

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 19016/2024

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 ex art. 53 della L.R. 24/2017 per la localizzazione in variante alla pianificazione territoriale vigente e l'approvazione del progetto di realizzazione del Parcheggio a servizio del complesso della Rocchetta Mattei e del Palagio e del Parcheggio presso il Borgo La Scuola nel Comune di Grizzana Morandi

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Grizzana Morandi

PREMESSO CHE:

- in data 29/04/2024 (PG/2024/78729) il Comune di Grizzana Morandi ha reso disponibile il link alla documentazione relativa al procedimento in oggetto e ha indetto la Conferenza dei Servizi, da svolgersi in forma simultanea ed in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14 ter della Legge n. 241/90, invitando a partecipare:
 - Consorzio della Bonifica Renana
 - ATERSIR
 - Regione Emilia Romagna, Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile
 - ARPAE
 - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
 - A.U.S.L.
 - HERA Bologna
 - E-Distribuzione
 - Telecom Italia
 - Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese
 - Terna S.p.A.
 - Lepida
 - Open Fiber S.p.a
 - Comando Vigili del Fuoco Bologna
- in data 15/05/2024 (PG/2024/89672) la CM BO ha inviato al Comune di Grizzana Morandi una richiesta di integrazioni documentali e chiarimenti;
- in data 13/08/2024 (PG/2024/149390) il Comune di Grizzana Morandi ha inviato il link ai documenti integrativi predisposti in risposta alle richieste degli enti partecipanti alla CdS;
- in data 2/09/2024 (PG/2024/158204) la CM BO ha inviato al Comune di Grizzana Morandi la richiesta di fornire le integrazioni mancanti;
- in data 21/11/2024 (PG/2024/210996) il Comune di Grizzana Morandi ha inviato ulteriori integrazioni;
- in data 6/12/2024 (PG/2024/222417) la CM BO ha inviato al Comune di Grizzana Morandi la richiesta di fornire le integrazioni ancora mancanti;
- in data 24/12/2024 (PG/2024/234273) il Comune di Grizzana Morandi ha inviato il link alla

- documentazione progettuale definitiva;
- in data 24/12/2024 (PG n. 85783/2024 della CM BO) il R.U.P. del progetto ha attestato:
 - “L’avvenuto deposito degli atti al prot n. 430 del 15/01/2024, di cui all’oggetto dal 17/01/2024 al 17/03/2024;
 - Che durante il periodo pubblicazione del deposito degli elaborati afferenti al procedimento di il progetto, agli atti al prot n. 430 del 15/01/2024, di cui all’oggetto dal 17/01/2024 al 17/03/2024 non sono pervenute osservazioni presentate dagli Enti ed organismi pubblici, associazioni economiche e sociali e singoli cittadini relativamente al documento di ValSAT”.
- con comunicazione del 30/12/2024, in atti al PG/2024/235474, CM BO ha chiesto ad ARPAE AACM il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell’ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla DGR n. 1795/2016 entro la data del 15/01/2024.

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/GRIZZANA - Parcheggi PNRR\Integrazioni_20241224/Condivisione CDS/08.Elaborati definitivi a seguito di integrazioni](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PIANURB/ART53%20OPERE%20PUBBLICHE/GRIZZANA%20-%20Parcheggi%20PNRR\Integrazioni_20241224/Condivisione%20CDS/08.Elaborati%20definitivi%20a%20seguito%20di%20integrazioni)

Il progetto “Da Campolo l’arte fa Scuola” presentato dal Comune di Grizzana Morandi, è stato finanziato nell’ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza da parte del Ministero della Cultura.

Il progetto prevede tra i suoi interventi la realizzazione di servizi al complesso museale della Rocchetta Mattei, tra i quali il parcheggio, e di un altro piccolo parcheggio a servizio del borgo La Scuola.

Il Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Grizzana Morandi non prevede la localizzazione di un parcheggio pubblico nell’area del complesso della Rocchetta Mattei né del parcheggio de La Scuola.

La variante proposta prevede una modifica cartografica e normativa alle NTA del PRG vigente con la quale i due nuovi parcheggi verranno individuati e classificati come Zone omogenee G7 all’interno delle Zone G “Aree per servizi Sono le aree per servizi, spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico e a parcheggi” (Art. 41). Con la variante viene quindi inserita tra le sottozone delle Zone G la seguente:

G7 Parcheggi. Nelle zone individuate a servizio del complesso della Rocchetta Mattei e del Borgo della Scuola dovranno essere mantenute le indicazioni previste nel progetto approvato con variante urbanistica in merito alla permeabilità del suolo e delle opere di mitigazione

Tutti i documenti di progetto e le Relazioni, compreso il documento di Valsat sono stati presentati in forma separata per i due parcheggi in progetto.

Nuovo parcheggio in località La Scuola

Il nuovo parcheggio pubblico di servizio al Borgo medievale La Scuola, sarà localizzato in un’area di proprietà del Comune di Grizzana Morandi, a monte della Strada che sale da Ponte di Verzano (Camugnano) verso Campolo (Grizzana Morandi), in località Vimignano, con collegamento pedonale diretto alla chiesa di Vimignano.

Il progetto mira a trasformare l’area ad oggi utilizzata come parcheggio sterrato in un nuovo parcheggio dotato di spazi di sosta ben definiti e facilmente identificabili.

Il progetto rientra nella Missione M1.C3 – Investimento 2.1 “Attrattività dei borghi” del PNRR e ha il compito di promuovere le potenzialità del borgo storico della Scola di Grizzana Morandi per un turismo sostenibile alternativo, grazie al patrimonio culturale, la storia, le arti e le tradizioni che lo caratterizzano. L’obiettivo è di fornire un programma di sostegno allo sviluppo economico/sociale del borgo che attualmente è caratterizzato da un indice di spopolamento progressivo e rilevante.

Il nuovo parcheggio avrà una superficie di circa 560 mq, sarà accessibile dalla strada provinciale e sarà composto da 23 nuovi posti auto. La dimensione di ciascun posto auto sarà di 5,00x2,50 m, con uno spazio di manovra che, nel punto più stretto, sarà di 6,00 metri.

Il documento di Valsat specifica che la scelta della porzione dell’area da destinare a nuovo parcheggio nasce dall’esigenza di intervenire il meno possibile sulle caratteristiche dell’area e, dato che la pendenza aumenta allontanandosi dalla strada principale, si è scelto di intervenire sulla porzione adiacente alla strada, al confine con la parte dell’area in cui il dislivello si fa notevole.



Il progetto prevede di effettuare limitati scavi di sbancamento per creare una pendenza minore rispetto allo stato attuale, con picchi massimi non superiori al 11%.

Di conseguenza verranno installati lungo tutto il perimetro dello scavo dei sistemi per il contenimento del terreno che saranno dei pali in castagno intramezzati da polloni vivi da intreccio o perticelle di rami.

Lo scavo per la realizzazione del nuovo parcheggio nel punto più a monte sarà di circa 90 cm di cui 60 cm a colmare il dislivello tra il terreno attuale e il punto in cui inizierà il nuovo parcheggio, mentre nel restante 30 cm verrà realizzato il pacchetto del prato carrabile.

Per la realizzazione del prato carrabile verranno eseguite le seguenti operazioni:

- Rimozione dello strato superiore del suolo e scavo alla profondità richiesta (circa 30 cm) per la realizzazione dello strato portante e l'alloggiamento della pavimentazione;
- Realizzazione di uno strato drenante con buona resistenza, tipicamente stendendo sul fondo scavo almeno 10-15 cm di pietrisco frantumato ben compattato. Per aumentare le prestazioni del fondo sarà posizionato un geo tessuto di separazione prima del riempimento col pietrisco;
- Realizzazione di un piano di posa con 5-10 cm di sabbia vulcanica o silicea (granulometria 0-5 mm), arricchita con terreno e fertilizzanti organici, che dovrà essere ben compattata e livellata prima della posa delle griglie;
- Installazione della griglia salvapunto carrabile in PEHD;
- Le celle saranno riempite con una miscela di sabbia vulcanica (granulometria 0-5 mm) e terreno vegetale, arricchito con fertilizzanti organici, oppure con sabbia silicea arricchita con torba e humus.

- Sarà seminata l'erba nella superficie finita.

Saranno realizzate due trincee drenanti alla profondità di circa 2 metri, rivestite sopra e sotto da tessuto non tessuto, di lunghezza di circa 18 metri l'una; tali trincee termineranno con un tubo non fessurato che drenerà all'interno della canaletta a bordo strada già esistente. Queste due nuove trincee drenanti sono state previste per andare ad intercettare le acque ipogee e non permettere l'imbibizione dei terreni superficiali.

Verrà inoltre realizzata una canaletta in terra battuta a monte dell'area di parcheggio, in grado di intercettare le acque provenienti dal pendio e di regimarle nel fosso che scorre sul margine occidentale.

Per impedire che le macchine finiscano nella nuova canaletta che sarà realizzata in cima al parcheggio e nel fosso già presente a monte, verranno installate due staccionate in legno nei lati lunghi del parcheggio a nord e a sud.

Il prato carrabile sarà circondato dalla messa a dimora di nuove piante, tipo ginestre e verrà lasciato un varco per collegare il parcheggio al sentiero esistente che porta a Vimignano, che sarà pulito e sistemato per renderlo più facilmente utilizzabile da tutti gli abitanti del borgo e anche meglio segnalato, per incentivarne l'uso anche da parte dei visitatori.

Per quanto riguarda la valutazione delle alternative progettuali, il documento di Valsat specifica che le motivazioni che hanno guidato la scelta progettuale sono sostanzialmente due:

- Da un lato, la necessità di fornire risposte ad un'esigenza del territorio che, considerata in particolare l'orografia dei luoghi e la storicità del borgo (edifici in pietra addossati l'uno all'altro, attraversati da strade strette, su cui non sono disponibili spazi per la sosta), non dispone di adeguati spazi per la sosta;
- Dall'altro, la formalizzazione di un uso attualmente non normato, così da ufficializzare la destinazione ad area di sosta, di quello che oggi sarebbe un pendio inerbito e che viene destinato ad area parcheggio in caso di necessità

e che la proposta rappresenta un elemento di opportunità a sostegno della fruizione del borgo, andando per altro a ufficializzare un modello di utilizzo del territorio già in essere.

VINCOLI E TUTELE

PRG

Il vigente PRG classifica l'area di progetto come:

- Zone E - Territorio non urbanizzato (art.39)
- Aree boscate (art.17.4)
- Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (art. 17.2)

Al riguardo il documento di Valsat specifica che:

“Stanti gli elementi di vincolo indicati, nella presente area sono ammessi interventi che però non possono prescindere dal preservare la naturalità del territorio. L'attuale fruizione della porzione d'area oggetto di intervento, già in uso come area di sosta e libera sia da alberi che arbusti, oltre che da colture agricole, fa sì che si possa procedere ad un giudizio di idoneità alla trasformazione, tenuto conto in particolare dei presupposti di naturalità e tutela ambientale che sono alla base della proposta progettuale avanzata. Si ritiene dunque di poter procedere attraverso la formalizzazione della variante d'uso, a definitiva ufficializzazione di uno schema d'utilizzo già in essere e funzionale alla fruizione antropica del borgo”.

PTM

Nelle Tavole 1 e 2 del PTM l'area è classificata come:

- Ecosistema Agricolo della pianura (art. 16 e 17), come "Aree agricole nelle aree montano-collinari intravallive"

- Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi (art.24 e 47)

In riferimento a questa classificazione il documento di Valsat valuta che l'intervento non è contrario alle prescrizioni, ritenendolo così sostenibile. Segnala in particolare che sarà mantenuta la permeabilità dei luoghi.

Nonostante la vicinanza con il sito della Rete Natura 2000 IT4050013 - ZSC-ZPS - Monte Vigese, l'area di progetto non è interna al sistema delle aree protette e non è dunque soggetta a specifiche tutele di conservazione.

Per quanto riguarda la tutela delle acque sotterranee, il documento di Valsat riporta uno stralcio della Relazione geologica: *“Verrà realizzata una canaletta in terra battuta a monte dell'area di parcheggio, in grado di intercettare le acque provenienti dal pendio e di regimarle nel fosso che scorre sul margine occidentale. In corrispondenza delle 2 venute d'acqua verranno realizzate 2 trincee drenanti (profondità 2 m - lunghezza 13 m cadauna) in grado di intercettare le acque ipogee e non permettere l'imbibizione dei terreni superficiali. Le indagini effettuate e le successive elaborazioni dei dati hanno permesso di individuare i caratteri geologici e geomorfologici generali del sito, anche in riferimento alla circolazione d'acqua, superficiale e sotterranea, valutandone l'idoneità alla realizzazione degli interventi”.*

Nella Tavola 3 del PTM l'area è classificata come:

- Aree a rischio di frana perimetrate e zonizzate (art.29), con rischio di frana di grado R4 (rischio molto elevato). Nel caso di interventi ammessi in aree in dissesto, il grado di stabilità del versante dovrà essere verificato in condizioni statiche e sismiche e l'ammissibilità e sostenibilità dell'intervento dovranno essere valutate sulla base dei risultati di tali verifiche.

La “Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti” del PTM recepisce:

- a) le Unità Idrogeologiche Elementari (UIE) come definite e delimitate nel PSAI
- b) le aree a rischio da frana perimetrate e zonizzate delimitate nei PSAI

Nella Tavola 4 del PTM l'area è classificata come:

zone F - Zona di attenzione per instabilità di versante $\leq 15^\circ$ (art.28). 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.

Al riguardo il documento di Valsat rimanda alla relazione del geologo, che nello specifico si esprime come di seguito riportato: *“Le caratteristiche fisiche dei litotipi investigati (assenza di terreni suscettibili di liquefazione sotto il piano di posa delle fondazioni) lasciano presupporre, in occasione di eventi sismici, il non verificarsi di processi di liquefazione che possano dar luogo a fenomeni di cedimento non controllato anche differenziale.”*

Nella Tavola 5 del PTM l'area è classificata come:

- Fasce di protezione - Aree agricole della collina/montagna costituenti Zone di interesse paesaggistico ambientale (art.47).
- Aree di rispetto degli Osservatori (Osservatorio di Loiano). Le caratteristiche dell'intervento dovranno tenere conto di tale normativa.

L'allegato A del PTM classifica l'area come:

- zone di rispetto delle sorgenti e pozzi
- Aree di ricarica PTCP art. 5.2 e 5.3.

L'allegato B del PTM classifica l'area come:

- Aree a rischio di frana (art. 6.2)
- Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale

Il documento di Valsat valuta che stanti gli elementi di vincolo indicati, nella presente area sono ammessi interventi che però non possono prescindere dal preservare la naturalità del territorio. L'attuale fruizione della porzione d'area oggetto di intervento, già in uso come area di sosta e libera sia da alberi che arbusti, oltre che da colture agricole, fa sì che si possa procedere ad un giudizio di idoneità alla trasformazione, tenuto conto in particolare dei presupposti di naturalità e tutela ambientale che sono alla base della proposta progettuale avanzata. Si ritiene dunque di poter procedere attraverso la formalizzazione della variante d'uso, a definitiva ufficializzazione di uno schema d'utilizzo già in essere e funzionale alla fruizione antropica del borgo.

PSAI

Art. 6 (aree a rischio da frana perimetrate e zonizzate: area in dissesto)

1. Nelle zone 1- area in dissesto - non è ammessa la ricostruzione di immobili distrutti o la costruzione di nuovi fabbricati e nuovi manufatti edilizi né di nuove infrastrutture.

(...)

2. Nelle medesime zone 1 possono essere consentiti:

(...)

e) interventi necessari per la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili. La realizzazione di tali interventi, ad esclusione della manutenzione, è subordinata al parere favorevole dell'Ufficio competente

NTA - PTPR (Piano territoriale paesaggistico regionale)

Art. 26 - Zone ed elementi caratterizzati da fenomeni di dissesto e instabilità

Il documento di Valsat cita al riguardo la Relazione geologica, dove si legge:

“Il futuro parcheggio a raso insiste, come indicata sulla cartografia geologica RER, su una frana attiva e all'atto del sopralluogo non è stato individuato alcun indizio di movimento in atto: la realizzazione del parcheggio non comporta alcun aggravio del grado di stabilità dei luoghi in quanto le movimentazioni dei terreni sono modeste. Inoltre, la realizzazione di un sistema di regimazione delle acque superficiali e soprattutto la messa in opera di 2 trincee drenanti in grado di intercettare le acque ipogee migliorano la stabilità dei luoghi.”

In una nota del 14/08/2024 la CM BO ha rilevato che, come evidenziato nella nota dell'Autorità di Bacino distrettuale del Fiume Po in data 26.06.2024, ai sensi dell'art. 6 delle Norme del PSAI, l'intervento previsto può essere ammissibile solo qualora si tratti di interventi necessari per la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili, chiedendo al Comune di Grizzana Morandi di esplicitare la rispondenza a tale norma dell'intervento proposto, al fine di dimostrarne la fattibilità.

Il comune ha quindi inviato un documento integrativo (Integrazioni PSAI.pdf del 11/10/2024) a firma del geologo incaricato nel quale si dichiara che *“la realizzazione del parcheggio a raso contemplato nel progetto di riqualificazione dell'area può essere ascritta in una delle casistiche previste dall'art. 6 delle Norme del PSAI in quanto infrastruttura già esistente, essenziale per la corretta gestione della mobilità in un ambito di un agglomerato rurale di interesse storico e non delocalizzabile viste le condizioni morfologiche a contorno del borgo. Occorre far presente che attualmente, nell'area indicata in zona 1 "area in dissesto" (art. 6 - scheda PSAI n. 168) non sono visibili indizi che lascino presupporre movimenti in atto e che la costruzione del parcheggio al suo interno non comporta alcun aggravio del grado di stabilità dei luoghi in quanto le movimentazioni dei terreni sono alquanto modeste: il progetto contempla la realizzazione di un sistema di*

regimazione delle acque superficiali con loro convogliamento in un asse di drenaggio principale e soprattutto la messa in opera di 2 trincee drenanti in grado di intercettare le acque ipogee che non fanno altro che apportare un apprezzabile miglioramento del grado di stabilità dei luoghi”.

Con nota del 6/12/2024, preso atto della dichiarazione del geologo incaricato, la CM BO ha chiesto al Comune di dichiarare la fattibilità dell'opera come intervento necessario per la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione di un'infrastruttura esistente riferita a servizi essenziali e non delocalizzabili, anche sulla base di quanto evidenziato nella nota dell'Autorità di Bacino distrettuale del Fiume Po in data 26.06.2024.

In risposta a questa richiesta, con nota del 24/12/2024 il RUP del progetto ha dichiarato *“la fattibilità dell'opera come intervento necessario per l'ampliamento dell'infrastruttura esistente in quanto riferita a servizi essenziali e non delocalizzabili”*

Vincolo idrogeologico (QC del PTM)

L'area è integralmente sottoposta a vincolo idrogeologico, quindi l'intervento deve richiedere l'autorizzazione allo svincolo.

PGRA

La cartografia di dettaglio del PGRA conferma quanto già evidenziato attraverso la lettura della Tavola 3 del PTM, ovvero l'assenza di aree soggette a rischio di alluvioni, in quanto il corpo idrico del reticolo principale maggiormente prossimo all'area di progetto, si localizza ad una distanza di circa 1 km in direzione ovest.

RUMORE

Il Comune di Grizzana Morandi non è ad oggi dotato di un piano di classificazione acustica.

In ottica valutativa occorre dunque applicare i disposti del D.P.C.M. 1/3/91 “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno” strumento ancora vigente, pur se in larga parte superato nei contenuti attraverso l'emanazione della L.447/95 e successivi decreti attuativi, per la definizione delle assegnazioni di classificazione acustica provvisoria, in attesa delle assegnazioni definitive che verranno definite in seno al processo formativo del PUG e della CA.

Leggendo le assegnazioni del vigente PRG comunale, l'area di intervento viene a collocarsi in zona E, mentre il borgo storico di Scola è classificato come zona A:

- Presso l'area del parcheggio e le zone boscate contermini valgono dunque come limiti i 70dBA diurni ed i 60dBA notturni caratteristici di “tutto il resto del territorio”;
- Presso la porzione urbanizzata del borgo devono invece essere rispettati i 65dBA diurni ed i 55dBA notturni.

I valori limite su indicati sono quelli da applicare in attesa della definizione della C.A. comunale, da effettuarsi in applicazione della L.447/95 e s.m.i. e L.R. 15/2011, con il rimando operativo alla DGR 2053/2001.

Il documento di Valsat segnala che il presente intervento si viene a configurare, a fini acustici, come invariante rispetto all'attuale stato dei luoghi, non modificando lo schema di utilizzo dell'area: l'attività prevista è infatti unicamente relativa alla razionalizzazione d'uso dell'area, ufficializzandone la funzione in qualità di area di sosta.

Si tratta peraltro di un'area di piccole dimensioni, atta ad ospitare appena 23 posti auto e quindi a minima potenzialità d'impatto rispetto ai primi potenziali recettori residenziali, considerato che la prima abitazione si colloca comunque ad oltre 40 m di distanza e previa interposizione di un'ampia fascia vegetata, atta a mitigare i seppur limitati indotti sonori derivanti dall'area di sosta.

Si ritiene inoltre che la presente area di sosta non abbia caratteristiche tali da fungere da nuovo attrattore di utenza, fornendo unicamente risposta ad un'esigenza locale, altrimenti soddisfatta

occupando impropriamente la medesima area, oggi non attrezzata.

La valutazione di compatibilità dell'intervento è riferita alle assegnazioni di classificazione provvisoria su indicate, comunque il documento di Valsat ritiene che le stesse riflessioni possano mantenere validità anche a fronte di eventuali assegnazioni aggiornate, in base all'attuale panorama normativo di settore (L. 447/95 e s.m.i., con il conseguente DPCM 14/11/97, per la definizione dei valori limite; L.R. 15/2001 e il correlato strumento operativo DGR 2053/2001, a definizione dei criteri di classificazione).

Si può infatti verificare, applicando l'algoritmo di calcolo proposto per la caratterizzazione acustica dei parcheggi, basato sulla tipologia dei luoghi e il numero di stalli (Park noise study – www.bestellenbayern.de), che l'incidenza verso il recettore di massima prossimità è inferiore a 35 dBA.

ARIA (PAIR 2030)

Il Comune di Grizzana Morandi è ricompreso nella zona "Appennino": area nella quale non si sono rilevati superamenti di PM10 o NO2 e che quindi non rientra nelle aree di criticità segnalate dalla zonizzazione del PAIR (per le quali sono invece dettati gli opportuni condizionamenti e le tutele).

Pur prendendo atto delle tematiche inerenti la tutela della qualità dell'aria, la presente attuazione si pone sostanzialmente come invariante, non prevedendo l'insediamento di nuove attività impattanti, né la generazione di nuovo traffico.

Si prevedono inoltre, a titolo compensativo, nuove piantumazioni arbustive, attualmente assenti sull'area, solo parzialmente inerbita, e in parte sterrata per effetto dell'attuale modello di fruizione a sosta libera.

SUOLO E SOTTOSUOLO E RISORSE IDRICHE

Sotto il profilo idrologico l'area sottesa dal futuro parcheggio è direttamente connessa con l'unità idro-morfologica del Rio Rebono: le acque dilavanti o quelle raccolte dalla strada che corrono lungo i versanti convergono, in modo ordinato e non, nei vari collettori naturali.

Come si evince dalla cartografia geologica, l'area risulta interessata da un movimento franoso sotto forma di deposito di frana attiva complessa (a1g): si tratta di depositi superficiali sotto forma di scivolamenti accompagnati da colamenti di fango o detrito. Attualmente, non sono visibili indizi che lascino presupporre movimenti in atto. Allo stato attuale, l'areale è già utilizzato a parcheggio e si sviluppa su morfologia sub-pianeggiante o debolmente acclive verso la Strada Provinciale.

Si può ipotizzare un assetto stratigrafico costituito da una coltre di materiali detritici di frana e/o depositi di versante, con potenza di circa 4 m costituiti da limo argilloso consistente, con abbondanti ciottoli a copertura dei litotipi arenaceo-marnosi della Formazione di Monghidoro. Le misure effettuate nel foro di sondaggio non hanno evidenziato la presenza di acqua nel foro.

A seguito della conferenza dei servizi tenutasi in data 23 maggio 2024, è stata prodotta una integrazione (documento 'Integrazioni – risposta sismica'), della quale il documento di Valsat riporta uno stralcio ritenuto rilevante:

"Le risultanze delle verifiche nella configurazione dello stato post operam, con uscita delle superfici di scorrimento sia alla base del versante, riferiscono di coefficienti di sicurezza rappresentativi di condizioni di stabilità più che soddisfacenti con un buon surplus di resistenza sia in ambito statico ($F_s = 2,15 \div 2,86$) che dinamico ($F_s = 1,45 \div 2,28$).

Si esprime parere favorevole alla fattibilità del progetto: le indagini effettuate e le successive elaborazioni dei dati hanno permesso di individuare i caratteri geologici e geomorfologici generali del sito, anche in riferimento alla circolazione d'acqua, superficiale e sotterranea, valutandone l'idoneità alla realizzazione dell'intervento.

Il futuro parcheggio a raso insiste, come indicata sulla cartografia geologica RER, su una frana attiva e all'atto del sopralluogo non è stato individuato alcun indizio di movimento in atto: la realizzazione del parcheggio non comporta alcun aggravio del grado di stabilità dei luoghi in

quanto le movimentazioni dei terreni sono modeste. Inoltre, la realizzazione di un sistema di regimazione delle acque superficiali e soprattutto la messa in opera di 2 trincee drenanti in grado di intercettare le acque ipogee migliorano la stabilità dei luoghi.”

PAESAGGIO, AREE VERDI E CLIMA

Il borgo si colloca nell'area di Monte Vigese, un sito di circa 600 ettari di superficie, che interessa i Comuni di Grizzana Morandi e Camugnano.

A circa 200 metri di distanza a sud transita il Fosso Rebono, mentre per quanto riguarda il sistema delle aree protette, l'area si colloca a meno di 500 metri di distanza dal sito della Rete Natura 2000 IT4050013 - ZSC-ZPS - Monte Vigese. Sull'area si estendono boschi di Castagno, Carpino nero e Roverella, inframmezzati da prati, coltivi ed ex coltivi sui quali si sono sviluppati densi cespuglieti e praterie con Ginepro comune. Sulle emergenze rocciose sono concentrati vari habitat rari e di interesse comunitario. Il sito comprende parte dell'Oasi di protezione della fauna "Montovolo"

Un chilometro più a nord invece si sviluppa l'area di collegamento ecologico regionale del fiume Reno.

L'area in esame si localizza a monte della strada di accesso al borgo, nella parte inferiore del declivio prativo, interposta tra due aree di raccolta forestale, soprassuoli caratterizzati dalla presenza di specie quali *Castanea sativa*, *Fraxinus ornus*, *Ostrya carpinifolia*, *Quercus pubescens*, identificate dal database di uso del suolo di dettaglio 2020 come 'Aree con colture agricole e spazi naturali importanti'.

Il documento di Valsat valuta che non si generano interferenze con il sistema ambientale dell'area, in quanto le opere principali corrispondono alla realizzazione di un prato carrabile e a lavorazioni temporanee del terreno. Inoltre, il progetto prevede la messa a dimora di arbusti lungo l'intero perimetro del parcheggio, area attualmente priva di vegetazione arbustiva o arborea, con lo scopo di migliorare la qualità dell'inserimento nel paesaggio e contribuire positivamente alla biodiversità.

MONITORAGGIO

Ai fini del monitoraggio finale sull'intervento, il documento di Valsat propone di verificare la rispondenza dell'as-built alle indicazioni progettuali su richiamate in termini di sostenibilità, verificando in dettaglio che l'esecuzione dell'opera risponda alle prescrizioni fornite, con particolare riferimento al mantenimento della permeabilità d'area, all'introduzione di piantumazioni arbustive lungo la recinzione di perimetro, al rispetto del numero di posti auto previsti, alle scelte progettuali in merito alla regimazione delle acque superficiali.

Nuovo parcheggio Rocchetta Mattei

La "Rocchetta Mattei" deve il suo nome al conte Cesare Mattei, che la fece edificare sulle rovine della Rocca di Savignano, un'antica costruzione risalente al XIII secolo. La struttura del castello fu modificata più volte dal conte durante la sua vita e dai suoi eredi, rendendola un labirinto di torri, scalinate monumentali, sale di ricevimento, camere private che richiamano stili diversi. Tutto ciò ha dato vita ad un'architettura decisamente "eclettica" nel suo stile.

Nel 2005, la Fondazione Cassa di Risparmio di Bologna acquistò il castello ed iniziò i lavori di consolidamento e di restauro che hanno permesso di renderne visitabile circa una metà.

Attualmente, gli accessi sono disposti come segue: il principale si trova a sud-ovest, con l'ingresso direttamente dalla Strada Statale 64, mentre un secondo accesso, posizionato a nord, accoglie i visitatori provenienti dal centro abitato e li guida direttamente al cortile della Rocchetta Mattei.

Il complesso si trova direttamente connesso ai principali tracciati escursionistici e turistici, uno dei più importanti è quello dell'Eurovelo 7, che collega Capo Nord in Norvegia all'isola di Malta nel Mediterraneo, passando per Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Repubblica Ceca, Austria e Italia.

Questo è uno dei percorsi più ambiziosi e più interessanti dal punto di vista naturalistico di tutta la rete Eurovelo. Attualmente, è in fase di programmazione il tratto di percorso che segue il tracciato storico della ferrovia che fu realizzata nel Novecento per la costruzione della diga di Suviana e che oggi è quasi scomparso. Questo nuovo percorso sarà parte integrante della rete ciclabile EV7 e si collegherà direttamente all'area del Palagio e all'ingresso alla Rocchetta Mattei.

Attualmente, l'assenza di spazi di sosta nelle vicinanze del sito storico non offre alcuna soluzione ai visitatori che giungono in macchina, i quali costituiscono la maggioranza rispetto a quelli che giungono al sito utilizzando mobilità più sostenibili. Questa criticità si accentua nei giorni di elevato afflusso turistico, ovvero durante il fine settimana. Nelle giornate meno affollate, si contano solitamente dai 40 a 50 veicoli parcheggiati lungo la strada, mentre nei giorni di maggior afflusso turistico il numero registra dei picchi eccezionali di 100-120 unità.

Questo fenomeno crea una serie di criticità. Innanzitutto, mette a rischio la visibilità e l'accesso alla Rocchetta Mattei e inoltre comporta un problema di sicurezza stradale, con una carreggiata resa stretta dalla presenza e dalla sosta dei veicoli, e con il pericolo per i pedoni che sono costretti a camminare lungo la sede stradale carrabile.

La realizzazione di un nuovo parcheggio rappresenta un importante primo passo verso la soluzione di queste problematiche, consapevoli del fatto che esso non sarà una soluzione definitiva del problema, bensì un intervento significativo voluto dall'amministrazione comunale per garantire una maggiore sicurezza ai visitatori della Rocchetta Mattei.

Il nuovo parcheggio è previsto all'interno dell'area cortiliva "bassa" del Palagio, un complesso originariamente collegato alla Rocchetta, poi modificato nel tempo e oggi in stato di abbandono, del quale però è previsto il recupero con fondi PNRR.

L'area individuata è posta in una posizione baricentrica seppure al margine dei due plessi. L'intera area è poi racchiusa tra la strada provinciale n. 62 e la strada comunale che porta a Collina di Savignano.

Il terreno dell'area cortiliva, caratterizzato da una bassa pendenza, è ricoperto da prato stabile polifita e sovrastato a sud-est da un alto filare di tigli europei posti a ridosso del rilievo roccioso sopra il quale sorge la Rocchetta. Sotto a questi tigli, sul piano rialzato sopra la scarpata di sud-est, passa il sentiero di collegamento protetto a monte da un vecchio muro a secco per il contenimento del terreno.

All'interno della corte sono presenti alcuni esemplari di ciliegio. In posizione leggermente più defilata verso il complesso del Palagio è presente un esemplare di noce di ragguardevoli dimensioni.

La proposta di progetto intende approfondire e risolvere le seguenti criticità e bilanciare quattro fattori principali:

- A. Preservare le visuali sul sito della Rocchetta Mattei da lontano e dall'alto.
- B. Garantire la maggiore accessibilità ai luoghi da parte di visitatori anziani e con difficoltà psicomotorie.
- C. Preservare le caratteristiche geo-morfologiche del sito.
- D. Preservare le visuali sul sito della Rocchetta Mattei da vicino.

In risposta ad una richiesta di integrazioni della CM BO, il progettista ha specificato (RNTA - Risposta su alternative progettuali e bilancio arboreo.pdf) che le alternative valutate nella fase iniziale della concezione del progetto possono essere riconducibili a n.4 proposte:

- A. **Realizzazione del parcheggio nella zona a monte del campo, sopra il futuro tracciato Eurovelo 7, ovvero coincidente con il mappale 405 foglio 49.** Oltre alle problematiche inerenti la viabilità della strada comunale verso Collina di Savignano come unico possibile accesso in questa alternativa, la soluzione A avrebbe generato un elevato impatto

paesaggistico, non mitigabile, su tutte le viste della Rocchetta Mattei da est, oltre il fiume Limentra, lungo la strada che collega la località Ponte a Campolo passando per il Villino Romito (Linea di Presa VL - elaborato RGIP "Relazione Generale di Inserimento Paesaggistico). In aggiunta, tale alternativa, da realizzarsi su terreno scosceso, avrebbe previsto importanti opere di sbancamento con relativi contenimenti che avrebbero modificato significativamente la morfologia del terreno attuale.

B. Realizzazione del parcheggio nella zona a valle del campo, sopra la strada provinciale 62, ovvero coincidente con la porzione bassa del mappale 412 foglio 49.

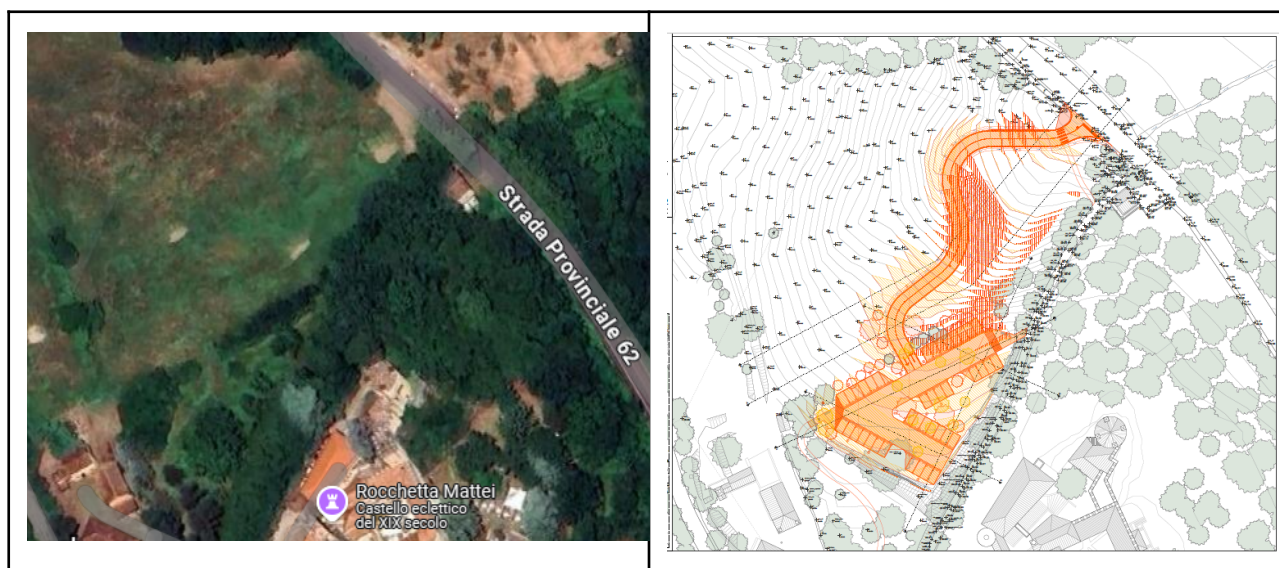
Tale soluzione risultava vantaggiosa dal punto di vista dell'accessibilità dalla provinciale, ma portava con sé una serie di problematiche: modesto impatto paesaggistico sulle visuali della Rocchetta dalla strada Porrettana (Linea di presa ST - elaborato RGIP "Relazione Generale di Inserimento Paesaggistico), come mostrato nello schema a pagina 12 della RTPR "Relazione Tecnica di Progetto"; ridotta accessibilità del sito turistico, specialmente per persone con ridotta capacità fisico-motoria a causa del dislivello e della distanza tra la parte bassa e l'ingresso al monumento; necessità di significativi sbancamenti per la realizzazione dell'opera vista la morfologia del terreno in questa porzione; area ricadente quasi interamente in zona 4 dello PSAI;

C. Realizzazione del parcheggio nella zona centrale del campo, appena al di sotto del futuro tracciato dell'Eurovelo 7, ovvero nella parte alta del mappale 412 foglio 49.

Tale soluzione sarebbe risultata migliorativa rispetto alla A e B, ma a differenza della D avrebbe avuto un impatto maggiore sul paesaggio e sulle viste da lontano della Rocchetta, seppur mitigabile, e sulle viste da vicino, in particolar modo per il passaggio dell'Eurovelo 7.

D. Realizzazione del parcheggio, in zona centrale, all'interno dell'area cortiliva del Palagio, ovvero coincidente con il mappale 411 foglio 49.

Soluzione adottata, in quanto rispondente al meglio ai criteri di valutazione della scelta, come enunciati al capitolo 3 della RTPR "Relazione Tecnica di Progetto". In sintesi, questa soluzione prevede il minor impatto ambientale dell'opera, sulle viste da lontano, nascondendo il parcheggio tra l'altopiano della Rocchetta e il filare di vegetazione già in essere. Inoltre, l'alternativa risulta ottimale per l'accessibilità al sito, sia della Rocchetta che del Palagio, sia per la vicinanza planimetrica (baricentrica rispetto ai due complessi, monumento storico e futuro centro di attività storico culturali e sociali) sia per il minimo dislivello rispetto ai due ingressi. L'alternativa inoltre, sfrutta il falso-piano dell'area per la realizzazione del parcheggio, riducendo al minimo gli scavi di sbancamento e preservando la configurazione geomorfologica del sito.



VINCOLI E TUTELE

PRG

Le tutele presenti nel vigente PRG del Comune di Grizzana Morandi per l'area di progetto vengono valutate nel documento di Valsat come segue:

- Edifici tutelati (art.35). Non si riscontrano elementi condizionanti le opere di progetto, essendo la totalità di queste collocate esclusivamente in aree non interferente con le geometrie degli edifici tutelati.
- Aree boscate (art.17.4). Il documento di Valsat specifica che non sono state rilevate le caratteristiche proprie delle aree boscate e viene quindi proposto lo stralcio cartografico di tali aree
- Individuazione delle Unità Idrologiche Elementari;
- Fascia di rispetto zona stradale (art.15). Le caratteristiche dell'intervento rispettano i condizionamenti all'interno della porzione di progetto ricompresa nella fascia di rispetto stradale, in quanto non prevedono alcun tipo di costruzione di edifici o di altri manufatti
- Zone E (art.39: "Sono le parti del territorio non urbanizzate. Gli insediamenti ricadenti in tali zone sono finalizzati o comunque connessi all'uso prevalentemente agricolo delle stesse, associato ad altre funzioni compatibili con il mantenimento delle caratteristiche dell'ambiente rurale. [...] Gli interventi per il recupero e l'integrazione degli insediamenti esistenti devono tenere conto delle esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio agricolo ed in generale, di tutela dell'ambiente"). Stanti gli elementi di vincolo indicati, sull'area sono ammessi interventi che però non possono prescindere dal preservare la naturalità del territorio.

PTM

Nelle Tavole 1 e 2 del PTM l'area è classificata come:

- Ecosistema Agricolo della pianura (art. 16 e 17), come "Aree agricole nelle aree montano-collinari intravallive"
- Ecosistema forestale (art.24 e 47)
- Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi (art.24 e 47)

In riferimento a questa classificazione il documento di Valsat valuta che:

"Le caratteristiche dell'intervento non risultano contrarie ai condizionamenti derivanti dalla tutela degli ecosistemi individuati dalla tavola del PTM, ritenendolo così sostenibile. Si segnala che in merito alla permeabilità dei luoghi che verrà ridotto a seguito della creazione del percorso stradale e delle pavimentazioni drenanti nell'area a parcheggio, le soluzioni progettuali sono caratterizzate in maniera tale da garantire la massima efficienza del deflusso idrico suolo e che verrà implementate la quota di alberature a arbusti, utile ad aumentare e compensare anche l'intercettazione delle acque meteoriche, oltre agli altri elementi di qualità ambientale derivanti dalla vegetazione. In merito alla localizzazione dell'area di progetto all'interno dell'ecosistema forestale, si rimanda al commento della Tavola 5 del PTM del presente documento. Nonostante la distanza di 1,5 km con il sito della Rete Natura 2000 IT4050013 - ZSC-ZPS - Monte Vigese (si veda il cap. 4.2 del presente documento), l'area di progetto non si localizza all'interno degli elementi facenti parte il sistema delle aree protette e non è dunque soggetta a specifiche tutele di conservazione parallele a quelle della disciplina urbanistica.

Considerato l'utilizzo di superfici drenanti, il deflusso delle acque avverrà per infiltrazione graduale nel sottosuolo, tuttavia si prevede una pendenza minima in tutte le superfici del parcheggio, per far scorrere l'acqua che rimane in superficie verso le aree verdi interne e di confine.

Inoltre, per quanto emerso dalla relazione geologica allegata alla documentazione di progetto,

viene segnalato che dalle indagini realizzate (sondaggi geognostici diretti con escavatore meccanico) ed in relazione alla componente litologia dei materiali presenti (coltre argillosa a bassissima permeabilità), oltre che dall'assenza di falda freatica in s.s. si conferma, per l'intervento in progetto, emerge la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee, che per il contesto geologico e stratigrafico dell'area, qui non sono presenti".

Nella Tavola 3 del PTM l'area è classificata come:

- Aree a rischio di frana perimetrata e zonizzata (art.29), con rischio di frana di grado R4 (rischio molto elevato). Nel caso di interventi ammessi in aree in dissesto, il grado di stabilità del versante dovrà essere verificato in condizioni statiche e sismiche e l'ammissibilità e sostenibilità dell'intervento dovranno essere valutate sulla base dei risultati di tali verifiche.

A questo riguardo il documento di Valsat richiama la Relazione Geologica nella quale è riportato che *"l'intervento in progetto è consentito senza prevedere ulteriori verifiche ed approfondimenti per quanto riguarda la valutazione del rischio di versante. Nell'ambito del progetto è stata comunque redatta una proposta di modifica della Scheda, allegata a fine testo, che tiene conto di quanto riscontrato a seguito delle indagini e approfondimenti effettuati."*

Nella Tavola 3 del PTM l'area è classificata come:

- zone "F - Zona di attenzione per instabilità di versante $\leq 15^\circ$ (art.28)", per l'area dove è prevista la realizzazione della strada di collegamento con la SP62. 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.
- zone "S – substrato rigido affiorante e subaffiorante (art.28)", in corrispondenza dell'area del parcheggio

Il documento di Valsat rimanda alla relazione del geologo, il quale al riguardo afferma che:

"In base alle Norme di Attuazione del PTM (art. 28) per l'area in esame ricadenti in zona S gli effetti attesi e approfondimenti richiesti sono: "aree potenzialmente non soggette ad effetti locali; sono comunque richieste indagini per la stima di Vs30, in caso di Vs30 \geq 800 m/s non è richiesta nessuna ulteriore indagine o approfondimento, mentre in caso di Vs30 \ll 800 m/s l'area dovrà essere considerata come N e dovrà essere stimata dell'amplificazione stratigrafica, in relazione a tali aree è ritenuto sufficiente il II livello di approfondimento", effettuati gli accertamenti conseguenti. Mentre 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. Vista la tipologia di opera in progetto, che non prevede la realizzazione di opere di rilevanza sismica in corrispondenza di tale area, non si ritengono necessari approfondimenti di III livello, per la stima della risposta sismica locale si potrà fare riferimento all'approccio semplificato previsto dalle NTC18."

Nella Tavola 5 del PTM l'area è classificata come:

- Fasce di protezione - Aree agricole della collina/montagna
- Unità ambientali naturali di Boschi e arbusteti ambientale (art.47 – Reti ecologiche).
- Aree di rispetto degli Osservatori (Osservatorio di Loiano).

A questo riguardo, l'Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese, in data 13/11/2023 ha comunicato l'esito del sopralluogo riferito alla richiesta di modifica della carta forestale sui mappali

317, 410, 411, 412 parte e 947 parte al foglio 49 del Comune di Grizzana Morandi:

“Effettuato il sopralluogo si è potuto accertare quanto segue:

- *La porzione più a SUD dell'area oggetto di richiesta, risulta essere un'area non boschiva composta da un perimetro di siepi con prunus sp. e cipressi dell'arizona, un gruppo di pini neri a ridosso dell'abitato e piante sparse di noci, peri, ciliegi ecc... all' interno del perimetro succitato;*
- *Ad EST dell'area richiesta, lungo tutto il perimetro è presente un sentiero che partendo dalla SP 62 risale dolcemente, costeggiando il perimetro OVEST della Rocchetta Mattei con andamento NORD-EST/SUD-OVEST che termina nei pressi del cancello di ingresso alla Rocchetta. Questo sentiero è costeggiato ad OVEST da un “filare” di Tiglio ibrido.*

Per quanto sopra esposto si comunica che, per le competenze dell'ufficio scrivente e fatto salvo diritto di terzi: tale area non presenta le condizioni ai sensi dell'Art 3 comma 6 del DL 34/2018 per poter essere definita area boschiva (vedi allegati). Pertanto si chiede lo stralcio all'ente competente dalla carta forestale del poligono qui sotto allegato. Si specifica inoltre che il filare di tigli non rientra nelle definizioni di filare alberato dell'Art. 2 comma 1 lettera d del regolamento forestale; ma risulta un semplice filare di piante arboree a scopo ornamentale che non presenta la fisionomia di una formazione lineare arborea.”

L'allegato B del PTM classifica l'area come:

- UdP del PTCP (art. 3.1 e 3.2) Montagna media occidentale
- Beni architettonici vincolati (art. 6.2 e 6.8)
- Aree a rischio di frana sottoposte a perimetrazione e zonizzazione (art. 6.2) – Scheda 78

Il documento di Valsat non ravvisa incongruenze tra le caratteristiche del progetto e quelle di tali zonizzazioni. Risulta realizzata la verifica della compatibilità paesaggistica ai sensi di legge.

L'area è soggetta al Vincolo idrogeologico (QC del PTM). La realizzazione di interventi che determinano movimentazione di terreno è subordinata al rilascio di autorizzazione preventiva, secondo quanto disposto dal “Regolamento per la gestione del vincolo idrogeologico”. In base a tale normativa l'intervento deve prevedere l'inoltro della pratica di autorizzazione.

PGRA

La cartografia di dettaglio del PGRA conferma quanto già evidenziato attraverso la lettura della Tavola 3 del PTM, ovvero l'assenza di aree soggette a rischio di alluvioni, in quanto il corpo idrico del reticolo principale maggiormente prossimo all'area di progetto, si localizza ad una distanza di circa 150 m in direzione ovest, ad una quota altimetrica inferiore.

PSAI

La CM BO, in sede di richiesta di integrazioni, ha evidenziato che parte della strada di accesso in progetto del nuovo parcheggio ricade nella zona 4 "area da sottoporre a verifica" (artt. 8-9-10 dello PSAI Reno) nella proposta di modifica della scheda delle aree a rischio da frana perimetrata e zonizzate, chiedendo quindi delucidazioni in merito all'iter di modifica della scheda e chiedendo di chiarire la coerenza della nuova strada nell'assetto proposto rispetto alle norme PSAI (art. 8), valutando eventualmente alternative di tracciato che evitino la suddetta zona 4, come ad esempio l'accesso da sud al parcheggio attraverso la strada comunale che porta a Collina di Savignano

Con la Relazione B1.3 “Risposta a richieste di integrazioni documentali” di giugno 2024, i progettisti hanno chiarito che *“Per le opere previste nel progetto, sulla base delle Norme PSAI così come riportato nell'elaborato geologico, non è richiesta nessuna variazione alla scheda PSAI in quanto tali opere sono fattibili senza ulteriori approfondimenti in materia di rischio. Il progetto così come presentato, è quindi già compatibile con la scheda PSAI in essere. In relazione è stata inserita la nuova perimetrazione proposta in quanto le nuove indagini geognostiche dirette hanno consentito*

di integrare le informazioni esistenti, consentendo così di poter proporre una modifica della scheda. In ogni modo, questa proposta di modifica esula dal procedimento in corso.

In merito alla valutazione delle alternative progettuali, in fase di fattibilità si è valutato sia l'accesso del parcheggio da nord, ovvero dalla provinciale n. 62, sia l'accesso da sud, ovvero dalla strada comunale che porta a Collina di Savignano. Questa seconda ipotesi è stata scartata in merito alle valutazioni condivise in data 22/11/2023 con l'area pianificazione della CMBo e riguardanti:

- *Interferenza con il futuro tracciato di EuroVelo7.*
- *Restringimento importante della carreggiata all'imbocco della strada Comunale, e relative problematiche generate da un incremento di traffico su quel tratto*

PROGETTO

La superficie complessiva del parcheggio è di circa 1.245,00 mq, di cui 545,00 mq di stalli e 700,00 mq di aree di manovra. Le due "isole" verdi in mezzo al parcheggio occupano invece una superficie di circa 550,00 mq.

Il parcheggio si articola poi in due rami, uno sull'asse nord-est/sud-ovest che conta 22 posti auto ed uno sull'asse sud-est/nord-ovest che conta 18 posti auto. Le due direzioni sono come due ramificazioni che partono dal punto di entrata al percorso sterrato che porta alla biglietteria della Rocchetta. La suddivisione in due rami aiuta sia a mitigare la presenza del parcheggio, sia inserire meglio l'elemento nel terreno in falso-piano dell'area cortiliva. Tra i punti medi delle due aree, vi è un dislivello di circa 1,50 m. A parte i 4 posti dedicati ai motocicli, si arriva ad un totale di 40 posti auto a disposizione per i futuri visitatori del sito storico-monumentale, ai quali si aggiunge il posto disabili collocato all'ingresso del cancello della Rocchetta Mattei.

Le forme più naturali rappresentano le "isole" verdi e le rientranze per interrompere la serie continua di macchine parcheggiate, mentre gli stalli assumono sempre una forma regolare, ed una dimensione di 2,60 x 5,60 m. L'area di manovra avrà una larghezza che varia dai 6,00 m ai 6,50 m quando i parcheggi sono posti su entrambi i lati.

Per accedere al parcheggio si prevede la realizzazione di una strada della larghezza di 5,50 m, che si incrocia con la S.P.62 nel punto dove attualmente finisce il marciapiede che collega il sentiero della Rocchetta con la piazza della Chiesa di Alvar Aalto. La strada si caratterizza da tratti con pendenza sostenuta, dal 8,00% al 13,00%, per poter vincere il dislivello di 13,50 m che serve ad accedere al parcheggio. La quota di partenza è infatti a 280,50 m s.l.m mentre l'arrivo all'area parcheggio si attesta a 294,00 m.s.l.m. La strada così progettata ha una pendenza media dell'11% e si sviluppa per una lunghezza di 124,50 m.

Mentre i primi 85,00 m la strada è a doppio senso, nel raccordo che si colloca ad un'altimetria media di 290,00 m, essa si divide in due, un tracciato che sale fino all'ingresso, della larghezza di 4,00 m ed un tracciato che dall'uscita si ricollega alla strada, sempre della larghezza di 4,00 m.

Il percorso che sale quindi, affronta un dislivello di 4,50 m ed ha una lunghezza di 40,00 m. Il percorso che scende invece, parte da una quota più bassa, seguendo le pendenze interne al parcheggio, ovvero da 292,50 m e si ricollega alla strada a doppio senso in una lunghezza di 15,00 m. Questo risulta il tratto più pendente, arrivando ad una rampa al 15%, per poter affrontare un dislivello di 2,50 m in una lunghezza contenuta

Vista la natura dell'intervento e le pendenze in gioco, il materiale scelto per la superficie stradale è l'asfalto.

Contestualmente alla realizzazione della strada, verrà realizzata, per alcuni tratti al di sotto di essa, una linea fognaria delle acque nere, che conferirà le acque provenienti dal complesso del Palagio alla fognatura pubblica sulla strada provinciale n. 62.

Il nuovo parcheggio è caratterizzato per la totalità dall'utilizzo di superfici drenanti, siano esse in misto stabilizzato drenante, tipo Terrasolida City Open Paving, per le aree di manovra o in autobloccanti drenanti per le aree di sosta. Gli altri elementi saranno caratterizzati dalle bordature in lame di acciaio cor-ten, con risvolto sulla parte sommitale, nelle delimitazioni tra area carrabile e

aree verdi. Gli autobloccanti previsti sono del tipo lineare, con fughe a tutta lunghezza interrotte da elementi pieni sul lato dove si accostano alla pavimentazione dell'area di manovra. La tonalità delle pavimentazioni sarà del tipo naturale, in color grigio chiaro o grigio sabbia.

Infine, il percorso che dal parcheggio, attraversando il "Giardino del Palagio", porta alla biglietteria attualmente ipotizzata nel piano seminterrato del "Villino Adua" all'interno sarà realizzato in materiale naturale tipo ghiaia stabilizzata.

La strada di accesso al parcheggio che collega la zona adibita alla sosta con la provinciale è costeggiata da due canali di scolo inerbiti per la raccolta delle acque e il convogliamento nel recettore esistente a valle dell'areale. Quest'ultimi saranno realizzati con piccoli salti di quota regolari per poter ridurre la velocità discendente dell'acqua.

Il progetto prevede il recupero e la sistemazione della siepe naturale esistente posta tra la strada di accesso e i due corpi del parcheggio attraverso operazioni di diradamento, potatura e selezione della vegetazione esteticamente di rilievo.

La funzione ombreggiante degli alberi sarà accentuata anche dalla piantumazione di alcuni esemplari all'interno del parcheggio stesso.

RUMORE

Il Comune di Grizzana Morandi non è ad oggi dotato di un piano di classificazione acustica.

In ottica valutativa occorre dunque applicare i disposti del D.P.C.M. 1/3/91 "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno" strumento ancora vigente, pur se in larga parte superato nei contenuti attraverso l'emanazione della L.447/95 e successivi decreti attuativi, per la definizione delle assegnazioni di classificazione acustica provvisoria, in attesa delle assegnazioni definitive che verranno definite in seno al processo formativo del PUG e della CA.

Leggendo le assegnazioni del vigente PRG comunale, l'area di intervento viene a collocarsi in zona E, mentre i due complessi storici del Palagio e della Rocchetta Mattei sono classificati come zona A:

- Presso l'area del parcheggio e le zone boscate contermini valgono dunque come limiti i 70dBA diurni ed i 60dBA notturni caratteristici di "tutto il resto del territorio";
- Presso le due porzioni storiche del borgo devono invece essere rispettati i 65dBA diurni ed i 55dBA notturni.

I valori limite su indicati sono quelli da applicare in attesa della definizione della C.A. comunale, da effettuarsi in applicazione della L.447/95 e s.m.i. e L.R. 15/2011, con il rimando operativo alla DGR 2053/2001.

A fronte della proposta di progetto avanzata, e tenuto conto delle assegnazioni di Classificazione Acustica provvisoria, il documento di Valsat non rileva ostative all'attuazione dell'intervento. Con l'inserimento della nuova area di sosta presso l'area verde a nord ovest della Rocchetta si viene ad introdurre una nuova sorgente sonora sull'area, sorgente correlata alla movimentazione delle auto sia lungo la viabilità di accesso al nuovo parcheggio, sia sull'area di sosta medesima. L'area di sosta è comunque di ridotte dimensioni e collocata in posizione tale da impattare unicamente i due siti storici a cui sarebbe posta a servizio. Si ritiene inoltre che la presente area di sosta non abbia caratteristiche tali da fungere da nuovo attrattore di utenza, pur collocandosi in prossimità dell'abitato di Riola, trattandosi di un intervento in una risposta ad un'esigenza locale, altrimenti soddisfatta occupando impropriamente la banchina stradale della SP 62, oggi non attrezzata a tal fine con potenziali problemi legati alla sicurezza della circolazione. Al contrario, quest'area di sosta apparirebbe poco appetibile per i residenti di zona, per via della distanza e del dislivello rispetto alle prime abitazioni nel caso di volerle raggiungere a piedi, ripercorrendo a ritroso la SP 62 a rientrare verso Riola.

Per determinare le potenzialità d'impatto correlabili alla nuova area di sosta se ne è modellato lo scenario emissivo su piattaforma di calcolo (software previsionale IMMI ver. 2021). Si è ipotizzato

di modellare uno scenario in cui sull'area di sosta siano presenti le quasi 40 auto che ne esaurirebbero la capienza, assumendole tutte in manovra: applicando l'algoritmo di calcolo proposto per la caratterizzazione acustica dei parcheggi, basato sulla tipologia dei luoghi e il numero di stalli (Park noise study – www.bestellenbayern.de), si è stimata una rumorosità diffusa sull'area ristretta del parcheggio che non supera comunque i 60dBA, grazie anche alla forma dell'area dedicata alla sosta ed alla distribuzione degli stalli su di essa, frammista ad aree verdi come da descrizione di progetto.

Alteramente, in sede modellistica si è tenuto conto della presenza, sulla viabilità di accesso, di ulteriori 20 auto in movimento (algoritmo di calcolo applicato: XPS 31/133), 10 delle quali in entrata e 10 in uscita, interessando quindi entrambi i rami viari che si connettono con il nuovo parcheggio. La modellazione d'area riferisce il seguente scenario emissivo, che descrive l'impatto diretto della nuova area di sosta, ma senza tener conto né delle altre sorgenti sonore di zona, né degli elementi di mitigazione presenti come per esempio l'ampia vegetazione presente in loco, muretti, ecc:

Leggendo la mappa d'area prodotta si può verificare che:

- Presso i volumi edilizi costituenti il complesso della Rocchetta (l'impatto dell'area di sosta interessa solo il retro dell'edificio, rispetto alla strada) l'esposizione a rumore raggiunge al massimo i 45 dBA; presso il complesso del Palagio non si superano invece i 42 dBA.
- Presso l'edificio sparso collocato in zona E possiamo verificare che gli edifici maggiormente impattati sono quelli posti a nord del complesso del Palagio, lungo la via per Savignano: si tratta di volumi edilizi a pregresso uso residenziale che oggi appaiono in stato di abbandono, ma per i quali si prevede, in una futura fase di recupero, l'insediamento di attività di servizio al complesso storico, a ridotta sensibilità acustica (esercizi commerciali, punto vendita prodotti agricoli di zona, magazzino, servizi ai cicloturisti, ecc.). Il livello d'impatto atteso presso di essi si attesta sui 40-42 dBA. Appare dunque immediatamente evidente la piena conformità normativa delle emissioni del parcheggio, anche se la relativa fruizione, pur prevalentemente diurna, può essere anche occasionalmente notturna, in concomitanza alle aperture eccezionali che talvolta vengono attivate presso il sito storico in oggetto:
- Presso gli edifici collocati in zona A si è stimato un impatto compreso fra 42 e 45 dBA, in riferimento ad una condizione d'uso del parcheggio di potenziale massimo impatto, quando in media le relative emissioni possono ritenersi più che dimezzate. Rispetto al limite acustico assegnato in base alla classificazione provvisoria e pari a 65 dBA diurni e 55 dBA notturni appare dunque evidente l'ampio margine fra i valori indicati, per poter sostenere la piena conformità normativa dell'intervento, assunto che presso i fronti d'affaccio dei primi recettori esposti al parcheggio non impattano in linea diretta altre sorgenti sonore di rilievo, così che gli impatti attesi saranno di poco superiori alle stime effettuate, tenendo conto dell'incidenza del rumore di fondo di zona, ma sicuramente ben al di sotto del limite normativo.
- Presso gli edifici collocati in zona E si è stimato un impatto compreso fra 40 e 42 dBA, di nuovo in riferimento ad una condizione d'uso del parcheggio di potenziale massimo impatto, quando in media le relative emissioni possono ritenersi più che dimezzate. Seguendo la stessa considerazione su esposta per gli edifici in zona A, anche in questo caso l'ampio margine rispetto al limite di legge e l'assenza di altre sorgenti sonore di rilievo sull'area, rende attestabile la piena conformità normativa dell'intervento.

ARIA

Il Comune di Grizzana Morandi è ricompreso nella zona "Appennino": area nella quale non si sono rilevati superamenti di PM10 o NO2.

Il documento di Valsat indica che l'ambito dell'Appennino non rientra nelle aree di criticità segnalate dalla zonizzazione del PAIR (per le quali sono invece dettati gli opportuni

condizionamenti e le tutele). Pur prendendo atto delle tematiche inerenti la tutela della qualità dell'aria, la presente attuazione si pone sostanzialmente come invariante per la qualità dell'aria di Riola, non prevedendosi un aumento del traffico attratto, quanto piuttosto la razionalizzazione degli usi sull'area. Un parcheggio dedicato non può che agevolare la fruibilità del sito, con una conseguente riduzione delle percorrenze per la ricerca di un punto in cui lasciare l'auto per la visita al sito storico. Si prevedono inoltre, a titolo compensativo, nuove piantumazioni arboree e arbustive, attualmente presenti in maniera minore e di ridotta efficienza ambientale, insieme all'utilizzo di pavimentazioni drenanti su tutta l'area di parcheggio.

MOBILITA'

In fase di richiesta di integrazioni la CM BO ha chiesto:

- l'elaborazione di una tavola di inquadramento di maggior dettaglio, rispetto all'inquadramento urbano-paesaggistico (tavola ARC.01) già sviluppato, che dia un'adeguata rappresentazione della rete dei percorsi pedonali e ciclabili esistenti, di previsione e di progetto a servizio del complesso monumentale, dando evidenza della continuità, leggibilità e sicurezza degli stessi anche in attraversamento alla viabilità principale a partire dall'area a valle, con particolare cura del collegamento con la fermata del trasporto pubblico e con i parcheggi esistenti e di progetto
- data la vicinanza della Rocchetta Mattei della Ciclovia del Sole Eurovelo 7 in corso di progettazione, di specificare se il progetto contenga la previsione di opportuni posti per la sosta delle biciclette, possibilmente coperti e con punto di ricarica elettrica. Rispetto alla mobilità pubblica si chiede di chiarire se sono state previste per la Rocchetta Mattei aree di attestamento dei bus (sia turistici che di linea) e facilitare la salita/discesa dei visitatori a partire dalle persone a ridotta mobilità, anche con l'occasione della realizzazione del nuovo parcheggio e del nuovo corsello stradale.
- di esplicitare nei rapporti ambientali predisposti per i due parcheggi proposti le alternative progettuali valutate, sia nell'assetto fisico dei parcheggi che dei loro accessi, elencando eventualmente le soluzioni non destinate alla sosta di auto private, motivando la scelta definitiva, anche in relazione all'obiettivo di sostenere il turismo sostenibile nell'ambito dell'investimento PNRR M1C3 Misura 2, Investimento 2.1 "Attrattività dei Borghi Storici", nonché eventualmente in relazione all'utilizzo attuale di tali luoghi.

Con la Relazione B1.3 "Risposta a richieste di integrazioni documentali" di giugno 2024, i progettisti hanno chiarito che *"il programma dell'amministrazione ha previsto la realizzazione del punto di ricovero biciclette all'interno del lotto adiacente, ovvero quello del Compendio del Palagio, per il quale si rimane in attesa di un finanziamento specifico. La previsione è quella di realizzare questi servizi all'interno del fabbricato "Ex-Stalla", il cui prospetto sul lato lungo è dirimpetto al tracciato in progettazione per l'Eurovelo 7. Considerando la collocazione della sosta dei bus (turistici e di linea), l'intervento di realizzare un'infrastruttura puntuale per la fermata rimane esterna all'area d'intervento del Parcheggio, e nelle previsioni di futuri interventi legati alla riqualificazione del lotto adiacente, ovvero quello del Compendio del Palagio"*.

Sempre in risposta a richiesta di integrazioni è stato inoltre specificato che *"il parcheggio presentato non è un intervento risolutivo della situazione, in quanto tale intervento prevederebbe un differente investimento di risorse e una delocalizzazione degli ulteriori parcheggi per evitare di impattare sul contesto paesaggistico del monumento. L'intervento è quindi concepito per garantire un sensibile miglioramento della situazione attuale. Inoltre, in parallelo sono previste politiche di potenziamento dell'utilizzo di mezzi pubblici per raggiungere la Rocchetta Mattei, specialmente mediante utilizzo del treno, in modo da incentivare una mobilità più sostenibile verso il monumento e la montagna. In seguito a queste politiche sarà di nuovo valutata l'effettiva necessità di ulteriori posti auto ed il loro miglior collocamento.*

Per quanto concerne la gestione del deflusso del traffico nei giorni di maggior affollamento, si

prevede inizialmente l'utilizzo di personale volontario per limitare la risalita di auto durante i week-end, quando il parcheggio è già pieno".

SUOLO E SOTTOSUOLO

La Relazione geologica conclude l'analisi valutando che non si riscontrano controindicazioni di natura geologico e morfologica alla realizzazione delle opere previste che appaiono, da un punto di vista geologico e geomorfologico, pienamente fattibili in base agli elementi analizzati nella Relazione stessa e qui sintetizzati:

a) Classificazione sismica:

- Comune di Grizzana Morandi Zona 3;
- Categoria di suolo: C;
- Categoria topografica T1, ST = 1,0;
- Coordinate geografiche del sito d'intervento ED50 (Lat,Lng): 44.225828,11.060601.

b) Modello geotecnico:

- Il modello geotecnico è rappresentato graficamente nella sezione litotecnica allegata a fine testo;
- I parametri geotecnici caratteristici sono riportati nella Tabella 1;

c) Considerazioni sulla stabilità:

- Le condizioni di stabilità dell'area sono buone come verificato dalle analisi analitiche di stabilità;
- Gli interventi previsti dal progetto non sono tali da poter alterare la stabilità generale e locale del comparto.

Il documento di Valsat riporta che si prevede uno scavo di 320,00 mc per la realizzazione del pacchetto stradale, e di 55 mc per la posa della tubazione sotto strada. L'altezza massima di scavo a sezione obbligata aperta sarà di circa 1,10 m, mentre se si considera anche lo scavo a sezione obbligata in trincea si arriva a 1,50÷1,70 m. Il riporto di terra utilizzato per portare in quota la strada nei tratti in rilevato, prevede un rinterro di 110,00 mc. Il delta di terreno scavato, sarà utilizzato per le operazioni di movimento terra nel parcheggio, e l'eccesso verrà steso nel campo, per un'altezza non superiore ai 0,50 m

In complesso, per l'area parcheggio, si prevede uno scavo di sbancamento di 1350,00 mc ed un'altezza massima di scavo che sarà di circa 1,60 m, nello spigolo sud-ovest del parcheggio. Le operazioni di riporto riguarderanno principalmente la modifica della scarpata a sud-ovest del parcheggio, in modo da aumentare la superficie pianeggiante a disposizione del "Giardino del Palagio", e a nord-ovest, dove è presente una fila di parcheggi in prossimità della recinzione. La stima della quantità dei rinterri è di circa 250,00 mc. Il delta di terreno scavato verrà steso nel campo, per un'altezza non superiore ai 0,50 m.

ACQUE

Le superfici di progetto sono così ripartite:

- Superfici permeabili 658,50 mq (area di manovra in misto stabilizzato e percorsi pedonali in ghiaino);
- Superfici semi-permeabili 598,50 mq (area di sosta in autobloccanti);
- Superfici totalmente impermeabili 714,50 mq (area stradale in asfalto).

La frazione delle acque del parcheggio che non permeano nel terreno, viene raccolta da drenaggi in ghiaia con tubo drenante Ø160÷200 mm e convogliata verso il canale di scolo lungo il lato di valle della strada di accesso al parcheggio. Tale strada di accesso presenta due fossi laterali, uno di guardia a monte ed uno di scolo a valle. Entrambi i canali inerbiti, con salti di quota ogni 25 m realizzati con pietre per rompere la velocità di scorrimento del flusso, raccolgono quota parte dell'acqua che precipita sulla strada e la convogliano al manufatto di captazione in c.a. già presente a valle, a lato della strada provinciale. Tale manufatto, di dimensioni interne 75x115x105h

cm, raccoglie già parte dell'acqua proveniente dal campo e dalla strada provinciale, convogliandola in una tubazione in cls Ø500 mm, presente sotto strada, che manda l'acqua in un fosso naturale esistente.

Dalle indagini realizzate (sondaggi geognostici diretti con escavatore meccanico) ed in relazione alla componente litologia dei materiali presenti (coltre argillosa a bassissima permeabilità), oltre che dall'assenza di falda freatica in s.s. la Relazione geologica conferma, per l'intervento in progetto, la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee, che per il contesto geologico e stratigrafico dell'area qui non sono presenti.

PAESAGGIO e VERDE

Il PTM identifica la Rocchetta Mattei all'interno dei Luoghi ed elementi di interesse storico ed archeologico (QCD - allegato 16). La Tavola 2 del PTM classifica la Rocchetta come "Principali complessi architettonici storici non urbani", immersa nelle Aree agricole montano-collinari intravallive.

L'area si colloca a circa 1,5 km di distanza dal sito della Rete Natura 2000 IT4050013 - ZSC-ZPS - Monte Vigese

E' stata fornita una Relazione generale di inserimento paesaggistico, nella quale è specificato che *"L'obiettivo è quello di realizzare un'area di stazionamento in grado di preservare l'unicità di questo sito storico, dando vita ad un "parcheggio che quando non ci sono auto sparisce". Un aspetto cruciale di questo concept consiste nell'evitare la realizzazione di un unico imponente parcheggio centrale che potrebbe impattare sull'ambiente naturale intorno alla Rocchetta Mattei quindi, nel caso di ulteriori sviluppi del parcheggio, essi dovranno avvenire in zone staccate, e non come ampliamento dell'opera in oggetto, con l'obiettivo di ridurre l'impatto visivo complessivo e di preservare l'aspetto originale del luogo"*.

Dal punto di vista morfologico, l'inserimento del parcheggio nell'area cortiliva esistente necessita minimi interventi di scavo, considerato il falso-piano esistente, e garantisce pendenze carrabili adeguate, mantenendo allo stesso tempo un'armonica coesistenza tra l'opera antropica, la natura e il contesto storico.

VERDE

In risposta ad una richiesta di integrazioni della CM BO, il progettista ha specificato (RNTA - Risposta su alternative progettuali e bilancio arboreo.pdf) che l'analisi vegetazionale specifica condotta in sito ha rilevato seguenti esemplari principali specie arboree: Robinia (Robinia pseudoacacia); Noce (Juglans regia); Salice bianco (Salix alba); Acero campestre (Acer campestre); Querce (Quercus spp.); Ciliegio (Prunus avium); Tiglio europeo (Tilia × europaea); Olmo campestre (Ulmus minor). Gli esemplari di specie arbustive rilevati in sito risultano essere: Rosa canina (Rosa canina); Rovo (Rubus spp.); Ligustro (Ligustrum vulgare); Prugnolo (Prunus spinosa); Sanguinello (Cornus sanguinea); Edera (Hedera helix); Vitalba (Clematis vitalba).

La condizione delle specie arboree presenti nell'area destinata alla realizzazione del parcheggio, in particolar modo le piante da frutto presenti, non risulta recuperabile dal punto di vista agronomico. Tale presenza, oltre ad interferire fisicamente con la realizzazione dell'opera, rappresenta un pericolo di caduta per via della loro fragilità. Si considera pertanto come unica alternativa un loro abbattimento con conseguente piantumazione di nuove alberature giovani. Si prevede quindi l'abbattimento e la rimozione di n. 7 ciliegi e n. 2 arbusti spontanei. L'operazione dovrà prevedere la rimozione totale della ceppaia delle piante abbattute, al fine di evitare il ricaccio dei polloni dall'apparato radicale delle stesse che potrebbe compromettere le prestazioni dell'opera nel tempo. Questa operazione viene bilanciata con la piantumazione di n. 10 specie arboree, ovvero n. 6 ciliegi (Prunus avium), n. 3 frassini (g. Fraxinus excelsior/ornus), n.1 acero campestre (Acer campestre). Si rende necessaria, per garantire l'attecchimento delle piante nei primi anni di impianto, la realizzazione di un adeguato sistema di irrigazione ad ala gocciolante in

corrispondenza degli apparati radicali nelle nuove piantumazioni.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG n. 85783/2024 della CM BO):

ATERSIR (parere del 25/06/2024) esprime parere favorevole.

ARPAE APAM (richiesta di integrazioni del 15/05/2024 e parere del 3/09/2024) esprime il seguente parere (si riportano solo le matrici per le quali sono state espresse richieste o prescrizioni):

Parcheggio Rocchetta Mattei

- Non è stato previsto alcun sistema di trattamento delle acque di dilavamento che vengono raccolte tramite tubazioni drenanti e fossi di guardia. Considerato che non risulta obbligatorio il trattamento delle acque di pioggia, ARPAE APAM rimanda all'ente idraulico competente la valutazione degli aspetti relativi all'incremento di portata idraulica del ricettore finale.
- Ricorda che la gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere eseguita nel rispetto delle indicazioni del DPR 120/2017 che prevede l'utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce escluse dalla disciplina dei rifiuti (ai sensi dell'art. 24) e/o il riutilizzo anche fuori dal sito di produzione come sottoprodotto (ai sensi dell'art. 21). Raccomanda quindi di procedere celermente alla caratterizzazione delle terre, tenendo presente che, nel caso di utilizzo delle stesse al di fuori del sito di scavo, il produttore dovrà presentare una o più dichiarazioni di utilizzo terre e rocce da scavo secondo quanto previsto dall'art. 21 del DPR almeno 15 giorni prima della data effettiva di inizio escavazione. In alternativa alle suindicate procedure di gestione le terre escavate dovranno essere considerate rifiuti e preferibilmente conferite presso impianto di recupero, debitamente autorizzato.
- Considerato che gran parte dei materiali utilizzati per il parcheggio e il percorso pedonale sono drenanti e che le acque che non infiltreranno direttamente nel sottosuolo verranno indirizzate da una leggera pendenza nelle aree verdi interne e di confine, resta da valutare il deflusso delle acque intercettate dalla scolina a fianco della strada, per il quale ARPAE APAM rimanda all'Ente idraulico competente.
- Il documento di risposta alla richiesta di integrazioni relativa alla verifica della totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee necessaria per verificare la coerenza con quanto riportato nelle norme del PTM art.17 ha soddisfatto la richiesta.
- Dovranno essere utilizzate buone pratiche in fase di cantiere (a titolo esemplificativo: bagnatura suolo se i lavori verranno eseguiti in periodi secchi, copertura cumuli di materiali polverulenti, utilizzo mezzi omologati..) per ridurre quanto più possibile il sollevamento di polveri ed emissioni di gas di scarico dei mezzi.

Parcheggio La Scola

- Verrà realizzata una canaletta in terra battuta a monte dell'area di parcheggio, in grado di intercettare le acque provenienti dal pendio e di regimarle nel fosso che scorre sul margine occidentale. Saranno realizzate inoltre due trincee drenanti alla profondità di circa 2 metri che drenano all'interno della canaletta a bordo strada già esistente. Considerato che non risulta obbligatorio il trattamento delle acque di pioggia, ARPAE APAM rimanda all'Ente idraulico competente la eventuale valutazione degli aspetti relativi all'incremento di portata idraulica del ricettore finale.
- Ricorda che la gestione delle terre e rocce da scavo dovrà essere eseguita nel rispetto delle indicazioni del DPR 120/2017 che prevede l'utilizzo nel sito di produzione delle terre e rocce escluse dalla disciplina dei rifiuti (ai sensi dell'art. 24) e/o il riutilizzo anche fuori dal sito di produzione come sottoprodotto (ai sensi dell'art. 21). Raccomanda quindi di procedere celermente alla caratterizzazione delle terre, tenendo presente che, nel caso di utilizzo delle

stesse al di fuori del sito di scavo, il produttore dovrà presentare una o più dichiarazioni di utilizzo terre e rocce da scavo secondo quanto previsto dall'art. 21 del DPR almeno 15 giorni prima della data effettiva di inizio escavazione. In alternativa alle suindicate procedure di gestione le terre escavate dovranno essere considerate rifiuti e preferibilmente conferite presso impianto di recupero, debitamente autorizzato.

- Relativamente al tema della permeabilità e della gestione delle acque meteoriche e ipogee, ARPAE APAM concorda con la relazione geologica ove questa afferma che: *“Verrà realizzata una canaletta in terra battuta a monte dell’area di parcheggio, in grado di intercettare le acque provenienti dal pendio e di regimarle nel fosso che scorre sul margine occidentale. In corrispondenza delle 2 venute d’acqua verranno realizzate 2 trincee drenanti (profondità 2 m - lunghezza 13 m cadauna) in grado di intercettare le acque ipogee e non permettere l’imbibizione dei terreni superficiali. Le indagini effettuate e le successive elaborazioni dei dati hanno permesso di individuare i caratteri geologici e geomorfologici generali del sito, anche in riferimento alla circolazione d’acqua, superficiale e sotterranea, valutandone l’idoneità alla realizzazione degli interventi.”*
- Dovranno essere utilizzate buone pratiche in fase di cantiere (a titolo esemplificativo: bagnatura suolo se i lavori verranno eseguiti in periodi secchi, copertura dei cumuli di materiali polverulenti, utilizzo mezzi omologati..) per ridurre quanto più possibile il sollevamento di polveri ed emissioni di gas di scarico dei mezzi.

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio (parere del 3/10/2024) si esprime relativamente alla verifica preventiva dell’interesse archeologico, con assenso condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- tutti gli interventi di scavo dovranno essere sottoposti a controllo archeologico in corso d’opera;
- 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 stratigrafia sterile, previa tempestiva comunicazione scritta a questo Ufficio;

Al termine delle attività archeologiche dovrà essere prodotta da parte della ditta incaricata una relazione, ritenuta parte integrante delle indagini e a completamento delle medesime, che conterrà tutti i dati raccolti nel corso dei lavori.

HERA (parere del 25/06/2024) esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare segnala che in Via Vimignano La Scuola, prospiciente il parcheggio di nuova realizzazione, è presente una condotta idrica in acciaio DN 40, pertanto il soggetto attuatore dovrà valutare l’eventuale interferenza delle lavorazioni con la condotta presente. Anche in prossimità di Via Ponte Rocchetta prospiciente all’altro parcheggio di nuova realizzazione è presente una condotta idrica in acciaio DN 32, per la quale il soggetto attuatore dovrà valutare l’eventuale interferenza con le lavorazioni previste. Comunica inoltre che le reti di raccolta acque meteoriche del parcheggio in oggetto non possono essere prese in carico da Hera S.p.A. in quanto confluiscono in uno scolo di guardia della strada che non risulta di gestione a un ente pubblico. Tutti gli scarichi di acque nere provenienti dalla nuova condotta di realizzazione prevista nel progetto presentato potranno essere collettati alla rete fognaria delle acque nere esistente in via Ponte Rocchetta.

Unione dei Comuni dell’Appennino Bolognese (richiesta di integrazioni del 4/06/2024 e autorizzazione del 16/07/2024). L’Unione autorizza il richiedente Comune di Grizzana Morandi ad eseguire i lavori specificati in dettaglio negli elaborati di corredo, concedendo l’esenzione temporanea dal vincolo idrogeologico sul terreno individuato catastalmente al FOGLIO 49, MAPPALI 410, 411, 412 e 947 (Rocchetta Mattei) e FOGLIO 64, MAPPAL 217 (La Scuola) del Comune di GRIZZANA MORANDI per il periodo necessario all’esecuzione dei lavori stessi,

subordinando l'autorizzazione al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- non venga dato inizio ai lavori di cui trattasi prima del prescritto rilascio, da parte del Comune, del permesso di costruire o prima di 30 giorni dalla data di presentazione della denuncia di inizio dell'attività; la presente autorizzazione è efficace entro i limiti temporali di validità del permesso di costruire medesimo o, in assenza dell'atto amministrativo comunale, per la durata di 360 giorni dalla data di rilascio;
- i movimenti di terra dovranno essere limitati allo stretto necessario, eseguiti in modo tecnicamente idoneo e razionale e nella stagione più favorevole, adottando tutti gli accorgimenti utili, onde evitare, durante e dopo l'esecuzione, eventuali danni alla stabilità dei terreni ed al buon regime delle acque;
- gli scavi e gli sbancamenti dovranno essere seguiti immediatamente dalle opere di consolidamento e di sostegno eventualmente necessarie, opportunamente drenate a tergo, e dotati (per una sufficiente estensione dell'intorno) di idonee opere di raccolta e smaltimento delle acque di percolazione, da mantenersi costantemente efficienti;
- il materiale di risulta proveniente da scavi o sbancamenti, del quale non vengono fornite indicazioni e garanzie di un corretto utilizzo nell'area di cantiere, potrà essere impiegato o ceduto a terzi nel rispetto delle leggi vigenti; in caso contrario il materiale dovrà essere smaltito in discariche autorizzate;
- la esecuzione dei riporti (se previsti in progetto) dovrà essere preceduta dalla predisposizione dei piani di posa (scoticatura ed eventuale gradonatura), ed il materiale riportato dovrà essere adeguatamente costipato;
- eventuali scarpate, originate dalle movimentazioni di cui ai precedenti punti, dovranno essere razionalmente conformate e rifinite e, secondo il caso, inerbite con idonee essenze entro la prima stagione utile, evitando fenomeni erosivi o scoscendimenti;
- le acque meteoriche, a lavori ultimati, dovranno essere validamente regimate con strutture proporzionate e durature e opportunamente convogliate in condotte o corsi d'acqua esistenti nella zona, evitando fenomeni di erosione, scolo improprio e ristagno;
- l'esecuzione dei lavori non dovrà arrecare alcun danno a piante, terreni e scoli esistenti nelle immediate adiacenze dell'area direttamente interessata dall'intervento autorizzato;
- tutti i lavori dovranno venire rapportati alle modalità ed alle limitazioni del vigente Regolamento Forestale Regionale;
- dovranno essere adottate le indicazioni di cui alle relazioni geologiche di Novembre 2023 e di Dicembre 2023, allegate alla domanda.

Telecom Italia (pareri del 16/05/2024 e del 13/11/2024) esprime parere favorevole subordinato alle seguenti indicazioni:

- A cura del lottizzante o della ditta incaricata, sarà necessaria l'apertura di una pratica per verificare l'esatta ubicazione delle infrastrutture/cavi esistenti, in modo da localizzarli ed evitare eventuali danneggiamenti durante le lavorazioni previste da progetto.
- Se a fronte di tale attività emergerà, che l'infrastruttura telefonica esistente fosse interferente alle lavorazioni previste per la realizzazione delle opere come da progetto, il lottizzante o la ditta incaricata, dovrà aprire una pratica coinvolgendo il Focal Point Spostamenti per ogni interferenza riscontrata, necessaria per valutare lo spostamento della rete telefonica esistente.
- Tutte le richieste sopracitate dovranno essere inviate con un ragionevole anticipo rispetto all'inizio dei lavori, per permettere di eseguire tutti i sopralluoghi e di realizzare tutti gli interventi necessari.

Lepida (nota del 14/05/2024) in riferimento alla richiesta di verifica della presenza di eventuali sottoservizi di competenza Lepida ScpA, informa che NON si rilevano sottoservizi nelle aree di intervento indicate.

Comando Vigili del Fuoco Bologna (nota del 7/05/2024) comunica, al fine di essere acquisito nel verbale della Conferenza di Servizi, che nella documentazione trasmessa non risulta esserci

alcuna istanza relativa alle procedure di prevenzione incendi. Al riguardo segnala che nel caso in cui siano previste attività soggette ai controlli di prevenzione incendi ai sensi del DPR 151/2011, dovranno essere attivate le procedure di cui agli artt. 3 e/o 4 dello stesso DPR, secondo le modalità stabilite da D.M. 07.08.12. Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (parere del 27/06/2024).

Autorità di bacino distrettuale del fiume Po (nota del 28/05/2024) 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 pertanto questa non è competente all'espressione di pareri/ nulla osta, in merito al progetto in questione.

Con riferimento alla pianificazione di bacino vigente, tuttavia, l'Autorità di bacino ha fornito il seguente contributo in merito alle disposizioni normative:

“La proposta di parcheggio della Rocchetta Mattei e la relativa strada di accesso sono ubicati in una Zona 4 -Area a sottoporre a verifica di cui all'art.8 delle Norme di attuazione del PSAI del fiume Reno. Le disposizioni normative per tali zone prevedono che l'adozione di strumenti urbanistici e relative varianti o l'attuazione di previsioni di trasformazione urbanistica esterne al territorio urbanizzato, siano subordinati a una verifica di stabilità dell'area secondo le specifiche contenute nell'Allegato n.3 “Metodologia per la verifica della stabilità dei corpi di frana”. In tali casi l'Amministrazione Comunale o gli Enti competenti verificano e definiscono, attraverso specifiche indagini geognostiche e adeguati sistemi di monitoraggio, le caratteristiche geometriche del corpo di frana e lo stato di attività. Al termine di un significativo periodo di monitoraggio viene redatta una relazione geologico-tecnica comprendente l'analisi dello stato di attività del fenomeno di dissesto, la verifica di stabilità dell'area e gli interventi necessari alla rimozione delle condizioni di instabilità.

L'Amministrazione Comunale, sulla base dell'esito di tali indagini, adotta un provvedimento relativo alla perimetrazione e zonizzazione dell'area nel quale sono contenute specifiche norme e limitazioni d'uso correlate al grado di stabilità e/o allo stato di attività strumentalmente rilevato.

Alla luce delle modifiche intercorse all'art.68 del D.Lgs 152/06 con i commi 4bis e 4 ter, per le procedure previste dall'art. 8 delle NA del PSAI relativamente all'approvazione della zonizzazione proposta dall'Amministrazione comunale, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5 - Disposizioni in materia di procedure di aggiornamento dei PAI vigenti nei bacini idrografici di cui ai numeri 2, 4, 5, 6 e 7 del comma 1, lett. b dell'art. 64 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. - della Deliberazione della Conferenza Istituzionale Permanente n.6/20211.

In merito invece al progetto di parcheggio de La Scola, si evidenzia che lo stesso ricade in zona 1 - Area in dissesto di cui all'art.6 delle Norme di Attuazione del PSAI del fiume Reno, che ammette unicamente per questi ambiti gli interventi necessari per la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili.

Considerati inoltre gli eventi alluvionali di maggio 2023 che hanno colpito i territori del bolognese e della Romagna, si ritiene necessario verificare se il progetto in questione ricada nell'ambito di applicazione degli indirizzi normativi del Piano Speciale Preliminare (approvato con determinazione del Commissario straordinario n.82/2024), nel qual caso si prescrive il rispetto delle correlate misure temporanee di salvaguardia di cui al Decreto del Segretario Generale n.32 del 6 maggio 2024”.

Non hanno espresso parere:

A.U.S.L.

Consorzio della Bonifica Renana

Regione Emilia Romagna, Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile

Terna S.p.A.

E-Distribuzione

Open Fiber S.p.a

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 ex art. 53 della L.R. 24/2017 per la localizzazione in variante alla pianificazione territoriale vigente e l'approvazione del progetto di realizzazione del Parcheggio a servizio del complesso della Rocchetta Mattei e del Palagio e del Parcheggio presso il Borgo La Scola nel Comune di Grizzana Morandi, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La proposta prevede la realizzazione di un parcheggio a servizio del complesso museale della Rocchetta Mattei e di un altro piccolo parcheggio a servizio del borgo La Scola, entrambi finanziati nell'ambito del PNRR, allo scopo di promuovere l'attrattività dei borghi per un turismo sostenibile alternativo.

La proposta prende atto del fatto che attualmente la maggior parte dei visitatori raggiunge queste due località tramite auto privata e ha l'obiettivo di razionalizzare le modalità di parcheggio, visto che attualmente la sosta avviene lungo la strada nel caso della Rocchetta Mattei, e in un un prato nel caso del borgo de La Scola.

Al fine di incentivare il turismo sostenibile si raccomanda comunque di affiancare a questa proposta anche interventi concreti per consentire ai visitatori di raggiungere questi due siti, almeno nei giorni di punta, tramite trasporto pubblico.

La variante proposta prevede una modifica cartografica e normativa alle NTA del PRG vigente con la quale i due nuovi parcheggi verranno individuati e classificati come Zone omogenee G7 all'interno delle Zone G "Aree per servizi" (Art. 41).

Il progetto del parcheggio a servizio della Rocchetta Mattei prevede isole verdi e rientranze per interrompere la serie continua di auto parcheggiate e migliorare l'inserimento paesaggistico. Nella Relazione paesaggistica viene precisato che un aspetto fondamentale del progetto *"consiste nell'evitare la realizzazione di un unico imponente parcheggio centrale che potrebbe impattare sull'ambiente naturale intorno alla Rocchetta Mattei quindi, nel caso di ulteriori sviluppi del parcheggio, essi dovranno avvenire in zone staccate, e non come ampliamento dell'opera in oggetto, con l'obiettivo di ridurre l'impatto visivo complessivo e di preservare l'aspetto originale del luogo"*. Si raccomanda che questa condizione diventi vincolante nella norma di PRG che regola la zona G7 interessata.

Per entrambi gli interventi, in risposta alle richieste di integrazioni, è stata presentata l'analisi delle alternative di progetto.

Nel caso del parcheggio a servizio della Rocchetta Mattei sono state esaminate quattro

localizzazioni alternative per l'area di sosta ed è stata motivata la scelta effettuata, specificando anche che il parcheggio in progetto non avrà dimensione tale da risolvere il problema della sosta, ma contribuirà a ridurre le criticità esistenti.

Nel caso del parcheggio del borgo de La Scola non sono state prese in considerazione localizzazioni alternative, in quanto l'area individuata è già utilizzata informalmente come parcheggio e l'amministrazione intende regolarizzarne l'uso.

In particolare, per ognuno dei due nuovi parcheggi proposti, si riportano di seguito le relative ulteriori precisazioni e raccomandazioni.

Parccheggio Rocchetta Mattei

Il nuovo parcheggio avrà superficie di circa 1.245,00 mq per un totale di 40 posti auto e 4 posti per motocicli.

L'accesso al parcheggio avverrà tramite una nuova strada, con immissione sulla SP 62.

L'area individuata per il nuovo parcheggio e per la nuova strada di accesso è interessata da numerosi vincoli e tutele: ecosistema forestale, zone di rispetto delle sorgenti e pozzi, aree a rischio di frana molto elevato (PTM), aree da sottoporre a verifica (norme PSAI), vincolo idrogeologico.

Il documento di Valsat aggiornato riporta che dalle indagini realizzate ed in relazione alla componente litologica dei materiali presenti, emerge la totale assenza di interferenze con le caratteristiche qualitative e quantitative delle acque sotterranee, che per il contesto geologico e stratigrafico dell'area, qui non sono presenti.

Per quanto riguarda il rischio frana, la Relazione Geologica riporta che l'intervento in progetto è consentito senza prevedere ulteriori verifiche ed approfondimenti per quanto riguarda la valutazione del rischio di versante.

Relativamente alla presenza dell'area boscata, su richiesta del comune di Grizzana Morandi e a seguito di sopralluogo, l'Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese ha chiesto all'ente competente lo stralcio dell'area interessata dalla perimetrazione dell'area boschiva. Si raccomanda di specificare l'esito di questa richiesta nella Dichiarazione di sintesi.

Per quanto riguarda le norme PSAI, i progettisti hanno dichiarato che *“Per le opere previste nel progetto, sulla base delle Norme PSAI così come riportato nell'elaborato geologico, non è richiesta nessuna variazione alla scheda PSAI in quanto tali opere sono fattibili senza ulteriori approfondimenti in materia di rischio. Il progetto così come presentato, è quindi già compatibile con la scheda PSAI in essere”*.

L'Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese ha concesso l'esenzione temporanea dal vincolo idrogeologico.

E' stato valutato che il nuovo parcheggio non avrà caratteristiche tali da fungere da nuovo attrattore di utenza, pur collocandosi in prossimità dell'abitato di Riola. Questo perchè risponde ad un'esigenza locale (altrimenti soddisfatta occupando impropriamente la banchina stradale della SP 62, con potenziali problemi legati alla sicurezza della circolazione) e perchè sarà poco appetibile per i residenti di zona, per via della distanza e del dislivello rispetto alle prime abitazioni di Riola.

Nonostante le richieste di integrazioni formulate dalla CM BO, non sono stati presi in considerazione interventi concreti per promuovere mezzi di trasporto piu' sostenibili rispetto all'uso dell'auto privata per raggiungere la Rocchetta Mattei. Si raccomanda di integrare tale aspetto nella Dichiarazione di sintesi.

Il progetto prevede l'abbattimento e la rimozione di n. 7 ciliegi e n. 2 arbusti spontanei. A compensazione verranno piantati n. 6 ciliegi (*Prunus avium*), n. 3 frassini (g. *Fraxinus excelsior/ornus*), n.1 acero campestre (*Acer campestre*), per i quali si prevede la realizzazione di un adeguato sistema di irrigazione. Si raccomanda di prevedere inoltre il monitoraggio dello stato dei nuovi impianti e l'eventuale sostituzione di esemplari morti.

La realizzazione della nuova strada di accesso al parcheggio comporterà l'impermeabilizzazione di circa 714 mq, mentre il parcheggio sarà in parte semipermeabile (circa 598 mq) e in parte permeabile. Le acque che non permeano nel terreno verranno drenate verso il canale di scolo lungo il lato di valle della strada di accesso. A questo riguardo, ARPAE APAM rimanda all'ente idraulico competente la valutazione degli aspetti relativi all'incremento di portata idraulica del ricettore finale. Non sono tuttavia stati presentati altri pareri relativamente agli aspetti idraulici.

Parcheggio La Scola

Il nuovo parcheggio avrà una superficie di circa 560 mq per 23 posti auto e sarà accessibile dalla strada provinciale. Il progetto mira a trasformare un'area di proprietà comunale attualmente utilizzata come parcheggio sterrato in un nuovo parcheggio dotato di spazi di sosta ben definiti e facilmente identificabili.

Sono previsti limitati scavi di sbancamento per creare una pendenza minore rispetto allo stato attuale, con picchi massimi non superiori al 11%, e la creazione di un prato carrabile inerbito, al di sotto del quale saranno realizzate due nuove trincee drenanti per evitare l'imbibizione dei terreni superficiali. Una canaletta in terra battuta a monte dell'area di parcheggio intercetterà le acque provenienti dal pendio per regimarle nel fosso che scorre sul margine occidentale.

L'area è interessata da vari vincoli e tutele: Aree boscate, Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (PRG), Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi, Aree a rischio di frana molto elevato (PTM), Area in dissesto (PSAI); Zone ed elementi caratterizzati da fenomeni di dissesto e instabilità (PTPR), vincolo idrogeologico

La Relazione geologica esprime parere favorevole alla fattibilità del progetto in quanto: *"le indagini effettuate e le successive elaborazioni dei dati hanno permesso di individuare i caratteri geologici e geomorfologici generali del sito, anche in riferimento alla circolazione d'acqua, superficiale e sotterranea, valutandone l'idoneità alla realizzazione dell'intervento.*

Il futuro parcheggio a raso insiste, come indicata sulla cartografia geologica RER, su una frana attiva e all'atto del sopralluogo non è stato individuato alcun indizio di movimento in atto: la realizzazione del parcheggio non comporta alcun aggravio del grado di stabilità dei luoghi in quanto le movimentazioni dei terreni sono modeste. Inoltre, la realizzazione di un sistema di regimazione delle acque superficiali e soprattutto la messa in opera di 2 trincee drenanti in grado di intercettare le acque ipogee migliorano la stabilità dei luoghi".

Per quanto riguarda la compatibilità con le norme PSAI, ai sensi dell'art. 6, l'intervento previsto può essere ammissibile solo qualora si tratti di interventi necessari per la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti riferite a servizi essenziali e non delocalizzabili. A seguito di richiesta di integrazioni, con nota del 24/12/2024 il RUP del progetto ha dichiarato *"la fattibilità dell'opera come intervento necessario per l'ampliamento dell'infrastruttura esistente in quanto riferita a servizi essenziali e non de localizzabili".*

L'Unione dei Comuni dell'Appennino bolognese ha concesso l'esenzione temporanea dal vincolo idrogeologico.

E' stato valutato che la nuova area di sosta non abbia caratteristiche tali da fungere da nuovo attrattore di utenza, fornendo unicamente risposta ad un'esigenza locale, altrimenti soddisfatta occupando impropriamente la medesima area, oggi non attrezzata.

Infine, per quanto riguarda il **Monitoraggio**, si rileva che questo è stato richiamato solo per il parcheggio del borgo La Scola, il cui documento di Valsat propone di verificare la rispondenza dell'as-built alle indicazioni progettuali in termini di sostenibilità, verificando in dettaglio che l'esecuzione dell'opera risponda alle prescrizioni fornite, con particolare riferimento al mantenimento della permeabilità d'area, all'introduzione di piantumazioni arbustive lungo la recinzione di perimetro, al rispetto del numero di posti auto previsti, alle scelte progettuali in merito alla regimazione delle acque superficiali.

Si raccomanda di inserire nella Dichiarazione di sintesi un piano di monitoraggio di dettaglio per entrambi gli interventi, specificando i tempi, le modalità, le risorse e i soggetti incaricati a svolgere tale monitoraggio. Per il parcheggio della Rocchetta Mattei il piano di monitoraggio dovrà riguardare gli stessi aspetti indicati per il monitoraggio de La Scola, oltre alla verifica dello stato dei nuovi impianti vegetali e l'impatto paesaggistico post opera dell'intervento.

Per entrambi gli interventi si raccomanda di monitorare anche i risultati in termini di regolamentazione della sosta e di maggiore sicurezza stradale, nonché di verificare l'andamento del rapporto tra uso dell'auto privata e altre modalità di trasporto sostenibile per raggiungere i siti turistici interessati.

per IL RESPONSABILE

AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA

Leonardo Palumbo¹

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. 103 del 8/10/2024 con cui è stato conferito all'Ing. Leonardo Palumbo 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.