

Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

Ciclovia del Sole (tratto 3 e 4): approvazione della localizzazione dell'opera in variante alla pianificazione territoriale vigente dei Comuni di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sasso Marconi e Marzabotto, all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, all'approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

PROCEDIMENTO:

Procedimento unico di cui all'art.53, comma 1, lettera a), della L.R. 24/2017,

Determinazioni previste ai sensi dell'art. 53 della LR n. 24/2017 e valutazione di sostenibilità dei piani (ValSAT), ai sensi dell'art. 19 della L.R.24/2017 e del D.lgs. n. 152/2006

Bologna, 22 luglio 2024

Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna

Fasc. 8.2.2.2/1/2024

SOMMARIO

Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile	1
1. QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1. QUADRO NORMATIVO	3
1.2. CONTENUTI DELLA PROPOSTA.....	3
2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA.....	5
2.1 Rischio idraulico e idrogeologico	5
2.2 Aree forestali	5
2.3 Impatti ambientali nelle fasi di cantiere e di realizzazione dell'opera	6
2.4 Indicazioni di carattere progettuale	6
3 LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO.....	7
3.1. Premessa	7
3.2 Gli esiti della consultazione	7
4.3. Conclusioni.....	8
4. ALLEGATI	8

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. QUADRO NORMATIVO

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1° gennaio 2018, principalmente finalizzata al contenimento del consumo di suolo ed alla promozione del riuso e della rigenerazione urbana, definisce i nuovi strumenti urbanistici comunali, con contenuti innovativi rispetto ai previgenti, e indica i relativi procedimenti di approvazione. La suddetta normativa prevede inoltre all'art. 53 “Procedimento unico” una particolare procedura per l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo di opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale non previste dal PUG ovvero in variante.

Si segnala che, in data 8 luglio 2024, la Giunta regionale ha approvato l'atto di coordinamento tecnico che definisce ulteriori indicazioni in merito al Procedimento unico di cui all'art. 53 della legge urbanistica regionale 24/2017.

1.2. CONTENUTI DELLA PROPOSTA

La Città metropolitana (Area Sviluppo delle infrastrutture – Settore Strade, Sicurezza e Ciclovie) ha attivato il procedimento in oggetto con l'indizione della conferenza di servizi decisoria al fine di approvare la localizzazione del lotto prioritario della Ciclovia del Sole denominato “Ciclovia del Sole: tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese – tratto 4: Casalecchio – Marzabotto”, in variante alla pianificazione urbanistica vigente, di apporre il vincolo preordinato all'esproprio e di approvare il progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Il tratto di ciclovia in progetto è parte della Ciclovia Turistica Nazione “Ciclovia del Sole”, nonché parte integrante di Eurovelo 7. Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT), di cui la Ciclovia del Sole fa parte, È un progetto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact) sviluppato tra il 2015 e il 2018.

Il procedimento in oggetto è suddiviso in 3 lotti funzionali:

- il **Lotto 1** si sviluppa nei comuni di Crevalcore (tra via Fornace e il cimitero) e San Giovanni in Persiceto (tra via Cavamento e via Permuta ed il miglioramento del tratto adiacente il nodo ecologico “La Bora”);
- il **Lotto 2** e parte del **Lotto 3** della Ciclovia si sviluppano nel Comune di Sasso Marconi (tra il sottopasso ciclopedonale di via Pila e Palazzo de' Rossi nonché tra il Palazzo de' Rossi e Fontana, punto di attraversamento del Fiume Reno);
- il tratto finale del **Lotto 3** si sviluppa nel Comune di Marzabotto (tra il punto di attraversamento del Reno e via Brolo, in frazione Lama di Reno).

Per tutti i comuni attraversati l'approvazione del progetto dell'opera comporta variante cartografica agli strumenti urbanistici vigenti. In particolare, per i Comuni di Crevalcore e San Giovanni in Persiceto l'opera comporta variante urbanistica a PSC e RUE, in quanto il tracciato in progetto non è previsto dai suddetti strumenti; nel Comune di Sasso Marconi il tracciato di progetto comporta variante urbanistica a PSC e RUE, in quanto il tracciato presenta delle modifiche rispetto a quello previsto dagli strumenti urbanistici comunali vigenti; nel Comune di Marzabotto l'opera comporta variante urbanistica al PSC in quanto il tracciato presenta delle modifiche rispetto a quello previsto dal PSC vigente.

Rispetto all'ambito di applicazione del PAIR, si sottolinea che i Comuni attraversati dalla ciclovia hanno popolazione inferiore a 30.000 abitanti e non sono compresi nell'“Agglomerato di Bologna”, a parte il Comune di Sasso Marconi.

Per quanto riguarda il tratto di ciclovia che corre parallela al fiume Reno, la suddetta variante urbanistica, ai sensi dell'art. 4.3, comma 2, del PTCP, localizza il tracciato quale percorso per mezzi di trasporto non motorizzati ai fini del mantenimento, recupero e valorizzazione delle funzioni paesaggistiche ed ecologiche dei corsi d'acqua nonché della fruizione dell'ambiente fluviale e periferiale per attività ricreative e del tempo libero.

L'opera interessa alcune aree di proprietà privata, pertanto la conclusione del presente procedimento determina l'apposizione di vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto, di estensione pari a 13,3 km, viene così suddiviso:

- Comune di Crevalcore pari a 1.829 m
- Comune di San Giovanni in Persiceto pari a 1.808 m
- Comune di Sasso Marconi pari a 8.714 m
- Comune di Marzabotto pari a 949 m

Di questi, vengono proposte due tipologie di percorso:

- Percorso ciclopedonale di progetto in sede propria pari a 10.838 m
- Percorso in promiscuo di progetto con interventi di moderazione delle velocità pari a 2.462 m

Con una ulteriore classificazione si divide l'intero tracciato in base al tipo di intervento in:

- Percorso ciclopedonale di nuovo tracciamento pari a 6.260 m
- Percorso ciclopedonale su sedime esistente pari a 7.040 m

La pista ciclopedonale ha sempre una larghezza di 3 metri salvo casi puntuali (es. tratto che attraversa il nodo ecologico de "La Bora" nel Comune di San Giovanni in Persiceto) dove la larghezza rimane comunque superiore o uguale ai 2 metri nel suo tratto più stretto.

Il progetto prevede l'attraversamento di vari corsi d'acqua mediante:

- la realizzazione di un nuovo ponte sullo "Scolo Grassello Superiore", in territorio comunale di San Giovanni in Persiceto;
- la realizzazione dell'attraversamento di 4 fossi privati nel Comune di Crevalcore per ognuno dei quali è stata concordata con il Consorzio la posa di una tubazione di diametro interno 800 mm, per una lunghezza di 5.0 ml;
- la realizzazione delle passerelle di attraversamento, lungo la tratta che si sviluppa in sinistra idraulica del fiume Reno, per superare alcuni corsi d'acqua naturali (Rio Verde, Rio Maggiore e Fiume Reno).
- la realizzazione della passerella per l'attraversamento del fiume Reno di una lunghezza di 80 metri realizzata mediante 2 campate di lunghezza 40 m e una pila centrale in alveo.

Il tracciato di progetto interessa, infine, due aree protette, di cui:

- il sito a Rete Natura 2000 IT4050019 ZSC-ZPS "La Bora" nel Comune di San Giovanni in Persiceto, al cui interno vi sono anche aree con il vincolo di zone coperte da foreste e boschi. A tal proposito, non è stata ritenuta necessaria l'autorizzazione paesaggistica in quanto gli interventi previsti dal presente progetto si sviluppano al margine esterno dell'area interessata da vincolo paesaggistico. Inoltre la tipologia d'intervento, come dichiarato nella Valsat, è comunque riconducibile agli "interventi e opere in aree vincolate esclusi dall'autorizzazione paesaggistica" di cui all'allegato A (art. 2, comma 1 del Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31) in quanto trattasi di pulizia e rifacimento di pavimentazione di ciclopedonale esistente con il medesimo materiale;
- il sito della Rete Natura 2000 IT4050003 - ZSC - Monte Sole nel Comune di Marzabotto, al cui interno vi sono anche aree con il vincolo di zone coperte da foreste e boschi e la fascia di tutela del fiume Reno.

2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

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

2.1 Rischio idraulico e idrogeologico

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

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

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, il tracciato attraversa aree classificate di pericolosità di tipo P1 (moderata) o P2 (media) e P3 (elevata) all'interno delle quali l'attuazione degli interventi, ai sensi dell'art. 9 del PGRA, è subordinata alla verifica della compatibilità idraulica. In particolare, gli interventi ammessi in aree classificate a pericolosità elevata (P3) comprendono la realizzazione di piste ciclopedonali non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili. A tal riguardo, si chiede di aggiornare la Dichiarazione di Sintesi con la valutazione delle alternative localizzative in relazione alle parti ricadenti in aree P3 e, come anche precisato da Arpae AACM, si richiama il parere dell'Agenzia regionale per la Sicurezza Territoriale e Protezione Civile, dove si prescrive che, poiché il tracciato interessa aree potenzialmente esondabili, la richiesta di autorizzazione idraulica dovrà contenere le misure per la riduzione del rischio, comprensive degli aggiornamenti ai piani comunali di emergenza di protezione civile nei diversi Comuni coinvolti, delle procedure di allertamento, delle modalità di interdizione e controllo degli accessi alle aree esondabili, di ricognizione e vigilanza dei tratti stessi, nonché di pronto intervento.

Riserva n.1

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

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

2.2 Aree forestali

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

Riserva n. 2

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

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

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

Riserva n. 3

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

2.4 Indicazioni di carattere progettuale

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

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

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

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

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

In merito alle passerelle ciclopedonali di progetto, si propone la sostituzione degli attuali elementi di protezione con soluzioni che favoriscano una maggiore permeabilità visiva, sempre in un'ottica di riduzione dell'effetto "gabbia" per i ciclisti. Tale obiettivo può essere raggiunto privilegiando, ad esempio, l'uso dei pannelli sopra descritti con elementi sottili orizzontali in luogo delle reti o maglie metalliche, così da non ostacolare la visuale sul

territorio circostante soprattutto nelle passerelle che attraversano luoghi paesaggisticamente significativi come ad esempio il Reno per le quali si rileva inoltre che sarebbe particolarmente utile inserire dei puntuali allargamenti che consentano la sosta dei ciclisti per godere del paesaggio senza determinare ostacoli alla circolazione.

Con riferimento specifico alla passerella di Crevalcore, affiancata alla linea ferroviaria e sopraelevata rispetto alla SP9 (Via del Papa), si richiama l'art. 9, comma 3, del DM 557/99: "Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore a 1,50 metri". Con riferimento alla normativa sopracitata, si chiede di ridurre al minimo l'altezza del parapetto, adottando un elemento di altezza pari a 1,50 metri, in sostituzione a quello proposto di altezza 2,0 metri. Si suggerisce inoltre che la differenza nella parte superiore, tra 1,50 metro (altezza totale) e 1,10 metri (altezza dei parapetti utilizzati nelle altre passerelle del progetto), pari quindi a 40 centimetri, possa essere ulteriormente "alleggerita" nella geometria, in modo da essere al contempo proporzionata al pericolo, prevenendo eventuali cadute di pedoni e ciclisti, ed elemento architettonico utile all'osservazione del paesaggio circostante, evitando preclusioni visive.

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

Riserva n. 4

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

3 LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO

3.1. Premessa

La Città metropolitana, in qualità di Autorità competente, si esprime in merito alla valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) dei piani comunali nell'ambito del procedimento di approvazione, previa acquisizione delle osservazioni presentate. Inoltre, la Direttiva Regionale approvata con D.G.R. n. 1795 del 31/10/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n. 13 del 2005, in sostituzione della direttiva approvata con DGR n. 2170/2015", prevede che l'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana di ARPAE predisponga una relazione istruttoria, propedeutica al Parere motivato (di cui alla delibera di G.R. 1795/2016, punto 2.c.2.12).

3.2 Gli esiti della consultazione

Nell'ambito della Conferenza di servizi, sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: Comune di Marzabotto, Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità Emilia Orientale, AIMAG, SorgeAcqua s.r.l., Autostrade per l'Italia, Comune di Crevalcore, Consorzio della Bonifica Burana, Arpae APAM, Lepida, Settore Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Distretto Reno – della Regione Emilia Romagna, Comune di San Giovanni in Persiceto, Soprintendenza archeologica Belle Arti e Paesaggio, Unione Appennino bolognese, Comune di Sasso Marconi, SNAM. Gli Enti hanno espresso parere favorevole sulla Valsat in esame, pur condizionandolo ad alcune misure di sostenibilità ambientale, sintetizzate e riprese nell'allegata istruttoria in merito alla valutazione ambientale predisposta da ARPAE AACM. Alcuni Enti hanno, inoltre, demandato ulteriori valutazioni alle fasi successive di redazione e approvazione del progetto del percorso cicloturistico.

Gli enti gestori dei siti SIC ZSC-ZPS sono rispettivamente il Settore Aree protette, Foreste, Sviluppo zone montane - Area Biodiversità per l'area di riequilibrio ecologico "La Bora",

ricadente nel Comune di San Giovanni in Persiceto, e l'Ente Parco per "Monte Sole", ricadente nel Comune di Marzabotto. Come condiviso con il Settore Aree protette, Foreste, Sviluppo zone montane - Area Biodiversità della Regione, l'intervento di manutenzione della pavimentazione del tracciato della ciclovia ricadente nel sito "La Bora" fa parte degli interventi pre-valutati, non necessitando quindi di screening d'incidenza (Valutazione di incidenza, livello I). Per quanto riguarda il sito "Monte Sole", l'Ente Parco ritiene non significativa l'incidenza della variante urbanistica nel rispetto delle prescrizioni espresse dalla Valutazione d'incidenza.

La Città metropolitana di Bologna (Settore Strade, Sicurezza e Ciclovie) dichiara che durante il periodo di pubblicazione dell'Avviso di deposito presso il BURERT, avvenuto dal 20/12/2023 al 18/02/2024, sono pervenute n. 10 osservazioni, di cui nessuna sul Documento di Valsat.

Si allega infine il parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio (Allegato B).

4.3. Conclusioni

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

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

4. ALLEGATI

A) Proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da ARPAE - Area Autorizzazioni e Concessioni metropolitana.

B) Parere in materia di vincolo sismico e verifica di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale in riferimento agli aspetti geologici, sismici ed idrogeologici del territorio. (art. 5, L.R. n. 19/2008).

Firmato:
La Responsabile
Servizio Pianificazione Urbanistica
(Ing. Mariagrazia Ricci)

Il Funzionario tecnico
(Arch. Ambra Migliorisi)