

Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile

Servizio Pianificazione Urbanistica

RELAZIONE ISTRUTTORIA

OGGETTO:

Ciclovia del Sole (Il lotto prioritario – completamento tronchi n. 3,4 e 7): approvazione della localizzazione dell'opera in variante alla pianificazione urbanistica vigente, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

PROCEDIMENTO:

Procedimento unico di cui all'art.53, comma 1, lettera a), della L.R. 24/2017, Determinazioni previste ai sensi dell'art. 53 della LR n. 24/2017 e valutazione di sostenibilità dei piani (ValsAT), ai sensi dell'art. 19 della L.R.24/2017 e del D.lgs. n. 152/2006

Bologna, 30 aprile 2025

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

Fasc. 8.2.2.2/4/2025

SOMMARIO

1. QUADRO DI RIFERIMENTO	3
1.1. QUADRO NORMATIVO	3
1.2. CONTENUTI DELLA PROPOSTA.....	3
2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA.....	5
2.1 Rischio idraulico e idrogeologico	5
2.2 Aree forestali, habitat, abbattimenti e nuove piantumazioni.....	6
2.3 Modifiche del tracciato e fase esecutiva.....	7
2.4 Indicazioni di carattere progettuale	8
3 LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO.....	8
3.1. Premessa	8
3.2 Gli esiti della consultazione	8
4.3. Conclusioni.....	9
4. ALLEGATI	9

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

1.1. QUADRO NORMATIVO

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

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

1.2. CONTENUTI DELLA PROPOSTA

La Città metropolitana (Area Sviluppo delle infrastrutture – Settore Strade, Sicurezza e Ciclovie) ha attivato il procedimento in oggetto con l'indizione della conferenza di servizi decisoria al fine di approvare la localizzazione del II lotto prioritario della Ciclovia del Sole a completamento dei tronchi n. 3,4 e 7 in variante alla pianificazione urbanistica vigente, di apporre il vincolo preordinato all'esproprio e di approvare il progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Il tratto di Ciclovia del Sole in progetto è parte integrante del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) sviluppato a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact) tra il 2015 e il 2018.

Il progetto è finanziato tramite i fondi previsti dal PNRR: in seguito al Regolamento UE 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12/02/2021, nell'ambito del programma di investimenti e riforme Next Generation EU, è stato istituito il dispositivo per la ripresa e resilienza, PNRR, finanziato con la disciplina del Regolamento (UE) 2021/241; nell'ambito della “Missione 2 Rivoluzione verde e transizione ecologica – componente M2C2 energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile – investimento 4.1. Rafforzamento mobilità ciclistica” vengono assegnate risorse per la realizzazione della rete nazionale delle ciclovie.

Gli interventi coinvolgono tre tronchi individuati nella fase di PFTE:

- il tronco 3 si sviluppa nei comuni di Grizzana Morandi, Castel di Casio e Camugnano;
- il tronco 4 si sviluppa nei comuni di Bologna, Casalecchio di Reno e Marzabotto;
- il tronco 7 si sviluppa tra i comuni di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Calderara di Reno, Bologna e Casalecchio di Reno.

L'approvazione del progetto dell'opera comporta variante cartografica agli strumenti urbanistici vigenti di alcuni comuni attraversati dal tratto di Ciclovia del Sole in oggetto, in particolare:

- Per i Comuni di Crevalcore e Casalecchio di Reno l'opera comporta variante al PSC.
 - Crevalcore: aggiornamento della Tavola PSC.CR.T.0 denominata “Schema di assetto infrastrutturale e classificazione funzionale delle strade”. La proposta prevede la modifica/integrazione della Rete ciclabile primaria recependo il tracciato della Ciclovia del Sole;
 - Casalecchio di Reno: aggiornamento della Tavola 4 denominata “Strategie per il sistema della mobilità”. La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia tra i “principali collegamenti ciclopedonali di progetto”.

- Per il Comune di Bologna l'opera comporta variante al PUG.
 - Bologna: modifica/integrazione dei percorsi ciclabili individuati nella Tavola del Catalogo dati cartografici denominata "Itinerari turistici ciclabili e pedonali", recependo il tracciato della Ciclovia del Sole.
- Per i Comuni di Marzabotto e Castel di Casio, l'opera comporta variante al PSC e RUE.
 - Marzabotto: aggiornamento della Tavola PSC.1 denominata "Ambiti e trasformazioni territoriali". La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia tra i "principali collegamenti ciclopedonali di progetto"; aggiornamento della Tavola RUE.1a denominata "Ambiti e trasformazioni territoriali". La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia tra i "principali collegamenti ciclopedonali di progetto";
 - Castel di Casio: aggiornamento della Tavola 2 denominata "Assetto strutturale del Piano". La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia negli estratti cartografici di progetto e l'individuazione di un'area a verde pubblico in corrispondenza dell'area di sosta di progetto posta nel tratto nord del tracciato; aggiornamento della Tavola RUE.1a denominata "Ambiti e trasformazioni territoriali". La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia e l'individuazione di un'area a verde pubblico in corrispondenza della suddetta area di sosta.
- Per il Comune di Grizzana Morandi, l'opera comporta variante al PRG.
 - Grizzana Morandi: aggiornamento della tavola di zonizzazione. La proposta prevede l'inserimento della Ciclovia del Sole con apposita grafia negli estratti cartografici di progetto del PRG.

Per i Comuni di San Giovanni in Persiceto, Calderara di Reno e Camugnano il progetto risulta normativamente e cartograficamente conforme agli strumenti urbanistici vigenti.

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

Il tracciato di progetto (53,4 km) ricalca tratti di percorsi ciclabili esistenti da riqualificare, tratti di nuove piste ciclabili di progetto e tratti di percorsi in promiscuo ciclo-veicolare su viabilità scarsamente trafficate per garantire condizioni di protezione e sicurezza adeguate. In particolare,

- 19,5 km sono interessati da un intervento di nuova segnaletica;
- 26,8 km sono interessati da interventi di nuova pavimentazione;
- 7,2 km sono interessati dalla realizzazione di una nuova pista ciclabile.

Gli interventi previsti hanno le seguenti caratteristiche:

- Sezione pari a 3,5 m fatte salve limitazioni particolari a 3,00 m e 2,50 m ciclabile (tali condizioni si verificano in ambito urbano o in presenza di vincoli come manufatti idraulici per brevi tratti);
- Pavimentazione in materiale bituminoso classico per i tratti in ambito extraurbano su viabilità esistenti o di servizio, pavimentazione calcestruzzo e terreno stabilizzato negli ambiti di valenza ambientale e paesaggistica.

Il tracciato di progetto interessa, infine, alcune aree protette:

- ZSC-ZPS IT4050003 Monte Sole: per questo tratto sono previsti interventi di posa della segnaletica e sistemazione della pavimentazione su viabilità esistente, dove non vi è la presenza di habitat;
- ZSC-ZPS IT4050013 Monte Vigese: considerata la distanza dal sito di circa 1174 metri, la tipologia di intervento nel tratto considerato e l'assenza di elementi naturali

di particolare interesse, si ritiene la realizzazione dell'intervento non introduca incidenza sui siti stessi;

- ZSC-ZPS IT4050018 Golena San Vitale e Golena del Lippo: la zona di intervento risulta essere a una distanza di circa 3207 metri per cui non si prevedono interferenze con il sito stesso. Inoltre gli interventi sono previsti su viabilità già esistenti prive di elementi naturali;
- ZSC-ZPS IT4050019 La Bora: il percorso ricade lungo la viabilità già esistente, per cui non vi è la sovrapposizione tra l'intervento e gli elementi naturali presenti nel sito;
- ZSC-ZPS IT4050025 Biotipi di ripristini ambientali di Crevalcore: la zona di intervento risulta essere a una distanza di circa 1694 metri per cui non si prevedono interferenze con il sito stesso. Inoltre gli interventi sono previsti su viabilità già esistenti prive di elementi naturali;
- ZSC-ZPS IT4050029 Boschi di San Luca e destra Reno: considerata la distanza dal sito di circa 482 metri, considerata la tipologia di intervento nel tratto considerato e l'assenza di elementi naturali di particolare interesse si ritiene la realizzazione dell'intervento non introduca incidenza sui siti stessi.

I suddetti tratti sono stati valutati nell'ambito della procedura di Valutazione di incidenza (Screening di Vinca).

2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA

Preso atto della generale coerenza della proposta di variante urbanistica con le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale vigenti, si esprimono le seguenti riserve.

Relativamente alla variante al PUG del Comune di Bologna, si specifica che le presenti valutazioni di Città metropolitana, così come esplicitate nel presente atto, sono da intendersi come riferibili esclusivamente all'espressione delle valutazioni spettanti alla medesima Città metropolitana in merito alla variante urbanistica in esame e, dunque, nei limiti delle relative attribuzioni e competenze normativamente date, tenuto conto di quanto disposto dalla legge regionale n. 24/2017 inerenti al procedimento di formazione e approvazione dei PUG e delle relative varianti, di cui all'art. 43, comma 1.

2.1 Rischio idraulico e idrogeologico

Si segnala che in data 7 marzo 2025, con Decreto del Segretario generale n. 13, sono state adottate nuove misure temporanee di salvaguardia (Dsg 13/2025) per le aree coinvolte da eventi di dissesto idraulico e idrogeologico nella Regione Emilia-Romagna a partire dal 1° maggio 2023, sostitutive di quelle a suo tempo adottate con il Decreto SG n. 32/2014, che resteranno in vigore per l'ambito di applicazione sino all'approvazione dell'aggiornamento del PAI distrettuale e per un periodo non superiore a tre anni.

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica, il tracciato attraversa aree classificate di pericolosità di tipo P1 (moderata) o P2 (media) e P3 (elevata) all'interno delle quali l'attuazione degli interventi, ai sensi dell'art. 9 del PGRA, è subordinata alla verifica della compatibilità idraulica. In particolare, gli interventi ammessi in aree classificate a pericolosità elevata (P3) comprendono la realizzazione di piste ciclopedonali non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili. A tal riguardo, si chiede di aggiornare la Dichiarazione di Sintesi con la valutazione delle alternative localizzative in relazione alle parti ricadenti in aree P3.

In base a quanto riportato all'interno dell'elaborato CGENUR02CO05_A "Corografia del reticolo e dei bacini idrografici e perimetrazione PAI" emergono alcune sovrapposizioni con le aree PSAI. Come indicato nella relazione idrologica ed idraulica CGENEG01RE02_A, e come richiesto anche nel parere di Arpae APAM e nel contributo istruttorio di Arpae AACM, si chiede di prevedere nelle zone alluvionabili un sistema di monitoraggio allerte e controllo dei livelli idrici o di blocco al traffico in caso di allerta, nonché dovranno essere aggiornati i

Piani di Protezione Civile in cui sono indicate le prime azioni di prevenzione, ad esempio, l'interdizione dell'accesso alle piste ciclabili all'utenza in caso di allerta, di piena e di inondazione delle aree. A tale proposito, poiché il parere espresso dall'Agenzia per la sicurezza territoriale e la protezione civile evidenzia la necessità di modificare il tracciato di progetto in alcuni punti per motivi di sicurezza, come anche richiamato da Arpa AACM, si chiede di inserire nel piano di monitoraggio la verifica del rispetto di tutti gli accorgimenti e le prescrizioni relativi alla sicurezza idraulica del tracciato e dei suoi utilizzatori.

In riferimento alla compatibilità dell'intervento con la normativa PSAI, si chiede di esplicitare la coerenza del tracciato oggetto di valutazione con i rispettivi vincoli e prescrizioni. Inoltre, in considerazione del fatto che alcuni tratti relativi all'intervento previsto possono essere ammissibili solo qualora definiti come nuove infrastrutture riferite a servizi essenziali non diversamente localizzabili, purché risultino coerenti con gli obiettivi del PSAI e con la pianificazione degli interventi di emergenza di protezione Civile, ai sensi dell'art. 7 delle Norme PSAI, si chiede di esplicitare la rispondenza a tale norma dell'intervento proposto all'interno della Dichiarazione di Sintesi, al fine di dimostrarne la fattibilità.

Riserva n.1

Si chiede di garantire la coerenza tra gli interventi proposti e i contenuti delle nuove misure temporanee di salvaguardia (Dsg 13/2025) per le aree coinvolte da eventi di dissesto idraulico e idrogeologico.

Si chiede di aggiornare la Dichiarazione di Sintesi con la valutazione delle alternative localizzative in relazione alle parti ricadenti in aree P3.

Si chiede di prevedere nelle zone alluvionabili un sistema di monitoraggio allerte e controllo dei livelli idrici o di blocco al traffico in caso di allerta, nonché aggiornare i Piani di Protezione Civile in cui sono indicate le prime azioni di prevenzione.

Si chiede, infine, di inserire nel piano di monitoraggio la verifica del rispetto di tutti gli accorgimenti e le prescrizioni relativi alla sicurezza idraulica del tracciato e dei suoi utilizzatori.

2.2 Aree forestali, habitat, abbattimenti e nuove piantumazioni

Il tracciato attraversa, in Comune di Grizzana Morandi, l'Area Boscata, normata all'art. 17.4 delle NTA del PRG, nonché all'art. 7.2 delle NTA del PTCP vigente, all'interno della quale è previsto l'abbattimento di un 1 esemplare arboreo. A tale proposito si ricorda che gli interventi dovranno essere realizzati nel pieno rispetto delle prescrizioni di cui all'art. 24 del PTM, dell'art. 7.2 del PTCP allegato B del PTM, in conformità con quanto disposto dal Decreto legislativo 34/2018. Si chiede di subordinare quindi gli interventi agli esiti di tali verifiche che dovranno essere riportati nella Dichiarazione di sintesi.

In secondo luogo, ai sensi dell'art. 47, comma 12 del PTM relativo agli itinerari cicloturistici facenti parte delle reti ecologiche, della fruizione e del turismo, nelle aree di pianura dove il contesto lo consenta, si suggerisce di favorire l'inserimento di filari alberati continui che costituiscano un'orditura verde con funzione microclimatica e di ripristino di biodiversità diffusa, secondo una tipologia di assetto vegetazionale storicamente presente nella pianura, così come anche suggerito dalla Soprintendenza ABAP.

Infine, nel tratto del Comune di Marzabotto e nel tratto meridionale del Comune di Castel di Casio, dove la pista ciclabile attraverserà un contesto di tutela faunistica e ambientale, anche nella fase di esercizio, come richiesto da Arpa APAM nel proprio parere, richiamato nel contributo istruttorio di Arpa AACM, si chiede di rispettare degli accorgimenti volti alla tutela di habitat e fauna locali, ovvero impedire, con appropriata cartellonistica, il passaggio, anche pedonale, fuori dai percorsi consentiti, al fine di ridurre il più possibile il disturbo alle specie presenti e avvertire, con appropriata cartellonistica, nel periodo soprattutto primaverile ed estivo che schiamazzi, campanelli e altre sorgenti di rumore legate all'utilizzo della pista ciclabile potrebbero alterare l'equilibrio delle specie animali presenti nelle vicinanze. A tale proposito si chiede di inserire la verifica della corretta applicazione di questi accorgimenti all'interno del piano di monitoraggio.

Riserva n. 2

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

Si chiede di rispettare degli accorgimenti volti alla tutela di habitat e fauna locali, ovvero impedire, con appropriata cartellonistica, il passaggio, anche pedonale, fuori dai percorsi consentiti, al fine di ridurre il più possibile il disturbo alle specie presenti e avvertire, con appropriata cartellonistica, nel periodo soprattutto primaverile ed estivo che schiamazzi, campanelli e altre sorgenti di rumore legate all'utilizzo della pista ciclabile potrebbero alterare l'equilibrio delle specie animali presenti nelle vicinanze. A tale proposito si chiede di inserire la verifica della corretta applicazione di questi accorgimenti all'interno del piano di monitoraggio.

2.3 Modifica del tracciato e fase esecutiva

Relativamente al tronco 7 di nuova realizzazione, in prossimità dell'alveo del fiume Reno ricadente nel Comune di Bologna, al fine di ridurre l'esposizione al rischio idraulico, il Settore Sicurezza Territoriale e Protezione Civile Distretto Reno della Regione Emilia-Romagna propone un tracciato alternativo più prossimo all'area urbanizzata tale da sfruttare le quote di imposta maggiori rispetto a quelle più vicine all'alveo di magra, riducendo l'eventuale tirante idraulico in caso di piena, e fornire supporto ai fruitori in fase di emergenza. A tale proposito, si richiamano integralmente le prescrizioni contenute nel parere positivo dell'Agenzia di Protezione Civile e in particolare la necessità, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, di acquisire il parere vincolante sul tracciato definitivo nonché il nulla osta idraulico da parte dell'Autorità idraulica.

Richiamando quanto espresso da Arpae AACM nel proprio contributo istruttorio, si richiede di apportare, in fase di progettazione esecutiva, tutte le possibili modifiche che consentano di rendere il progetto più coerente con i principi base stabiliti nelle linee guida della commissione europea per l'infrastruttura dedicata alla mobilità ciclistica (Sicurezza; Linearità; Coerenza; Comodità; Attrattività). A tale proposito, si chiede di assumere l'impegno a riverificare la possibilità di apportare al progetto le modifiche suggerite o di dare puntuale riscontro all'impossibilità di recepirle all'interno della Dichiarazione di Sintesi.

Infine, come descritto nel documento di Valsat, poiché gli impatti negativi si rilevano prevalentemente in fase di cantiere legati in particolar modo alla produzione di polveri, alle emissioni dei mezzi e alla produzione di rumori e vibrazioni, si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le misure di mitigazione previste nella fase di cantierizzazione ed esecuzione dell'opera, anche in riferimento alle prescrizioni espresse dall'Ente di gestione per i parchi e la biodiversità Emilia Orientale e Arpae APAM.

Riserva n. 3

Relativamente al tronco 7 di nuova realizzazione, in prossimità dell'alveo del fiume Reno ricadente nel Comune di Bologna, si richiamano integralmente le prescrizioni dell'Agenzia di Protezione Civile e in particolare la necessità, prima dell'approvazione del progetto esecutivo, di acquisire il parere vincolante sul tracciato definitivo nonché il nulla osta idraulico da parte dell'Autorità idraulica.

Si chiede di assumere l'impegno a riverificare la possibilità di apportare al progetto le modifiche suggerite o di dare puntuale riscontro all'impossibilità di recepirle all'interno della Dichiarazione di Sintesi.

Si chiede di riportare nella Dichiarazione di Sintesi le misure di mitigazione previste nella fase di cantierizzazione ed esecuzione dell'opera.

2.4 Indicazioni di carattere progettuale

Si riportano nell'Allegato C alcune indicazioni progettuali espresse dal Servizio Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna.

Riserva n. 4

In fase esecutiva, si chiede di modificare gli elaborati seguendo le indicazioni riportate nell'Allegato C.

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

3.1. Premessa

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

Considerato che il comma 4 dell'art. 19 della LR 24/2017 dispone che le Autorità competenti per la valutazione ambientale esprimono il proprio parere motivato acquisendo il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) relativo unicamente alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame, per quanto riguarda la Valsat della variante al PUG del Comune di Bologna si assume il parere di ARPAE Area prevenzione ambientale metropolitana (APAM) (Allegato D).

3.2 Gli esiti della consultazione

Nell'ambito della Conferenza di servizi, sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti: Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia Orientale, 5° Reparto Infrastrutture – Ufficio B.C.M, Soprintendenza PNRR e ABAP, Comune di Marzabotto, Comune di Grizzana Morandi, Fibercop, Unione Reno Lavino Samoggia, SNAM, Hera, Comune di Calderara di Reno, Comune di Casalecchio di Reno, Comune di Crevalcore, Comune di San Giovanni in Persiceto, Consorzio Canale Reno, Unione Appennino, RFI, ARPAE APAM, AUSL, Comune di Camugnano, Comune di Castel di Casio, Comune di Bologna, RER Settore Sicurezza territoriale e protezione civile Distretto Reno, ANAS, Comando militare esercito "Emilia Romagna". Gli Enti hanno espresso parere favorevole sulla Valsat in esame per quanto di propria competenza, pur condizionandolo ad alcune misure di sostenibilità ambientale, sintetizzate e riprese nell'allegata istruttoria in merito alla valutazione ambientale predisposta da ARPAE AACM. Alcuni Enti hanno, inoltre, demandato ulteriori valutazioni alle fasi successive di redazione e approvazione del progetto del percorso cicloturistico.

La Città metropolitana di Bologna (Settore Strade, Sicurezza e Ciclovie) dichiara che durante il periodo di pubblicazione dell'Avviso di deposito presso il BURERT, avvenuto dal 18.12.2023 al 16.02.2024, sono pervenute n. 6 osservazioni, di cui nessuna sul Documento di Valsat. Successivamente il Documento di Valsat e gli elaborati di variante urbanistica sono stati oggetto di una nuova pubblicazione dal 13.02.2024 al 30.03.2025.

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

4.3. Conclusioni

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, **la Città metropolitana di Bologna esprime una valutazione ambientale positiva sulla ValSAT della Variante agli strumenti urbanistici dei Comuni di Crevalcore, Casalecchio di Reno, Bologna, Marzabotto, Castel di Casio**

e Grizzana Morandi, condizionata al recepimento delle riserve sopra esposte, delle valutazioni in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (Allegato B), delle valutazioni degli Enti ambientali con le relative prescrizioni cui si rimanda integralmente, delle considerazioni ambientali indicate nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" predisposta da AAC Metropolitana di ARPAE (Allegato A), del parere di sostenibilità predisposto da ARPAE APAM sulla ValSAT della variante al PUG del Comune di Bologna (Allegato D), nonché dalle considerazioni progettuali contenute nel contributo tecnico (Allegato C).

Ai sensi della normativa vigente, si ricorda che le varianti approvate, le relative Dichiarazioni di sintesi e i Piani di monitoraggio, dovranno essere pubblicate e trasmesse alla Città metropolitana.

4. ALLEGATI

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

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

C) Contributo tecnico del Servizio Pianificazione della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Bologna.

D) Parere di sostenibilità art. 19 comma 4 rilasciato da ARPAE APAM sulla ValSAT della Variante al PUG del Comune di Bologna.

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

Il Funzionario tecnico
(Arch. Ambra Migliorisi)