata, per garantire l'invarianza idraulica per le superfici delle rampe del sottopasso, occorre ottenere un volume pari a 10 m³; la riprofilatura del fosso recapitante nello Zena Superiore garantirà un volume pari a circa 40 mc, che recapiterà nello Zena Superiore tramite un condotto esistente. Tale riprofilatura è individuabile nella sezione G.4 della Tav.7.

PGRA

Il territorio in cui ricade l'area di intervento è classificato con un livello di pericolosità di alluvione P2 – Alluvione poco frequente (tempo di ritorno tra 100 e 200 anni, media probabilità) con riferimento sia al reticolo secondario, sia a quello principale, per il quale la pericolosità è generata dal torrente Navile.

Le opere previste sono essenzialmente infrastrutture, per le quali è esclusa la presenza permanente di persone.

Per l'opera che comporta maggiori condizioni di rischio, ovvero il sottopasso della SS253bis (posizionato comunque al di fuori delle fasce di pertinenza fluviale), saranno previsti impianti di segnalazione che, in caso di rischio idraulico o di malfunzionamento dell'impianto di sollevamento, dovranno interdire il passaggio a pedoni e biciclette.

Le opere fuori terra sono essenzialmente costituite dai pali di illuminazione, posti in area tale da non interferire con il deflusso delle acque.

Il tratto oggetto di intervento, inoltre, rispetto all'alveo del Savena Abbandonato, è posizionato oltre la via Cadriano, caratterizzato da una quota superiore rispetto alle aree agricole a est (vedi sez.7 di Tav.7), costituendo così una barriera rispetto ai fenomeni di esondazione.

Il tratto di progetto parallelo a via Cadriano si sviluppa all'interno delle fasce di pertinenza fluviale, a partire dalle rampe di uscita del sottopasso della SS253bis.

L'art. 6 del PSAI - Navile Savena Abbandonato riporta quanto segue:

"All'interno delle fasce di pertinenza fluviale nonché nel terreno sottostante per una profondità pari a quella del fondo alveo incrementata di un metro, non è ammessa la realizzazione di nuovi manufatti edilizi e di nuove opere infrastrutturali ad eccezione di manufatti costituenti pertinenza di alloggi esistenti alla data del 12 Agosto 1998, di quelli relativi alla gestione idraulica dei corsi d'acqua e di opere infrastrutturali essenziali e non diversamente collocabili previo parere favorevole dell'Autorità di Bacino del Reno in merito alla loro compatibilità e coerenza con gli obiettivi del presente piano".

L'articolo 4 comma 1 e comma 2 del Decreto del Segretario Generale n. 98 del 2017 dell'Autorità di Bacino Distrettuale del fiume Po rimanda in capo ad un tecnico abilitato e quindi, nel caso specifico, al progettista dell'intervento, la verifica tecnica volta a *"dimostrazione la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto idraulico o idrogeologico e il livello di rischio esistente, sia per quanto riguarda possibili aggravamenti delle condizioni di instabilità esistente, sia in relazione alla sicurezza dell'intervento stesso"*.

Gli scavi di maggior rilevanza impatteranno non sul vero e proprio terreno naturale quanto sul rilevato stradale della strada stessa, da contenersi all'interno di un manufatto in c.a. a cielo aperto avente altezza degradante con pendenze adeguate alla tipologia di infrastruttura (4% circa) su uno sviluppo lineare di 20 m circa parallelamente alla cuspide di ingresso dalla SS253bis a via Cadriano. Quando i dislivelli risulteranno inferiori a 150 cm saranno utilizzati gabbioni delle dimensioni di 100x100 e 60x60 cm, fino a dislivelli inferiori a 80 cm circa dove ci si raccorderà al piano di campagna con pendii inerbiti.

Possibile rilevanza in termini di vulnerabilità idrogeologica sono connesse con la falda freatica, estremamente superficiale in quest'area. Nella realizzazione di tale manufatto dovranno essere

definite adeguate previsioni, da dettagliare nell'ambito del progetto esecutivo, che garantiscano una normale circolazione della falda, tramite sottofondazioni in ghiaia o dreni. Tali manufatti non avranno invece impatto in termini di dissesto idraulico trattandosi di aree non interferenti con la sezione idraulica di esondazione, delimitata dal rilevato di via Cadriano. Data la possibilità di sormonto di quest'ultimo rilevato per eventi di piena, rimarrà comunque necessario mettere in campo misure gestionali e di protezione civile atte a garantire l'assenza di persone in caso allerta meteo di livello rilevante.

In conclusione, considerato che l'opera non risulta diversamente collocabile, data la presenza di insediamenti preesistenti e l'inadeguatezza di un eventuale attraversamento a raso della SS253bis, il progettista ritiene che, prevedendo le misure precedentemente riportate, l'opera oggetto di intervento risulti compatibile con le condizioni idrauliche e idrogeologiche dell'area e assevera che essa non costituirà un aggravio delle condizioni di sicurezza, sia in relazione alle condizioni di instabilità idrogeologiche esistenti sia in relazione al rischio idraulico per cose o persone, in coerenza con le previsioni dell'Art. 6 del PSAI.

SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area di sedime del lotto in esame si colloca nel dominio della media pianura bolognese ove sono presenti materiali alluvionali, di deposizione fluviale, riconducibili a depositi di piana alluvionale del Fiume Reno. Da un punto di vista litologico siamo in presenza di limi, argille, sabbie, e ghiaie con tutti questi termini tra loro combinati secondo rapporti diversi da punto a punto.

Il comparto in esame è idraulicamente connesso con il bacino imbrifero del "Fiume Reno" normato dall'Art.20 del PSAI. Le acque superficiali raccolte dalle superfici impermeabilizzate convergono nella fitta rete di canali di scolo che tagliano longitudinalmente e trasversalmente i campi agricoli limitrofi ed in parte vengono assorbite dal terreno naturale presente nelle aree utilizzate a scopi agronomici.

Dalle misure effettuate nel giugno 2023 si evince la presenza di una falda freatica il cui pelo libero è posto ad una profondità compresa tra -0,8 e -1,5 m dal piano di campagna: si tratta di un acquifero superficiale con valori di permeabilità e trasmissività molto variabili e alimentato dai corsi d'acqua, ormai pensili, e dall'infiltrazione delle acque meteoriche. Tale acquifero risulta potenzialmente interferente con la realizzazione del sottopasso della SS253bis.

Si evidenzia tuttavia che tale acquifero risulta caratterizzato da un flusso sostanzialmente parallelo allo stesso manufatto di attraversamento stradale, che dunque impatterà in maniera trascurabile rispetto alla circolazione sotterranea delle acque, vista anche la modesta profondità del manufatto, principalmente sviluppato all'interno del rilevato stradale. Tuttavia, in fase di progettazione esecutiva, si prevederà un fondo in ghiaia sul piano di scorrimento del manufatto scatolare, al fine di maggior garanzia per il flusso d'acqua di falda.

PAESAGGIO

L'area interessata dall'intervento si trova all'interno di un paesaggio prettamente agricolo: la SS253bis percorre trasversalmente la pianura, separandolo i centri abitati di Cadriano e Lovoleto che si trovano rispettivamente a sud e nord del tracciato di progetto della pista ciclabile che collega le due località.

L'intervento costeggia in parte il corso d'acqua Savena Abbandonato ricadendo all'interno della fascia di rispetto tutelata ai sensi del D.Lgs.42/2004 art. 142 lettera c) "I fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua". In tali fasce, larghe 150 metri dalle sponde del corpo idrico di riferimento, tutte le modifiche morfologiche del territorio che alterino lo stato dei luoghi, sono soggette ad autorizzazione paesaggistica.

La pista si snoderà in fregio a via Cadriano, principalmente lungo la scarpata del rilevato stradale, quindi con impatto limitato al territorio attualmente destinato all'agricoltura.

La realizzazione dell'intervento costituisce senza dubbio un'alterazione del paesaggio, impattando

sulle componenti naturali.

L'opera risulterà un segno visibile nel territorio, sviluppandosi tuttavia in parallelo a una viabilità esistente e quindi rispettando i caratteri geometrici e morfologici del territorio.

Il vincolo inerente le aree di tutela delle risorse paesaggistiche complesse ha come finalità il riconoscimento di "visioni d'insieme delle risorse storico-testimoniali e architettoniche, naturalistiche, paesaggistiche" presenti in ambito extraurbano e ritenute meritevoli di valorizzazione. L'alterazione percettiva del paesaggio, a seguito dell'intervento, risulterà estremamente ridotta e non determinante, grazie alla presenza della strada asfaltata alla quale sarà affiancato il nuovo tracciato e all'uso dei materiali che avranno una colorazione che si integrerà nel contesto del paesaggio circostante senza modificazioni visive e percettive consistenti allo sguardo di chi si trova a transitare sulla viabilità. La presenza stessa dell'opera, inoltre, oltre a costituire elemento di viabilità ordinaria, avrà anche potenzialità cicloturistiche e quindi di valorizzazione degli elementi storico-testimoniali circostanti.

Al fine di una maggior integrazione, la pavimentazione dell'infrastruttura sarà prevista con asfalto architettonico avente colorazione grigio chiara, creando l'effetto dei sentieri campestri in ghiaia.

Maggior impatto deriverà dalla rampa di raccordo fra il sottopasso in uscita a nord della SS253 bis e dal piano viabile parallelo a via Cadriano.

Tale rampa sarà raccordata con pareti di contenimento in c.a. della lunghezza di 20 m per lato, che non avranno elevazione fuori terra rispetto all'attuale morfologia, quindi mantenendo una limitata visibilità, e che saranno comunque verniciate di colore verde scuro per un maggior mascheramento.

Per dislivelli inferiori a 150 cm sarà realizzata una gabbionata in pietrame con elementi 100x100 e 60x60 cm; anche in questo caso non si avrà sviluppo in elevazione al di sopra dell'attuale morfologia del terreno, mentre le stesse caratteristiche materiche ne consentiranno l'integrazione al contesto naturalistico. Per dislivelli inferiori agli 80 cm il raccordo sarà effettuato con pendii inerbiti.

L'impianto di illuminazione sarà costituito da pali di illuminazione di altezza limitata (5,5 m) di colore verde scuro per garantire minor risalto in termini cromatici. Si evidenzia che lo stesso impianto non sarà permanentemente in funzione ma sarà dotato di sistemi di rilevazione della presenza al fine di attivare l'illuminazione solo in presenza di utenti dell'infrastruttura. Questo garantirà non solo un minor impatto energetico dell'infrastruttura, ma in orario notturno consentirà di minimizzare la visibilità dell'infrastruttura.

Il progetto non interessa aree della Rete Natura 2000.

Non è previsto un piano di monitoraggio.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 46975/2024 della CM BO:

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (parere del 1/07/2024) attestato che, come riportato nella relazione tecnica illustrativa aggiornata, "... il tracciato è stato elaborato al fine di non interferire con l'Ambito "Villa Fibbia con rustici, colombaia e oratorio", tutelato ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/2004 con DM del 27/09/1977 presente a est di via Cadriano." e pertanto l'intervento non ricade più in area sottoposta a tutela monumentale ai sensi della parte II del Codice e tenuto conto delle modifiche al tracciato anche con riferimento alla presenza dell'Oratorio di Villa Fibbia, esprime la propria determinazione nell'ambito della Conferenza di Servizi in termini di assenso, e rilascia pertanto parere favorevole ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. in quanto il progetto in esame, conformemente alla copia depositata presso questo Ufficio, non risulta in

contrasto con le esigenze di salvaguardia e tutela dell'area vincolata di riferimento, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- la pavimentazione della pista ciclabile sia in conglomerato architettonico con inerti dalla granulometria non uniforme. La cromia dovrà essere analoga a quella dei sentieri campestri in ghiaia;
- eventuali parapetti siano in legno. I pendii ai lati della pista, non superiori in altezza a 0,80 cm, siano in terra con acclivi dolci e inerbiti;
- I pali abbiano cromia verde scuro. Eventuale segnaletica ed elementi di arredo dovranno essere concordati con questo Ufficio;
- viste le foto simulazioni trasmesse, al fine di un migliore inserimento delle opere nel contesto paesaggistico di riferimento, lo scatolare in c.c.a. del sottopasso di via Ramello ed il muro di contenimento della pista ciclabile dovranno essere opportunamente mitigati mediante opere di sistemazioni a verde o di ingegneria naturalistica

Per quanto riguarda la tutela archeologica posto che il parere in merito, ai sensi dell'art.41 comma 4 del D. Lgs. 36/2023, rientra tra quelli necessari all'autorizzazione dell'opera, conferma quanto precedentemente espresso con nota prot. 7254 del 07.03.2024, con cui si richiede l'attivazione di verifiche archeologiche preliminari da svolgere secondo le modalità ivi rappresentate.

Consorzio della Bonifica Renana (parere del 3/07/2024) esprime parere idraulico favorevole inerente lo Studio di Fattibilità Tecnico Economico per la realizzazione di una pista ciclabile, nel Comune di Granarolo dell'Emilia (BO), a condizione che:

- lo scarico dei fossi di laminazione non abbia un diametro superiore ad 80 mm, prima del suo recapito nel corpo idrico recettore;
- anche in fase di accantieramento (recinzione di cantiere, baracca o materiale di deposito) dovrà comunque essere mantenuta libera, da qualsiasi ingombro, la fascia di rispetto di metri 5,00 dal ciglio o dal piede della scarpata esterna del canale, in destra e in sinistra idraulica e garantito l'accesso per il transito dei mezzi consortili;
- il soggetto proprietario e gestore dovrà presentare allo scrivente Consorzio di Bonifica, il piano programmatico di manutenzione dell'invaso di laminazione approvato. Nel piano andranno indicati tutti gli interventi di manutenzione previsti per il mantenimento dell'efficienza idraulica dell'invaso e dei relativi dispositivi (valvole, pompe di sollevamento se previste, pozzetti di ispezione, etc...) con la relativa programmazione temporale.

Per quanto riguarda l'utilizzo di infrastrutture esistenti ritiene necessario individuare un percorso condiviso con il Comune di Granarolo dell'Emilia, finalizzato all'individuazione degli attraversamenti in corrispondenza della viabilità comunale, di un programma per l'eventuale adeguamento e successiva regolarizzazione degli stessi, laddove non concessionati.

Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile (parere del 9/01/2024) considerato che il ricettore del sistema di canalizzazioni in cui vengono immesse le acque drenate dalla superficie della pista ciclopedonale, fa parte del reticolo idrografico assegnato in gestione al Consorzio della Bonifica Renana, rimanda al Consorzio l'espressione del parere idraulico di competenza relativamente all'immissione nel corpo idrico e al rilascio dell'apposito nulla osta idraulico nonché, se dovuto, della concessione demaniale.

ATERSIR (parere del 8/02/2024) considerato che nella "RELAZIONE DI VALSAT" non si evidenziano criticità per quanto riguarda il SII e che l'area non è soggetta a vincoli specifici (zona di tutela), esprime parere favorevole all'opera.

ARPAE APAM (parere del 9/07/2024) valuta positivamente la variante proposta viste le considerazioni sotto riportate sulla Valutazione di sostenibilità (valsat):

- gli impianti di illuminazione dovranno essere realizzati in conformità alla direttiva applicativa DGR n. 1732/2015;
- verranno realizzati fossi di guardia dimensionati per contenere il necessario volume di acqua da laminare;

- le acque ricadenti all'interno del sottopasso saranno raccolte da una griglia e rilanciate con un impianto di sollevamento all'interno dello scolo agricolo adiacente alla strada privata a sud del sottopasso, che verrà riprofilato fino a contenere il volume necessario;
- la falda freatica presente ad una profondità compresa tra -0,8 e -1,5 m dal piano di campagna è potenzialmente interferente con la realizzazione del sottopasso della SS253bis. Tuttavia, l'acquifero risulta caratterizzato da un flusso sostanzialmente parallelo allo stesso manufatto di attraversamento stradale, che dunque impatterà in maniera trascurabile rispetto alla circolazione sotterranea delle acque, vista anche la modesta profondità del manufatto stesso, principalmente sviluppato all'interno del rilevato stradale. Al fine di garantire una normale circolazione della falda, saranno previste sottofondazioni in ghiaia o dreni dello scatolare utilizzato per la realizzazione del sottopasso. La realizzazione del sottopasso che, come si evince dalla sez. A Tav. 5 (sottopasso SS253bis) sarà alla stessa quota del piano campagna, non interferendo così con il flusso di falda né portando ad una sua contaminazione;
- non è presente tra i documenti trasmessi la descrizione della modalità di gestione delle terre e rocce da scavo. Per la gestione delle stesse si dovrà far riferimento 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" o al Dlgs 152/2006 e smi a seconda di come si intende utilizzarle o smaltirle;
- per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere:
 - rumore: Le criticità saranno circoscritte essenzialmente al movimento dei mezzi pesanti e alle operazioni di scavo con picchi durante le lavorazioni simultanee. Dovrà essere rispettato quanto definito nella D.G.R. n. 1197/2020. Si dovrà far riferimento al Regolamento Comunale per le attività temporanee. Occorrerà inoltre far richiesta di deroga al Comune se i suddetti limiti orari non dovessero essere rispettati.
 - Aria: Le emissioni in atmosfera di gas e polveri sono imputabili alle escavazioni ed ai mezzi utilizzati. Al fine di ridurre l'emissione, occorre che vengano applicate buone norme di cantiere come la moderazione della velocità dei mezzi pesanti, la bagnatura del terreno in caso di siccità, la copertura con teloni in caso di eventi ventosi, ecc.

Azienda U.S.L. Bologna (parere del 19/03/2024) comunica che l'intervento risulta accettabile e ricorda che, visto quanto indicato nel DM 557/99 all'art.7 ("Al fine di garantire nel tempo l'accessibilità degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione"), ove non sia possibile una soluzione tecnica che consenta una completa separazione del traffico auto-veicolare per l'intero percorso, siano, per lo meno, valutate soluzioni che inducano le auto a procedere lentamente (es. dossi nei punti di maggiore criticità).

Non hanno espresso parere:

Autorita' di Bacino distrettuale del Fiume Po
HERA SPA - Direzione Tecnica Clienti
e Distribuzione S.p.A.
TELECOM Italia S.p.A.
SRM Reti e Mobilità S.r.l.

Sono state presentate 3 osservazioni, che si riportano con la relativa proposta di controdeduzione:

- 1) Osservazione: "chiediamo di mantenere i sistemi di dissuasione della velocità presenti di fronte alla nostra abitazione al civico 104 di via Roma";
Controdeduzione: In fase di redazione del progetto esecutivo saranno prese in considerazione, ove necessari, interventi di moderazione della velocità tenuto conto della

- tipologia della strada che risulterà itinerario ciclabile;
- 2) Osservazione: “chiedo di valutare il nuovo collegamento tra i due fossi proprietà ██████████ ██████████ per garantire un deflusso delle acque nella direzione ovest-est”;
Controdeduzione: La richiesta di valutazione non incide sul progetto dato che si tratta di fossi di scolo attualmente esistenti e funzionanti ma potrà essere valutato in fase di redazione del progetto esecutivo come intervento puntuale.
- 3) Osservazione: “si segnala una rete idrica sul ciglio est che collega il condominio 102/3-102/9”
Controdeduzione: Si prende atto della segnalazione

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. n. 24/2017) per la realizzazione della pista ciclopedonale fra il capoluogo Granarolo dell'Emilia e la frazione di Lovoleto, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il progetto fa parte della nuova pista ciclabile intercomunale nei Comuni di Granarolo dell'Emilia, Minerbio e Baricella.

Il tratto di intervento ricade nel Comune di Granarolo e fa parte della linea 7 (Bologna-Malalbergo) della Bicipolitana della Città Metropolitana di Bologna.

Si inserisce come completamento di un tracciato già realizzato, parte delle linee 7 e 14, a completamento del collegamento fra il capoluogo comunale e le frazioni di Cadriano e Lovoleto.

Il tracciato d'intervento si estende complessivamente per 3,7 km, costituiti principalmente da strade a precedenza ciclabile (F-bis, secondo l'Art. 2 comma 3 del Titolo 1 del Codice della Strada) e per un tratto di complessivi m 150 da una pista ciclabile in sede propria (art. 4 comma 1 lett. a del DM 557/99).

Il tracciato di progetto si snoda in parte su strade private (che saranno acquisite dall'amministrazione comunale), in parte su strade pubbliche ed in parte su aree agricole, parallele a via Cadriano ed in attraversamento della SS253bis Trasversale di Pianura.

Le opere oggetto d'intervento risultano compatibili con le norme urbanistiche.

La variante richiesta interessa PSC, RUE e POC e ha lo scopo di collocare i percorsi ciclabili di progetto definitivi nella cartografia degli strumenti urbanistici e di apporre il vincolo preordinato all'esproprio.

Per attraversare la SS253bis Trasversale di Pianura il progetto prevede un sottopasso, da realizzarsi con un manufatto scatolare (della lunghezza di 30 m avente sezione utile interna di 300x230(h). Dalle misure effettuate nel giugno 2023 si evince la presenza di una falda freatica il cui pelo libero è posto ad una profondità compresa tra -0,8 e -1,5 m dal piano di campagna: si

tratta di un acquifero superficiale con valori di permeabilità e trasmissività molto variabili e alimentato dai corsi d'acqua, ormai pensili, e dall'infiltrazione delle acque meteoriche. Tale acquifero risulta potenzialmente interferente con la realizzazione del sottopasso della SS253bis.

La scelta dell'attraversamento tramite sottopasso è stata analizzata tramite un'analisi delle alternative, con la quale è stata esclusa l'altra soluzione possibile, cioè un impianto semaforico a chiamata, a causa della valenza extraurbana di scorrimento della SS253bis e del posizionamento del tracciato, che passa in prossimità delle rampe di svolta su via Cadriano.

Riguardo la possibile interferenza con la falda, il documento di Valsat riporta che tale acquifero risulta caratterizzato da un flusso sostanzialmente parallelo allo stesso manufatto di attraversamento stradale, che dunque impatterà in maniera trascurabile rispetto alla circolazione sotterranea delle acque, vista anche la modesta profondità del manufatto, principalmente sviluppato all'interno del rilevato stradale. Si raccomanda la massima cura nella gestione dell'interferenza delle acque sotterranee al fine di limitare l'interruzione del flusso d'acqua di falda, riscontrando che il proponente ha rimandato alla fase di progettazione esecutiva alcune misure di contenimento, come ad esempio la previsione di un fondo in ghiaia sul piano di scorrimento del manufatto scatolare, a maggior garanzia per il flusso delle acque.

L'opera peraltro ricade in parte in fascia di pertinenza fluviale, classificata inoltre dal PGRA con un livello di pericolosità di alluvione P2–Alluvione poco frequente (tempo di ritorno tra 100 e 200 anni, media probabilità) con riferimento sia al reticolo secondario, sia a quello principale rappresentato dal torrente Navile.

Per l'intervento che comporta maggiori condizioni di rischio, ovvero l'attraversamento della SS253bis tramite sottopasso, saranno previsti impianti di segnalazione che, in caso di rischio idraulico o di malfunzionamento dell'impianto di sollevamento, dovranno interdire il passaggio a pedoni e biciclette.

Si prende atto che il progettista ha asseverato che l'opera oggetto d'intervento risulta compatibile con le condizioni idrauliche e idrogeologiche dell'area e che essa non costituirà un aggravio delle condizioni di sicurezza, sia in relazione alle condizioni di instabilità idrogeologiche esistenti sia in relazione al rischio idraulico per cose o persone, in coerenza con le previsioni dell'Art. 6 del PSAI. Tuttavia si ricorda che laddove già sussistono condizioni di pericolo, la realizzazione di sottopassi comporta la maggiore esposizione di persone proprio a quel pericolo e ciò genera un incremento del rischio. Se il sottopasso non è evitabile, tale incremento di rischio deve essere annullato da idonee misure, tra le quali, ad esempio, quelle indicate dal progettista. Si raccomanda di porre la massima cura nella realizzazione e nella successiva manutenzione delle misure individuate.

L'intervento ricade all'interno delle aree di tutela paesaggistica tutelate per legge ai sensi del D.Lgs.42/2004 art. 142 lettera c) "I fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua" e nel caso specifico ricade all'interno della fascia di rispetto del corso d'acqua "Savena Abbandonato". In tali fasce, larghe 150 metri dalle sponde del corpo idrico di riferimento, tutte le modifiche morfologiche del territorio che alterino lo stato dei luoghi, sono soggette ad "autorizzazione paesaggistica".

Relativamente agli aspetti paesaggistici si richiamano le prescrizioni della Soprintendenza:

- la pavimentazione della pista ciclabile sia in conglomerato architettonico con inerti dalla granulometria non uniforme. La cromia dovrà essere analoga a quella dei sentieri campestri in ghiaia;
- eventuali parapetti siano in legno. I pendii ai lati della pista, non superiori in altezza a 0,80 cm, siano in terra con acclivi dolci e inerbiti;
- i pali abbiano cromia verde scuro. Eventuale segnaletica ed elementi di arredo dovranno essere concordati con la Soprintendenza;
- al fine di un migliore inserimento delle opere nel contesto paesaggistico di riferimento, lo scatolare in c.c.a. del sottopasso di via Ramello ed il muro di contenimento della pista ciclabile dovranno essere opportunamente mitigati mediante opere di sistemazioni a verde o di

ingegneria naturalistica.

L'interferenza del tracciato con l'Ambito "Villa Fibbia con rustici, colombaia e oratorio", tutelato ai sensi della Parte II del D.Lgs. 42/20024 con DM del 27/09/1977 è stato risolto, dopo un confronto con la Soprintendenza, con la modifica del tracciato.

Il potenziale impatto sulla qualità dell'aria e sulle emissioni sonore risulta unicamente connesso alla fase di cantiere, con particolare riguardo alla chiusura della SS253bis per la realizzazione del sottopasso con scavo a cielo aperto. Infatti tale operazione obbligherà a deviazioni potenzialmente impattanti sul traffico e quindi sulla qualità dell'aria, che andranno concordate con l'ente gestore della strada (ANAS) e con i Comuni limitrofi.

Per quanto riguarda la mitigazione degli impatti nella fase di cantiere e la gestione delle terre e rocce da scavo, aspetti che non sono stati dettagliati nella documentazione presentata, si rimanda alle prescrizioni contenute nel parere di ARPAE APAM.

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.