

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 30532/2021

PROCEDURA di ValSAT art. 18 L.R. 24/2017

Istruttoria di VAS/ValSAT Oggetto: Procedimento Unico, ai sensi dell’art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i., per la realizzazione della “Pista ciclabile Longara - Castel campeggi”.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

Autorità procedente: Comune di Calderara di Reno

PREMESSO CHE:

- con comunicazione del 08/10/2021, in atti al PG n. 59716/2021 della CM BO, il Comune di Calderara di Reno ha indetto la Conferenza dei servizi decisoria per il giorno 26/10/2021, ai sensi dell’ art. 14 della L. 241/190 e s.m.i., per l’attivazione del procedimento unico di cui all’oggetto ai sensi del comma 3 dell’art. 53 della L.R. 24/2017 e s.m.i., da effettuarsi in forma simultanea e modalità sincrona in relazione alla particolare complessità della determinazione da assumere, e ha reso disponibile la relativa documentazione. Ha inoltre comunicato che dal 18/08/2021 al 17/10/2021 il progetto ed i relativi allegati sono depositati per la presentazione di eventuali osservazioni; inoltre, ai sensi dell’art. 53 della L.R. 24/2017, per l’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio è stata data comunicazione di avvio del procedimento unico ai proprietari delle aree interessate secondo le risultanze dei registri catastali;
- con comunicazione in atti al PG/2021/164507 del 25/10/2021, la Città metropolitana di Bologna ha inviato una richiesta di integrazioni, chiedendo dettagli in merito all’inquadramento urbanistico ed alla relativa Valsat dell’opera in progetto:
 - di specificare se il progetto in esame costituisca variante alla strumentazione urbanistica vigente. In tal caso dovrà essere predisposta apposita “Relazione di variante urbanistica”, nella quale siano specificati gli elaborati cartografici e/o normativi oggetto di modifica, evidenziando il confronto fra lo stato vigente e la proposta in variante.
 - Qualora la proposta in oggetto costituisca variante urbanistica dovrà essere conseguentemente integrata la relazione di Valsat con apposito inquadramento rispetto alla pianificazione sovraordinata, con particolare riferimento al Piano Territoriale Metropolitan (PTM), approvato con Delibera del Consiglio Metropolitan n. 16 del 12/05/2021, dando puntuale riscontro della conformità della proposta progettuale rispetto alle tutele interferite e alle eventuali misure di sostenibilità adottate rispetto alle suddette tutele.

In merito agli aspetti progettuali si chiede di integrare la TAV 7S anche con la segnaletica orizzontale relativa alla pista ciclabile, al fine di un’opportuna valutazione delle interferenze in corrispondenza dei passi carrai e degli accessi privati. Si ricorda, infine, che ai sensi delle LR 13/2015 e 24/2017 la Città metropolitana, nel caso in cui la proposta costituisca variante alla strumentazione urbanistica vigente, assume il compito di Autorità competente in materia di Valsat;

- con comunicazione in atti al PG/2021/168586 del 02/11/2021, il Comune di Calderara di Reno ha trasmesso il verbale della CdS del 26/10/2021 elencando i pareri ed osservazioni fino ad allora pervenuti e disponibili nel loro cloud di cui hanno indicato il link:

- E-distribuzione, osservazioni;
- Comune di Bologna, parere favorevole non condizionato;
- Terna Rete Italia S.p.A., parere favorevole condizionato.

Sono inoltre pervenute osservazioni scritte, da parte di altri soggetti interessati, aventi ad oggetto esclusivamente il procedimento espropriativo, agli atti ai seguenti protocolli del Comune:

- prot. 27360 del 27/09/2021;
- prot. 29293 del 13/10/2021;
- prot. 30227 del 22/10/2021;
- prot. 30431 del 26/10/2021;
- prot. 30533 del 26/10/2021;
- prot. 30431 del 26/10/2021;

- il Comune di Calderara di Reno con nota in atti al PG/2021/174406 del 12/11/2021, ha trasmesso le integrazioni richieste e convocato la Conferenza di servizi conclusiva per il giorno 01/12/2021. Contestualmente ha dato atto che si sono conclusi i termini per presentare osservazioni da parte dei soggetti interessati dal procedimento espropriativo e che non sono pervenute osservazioni ulteriori rispetto a quelle già trasmesse con verbale prot. Gen. n. 31103 del 02/11/2021;
- con nota del 16/11/2021, in atti al PG/2021/176805, il Comune ha comunicato che i documenti "VALSAT" e "Sintesi non tecnica della VALSAT", acquisiti al loro prot. Gen. n. 32440 del 16/11/2021, sostituiscono i medesimi inviati il 12/11/2021. Contestualmente ha comunicato che al loro link, sono disponibili anche i seguenti pareri:
 - prot. Gen. n. 32242 del 15/11/2021 rilasciato Hera S.p.A.;
 - prot. Gen. n. 32158 del 15/11/2021 rilasciato da AUSL di Bologna;
- con comunicazione del 24/11/2021 in atti al PG/2021/180949, la CM BO ha richiesto ad ARPAE – AAC Metropolitana il contributo istruttorio propedeutico al parere motivato nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 06/12/2021;
- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall'Autorità procedente:

**Azienda USL Dipartimento di Prevenzione
ARPAE
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
e-distribuzione Spa - infrastrutture e reti
Hera SpA
Consorzio della Bonifica Renana
TERNA
Telecom Italia s.p.a.
Ufficio Demanio e Servitù Militari
Polizia Locale Intercomunale Unione Terre d'Acqua
Comune di Anzola dell'Emilia
Comune di Crevalcore
Comune di Sala Bolognese
Comune di San Giovanni in Persiceto
Comune di Sant'Agata Bolognese
Comune di Bologna**

**Comune di Castel Maggiore
Unione Reno Galliera**

CONSIDERATO CHE:

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti di seguito elencati, messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio disco di rete:

https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ART_53_PROCEDIMENTI%20UNICI/ciclabile%20Calderara

- VALSAT_Rev (Rapporto ambientale)
- Sintesi non tecnica VALSAT_Rev
- Relazione geologica: RG 1°stralcio
- Relazione geologica: RG 2°stralcio
- Relazione Tecnica: RTI 1°stralcio_nov2020
- Relazione Tecnica: RTI 2°stralcio_nov2020
- Planimetrie di progetto

La proposta di realizzazione di un percorso ciclabile rientra all'interno della pianificazione urbanistica di livello comunale e provinciale finalizzata ad aumentare la fruibilità ciclabile del territorio e la mobilità sostenibile e fortemente sostenuta dall'Amministrazione Comunale, implementando le connessioni con i punti nevralgici del paese e ricucendo tratti di percorsi esistenti non collegati.

La progettazione è integrata al fine di approvare contestualmente la variante urbanistica, attivando il Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. n. 24/2017, che permetterà di ottenere contestualmente autorizzazioni e pareri, approvazione della variante urbanistica e del progetto, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità

La realizzazione del percorso ciclabile in oggetto si inserisce all'interno di una più ampia rete di percorsi ciclabili, la cui realizzazione è stata prevista nei piani urbanistici, in un percorso di incentivazione all'uso di mobilità ciclabile e sostenibile anche per gli spostamenti quotidiani, in sintonia con il PUMS della Città metropolitana di Bologna, nelle prospettive di ricucitura e collegamento alla viabilità pedonale presente nelle frazioni interessate dell'intervento.

Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere formalizzate le procedure di esproprio ed acquisite le autorizzazioni all'accesso alle aree di lavoro da parte delle proprietà interessate.

Il percorso si caratterizza quale importante elemento infrastrutturale della mobilità locale, svolgendo potenzialmente un rilevante ruolo per gli spostamenti tra le diverse frazioni.

I risultati attesi da tale opera pubblica sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- ricucitura dei tratti di percorsi ciclopedonali esistenti,
- diminuzione del traffico veicolare sulle arterie viabili principali, con conseguente diminuzione delle esternalità negative che esso produce.

L'area in oggetto è sita in zona pianeggiante a Nord-Est del capoluogo di Calderara di Reno e l'ipotesi di percorso è scaturita da varie analisi e approfondimenti.

La proposta si sviluppa in affiancamento a via Longarola, una strada con larghezza compresa tra i 5 m e i 7 m, che si sviluppa tra le frazioni di Longara e Castello di Campeggi, per una lunghezza di circa 2 Km, attualmente priva di marciapiedi e percorsi ciclabili.

In questo contesto risulta evidente la necessità di fornire agli abitanti una viabilità sicura per il transito ciclistico esterno alla sede carrabile attualmente abbastanza essenziale.

La strada ad andamento pianeggiante è intersecata circa a metà del percorso da:

- lo Scolo Marchesi di cui è previsto un breve attraversamento e
- la viabilità di via Pilastrino, con cui ha intersezione a T.

Lo scolo è prevalentemente a cielo aperto, ma sono già presenti alcuni brevi tombamenti per consentire l'accesso alle case ed ai fondi presenti lungo la strada.

La lunghezza del percorso è 2 km per 3 m di larghezza, considerando pista + cordolo, per cui la superficie che verrà impermeabilizzata corrisponde a $2.000 \text{ m} * 3 \text{ m} = 6.000 \text{ mq}$
Sono previsti 2 stralci per appalti operativi distinti separati in corrispondenza di via Pilastrino.

1° STRALCIO

Inizia dal termine del centro abitato di Longara, su via Longarola, per proseguire verso Nord-Est, sul lato sinistro, tracciando un percorso lineare, che procede adattando le quote di progetto alla attuale quota di strada e tombando le parti di fosso esistente dove il confine di proprietà non propone soluzioni alternative.

La scelta di avere sviluppato il tracciato da un unico lato, è stata motivata da diverse condizioni:

- per non effettuare attraversamenti pedonali, che potrebbero essere motivo di minore sicurezza; l'unico attraversamento lo incontriamo su via Pilastrino in corrispondenza dell'Istituto scolastico esistente, dove prosegue all'interno dell'area della scuola stessa.
- per le quote del terreno maggiormente compatibili con l'andamento della pista e la possibilità di tombare solo piccole parti di fosso,
- per la possibilità di soddisfare le esigenze dimensionali della pista, se non in alcuni tratti in cui si è optato per il locale restringimento, senza abbattere esemplari arborei e senza dover modificare l'andamento stradale esistente.

Proseguendo, si costruisce la pista ciclabile al confine tra la linea di demarcazione della strada e i confini di proprietà. Superato il centro abitato e proseguendo verso Nord, si propone l'allargamento della sede stradale per poter garantire una sezione idonea della pista ciclabile, una migliore visibilità al fine di non creare pericolo per la percorrenza delle sedi stradale e ciclabile.

In corrispondenza del termine del 1° stralcio, in prossimità dell'incrocio tra via Longarola e via Pilastrino, si propone l'allargamento dello svincolo, per migliorare la visibilità in sede di immissione sulla strada principale e per consentire una migliore percezione dell'attraversamento pedonale.

2° STRALCIO

La seconda parte del progetto si sviluppa partendo dalla "scuola comunale" successiva all'incrocio con via del Pilastrino.

Si ridisegnano alcuni confini di proprietà e le relative utenze che vanno adattate alla nuova quota di imposta della pista.

Al termine del percorso verso Castel Campeggi, il tratto di pista si adatta all'attuale spazio pedonale a disposizione, ridisegnando la segnaletica ma senza apporre modifiche ulteriori allo stato dei luoghi. Il collegamento al marciapiede esistente di Castel Campeggi è la conclusione del disegno di progetto.

Per la pista ciclabile oggetto di studio si prevede un pacchetto stradale di 58 cm.

In fase di progettazione sono state analizzate le eventuali interferenze con sottoservizi e reti aeree. La larghezza utile sarà di 2,5 m, larghezza media ammessa dalla normativa vigente D.M. 557 del 30/11/1999, salvo restringimenti funzionali, limitati, in corrispondenza di preesistenze che si sono evidenziate di difficile adattamento.

La separazione dalla sede viaria carrabile avverrà con cordoli in calcestruzzo di colore giallo in analogia con i percorsi ciclabili presenti sul territorio comunale.

La raccolta delle acque stradali avverrà tramite caditoie nei tratti di tombamento e saranno a questo collegate per lo scarico delle acque. In alcuni tratti si prevede invece la realizzazione di un fosso di guardia.

Come da richiesta della pubblica amministrazione committente, in affiancamento alla pista ciclabile è prevista la realizzazione della predisposizione dell'illuminazione pubblica, comprensiva dei cavidotti per il passaggio dei cavi e dei plinti per il posizionamento dei pali di pubblica illuminazione, ma esclusa la posa dei pali, dei corpi illuminanti e del quadro elettrico.

L'approvazione del progetto definitivo del Percorso ciclabile in oggetto richiede l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali vigenti (PSC) mediante l'istituto dell'art. 53 della L.R.24/2017, finalizzato alla contestuale localizzazione dell'opera pubblica in variante alla strumentazione urbanistica comunale e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza.

La pista è conforme al PSC nel primo tratto (I stralcio), dalla frazione di Longara all'incrocio con via Pilastrino, ma in contrasto per il secondo tratto (II stralcio) che prosegue in continuità con il primo su via Longarola fino alla frazione di Castel Campeggi, senza interessare via Pilastrino.

Trattasi di mera variante cartografica dell'elaborato "PSC- Tavola T.0" senza necessità alcuna di variare le NTA.

VINCOLI E TUTELE

PTM

TAV. 1 "Carta della struttura"

la nuova pista ciclabile, costeggiante via Longarola lato occidentale, non interferisce con alcuna tutela o vincolo, se non un canale di reticolo idrografico minore posto nei pressi di possessione Pilastrino. Via Longarola è una viabilità storica, marcata ulteriormente dalla ciclabile in progetto; il tracciato in progetto è identificato quale "Rete ciclabile strategica e integrativa" (art. 42).

TAV. 2 "Carta degli ecosistemi"

la nuova pista ciclabile ricade nelle "Aree agricole della pianura alluvionale" e nelle "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura"; l'intervento è consentito nel rispetto degli artt. 5.2 e 5.3 del PTCP allegati al PTM, per la tipologia di intervento, non risultano critiche o interessate dalla proposta (artt. 17 e 18). La pista attraversa presso Possessione Pilastrino uno scolo del reticolo idrografico minore (art. 20).

TAV. 3 "Carta di area vasta del rischio idraulico, rischio da frana e dell'assetto dei versanti".

Al fine di non incrementare gli apporti d'acqua piovana (art. 29) al sistema di smaltimento e di favorire il riuso di tale acqua, la raccolta delle acque avverrà tramite caditoie nei tratti di tombamento; nei tratti in campagna si prevede la realizzazione di fosso di guardia quale laminazione delle acque di pioggia ABNC.

La pista ciclabile ricade nello Scenario P2 derivato dal Reticolo Naturale Principale: alluvioni frequenti, alta probabilità (art. 30).

TAV. 4 "Carta di area vasta delle aree suscettibili effetti locali"

la nuova pista ciclabile ricade nella Area L - Zona di attenzione per instabilità da liquefazione o densificazione per cui la fattibilità dell'intervento deve essere accompagnata da una relazione geologica e di caratterizzazione sismica (art. 28).

TAV. 5 "Carta delle reti ecologiche, della fruizione, del turismo"

il primo stralcio sarà in ambito agricolo periurbano dell'area bolognese,

Il PTM prevede l'intervento come "Ciclabile di pianura - supporto alla connettività ecologica", normato dall'art. 47.

PGRA

L'area di verifica ricade in:

- per il *Reticolo Principale* in P3 – H Alluvioni frequenti – tempo di ritorno tra 20 e 50 anni – elevata probabilità (Fiume Reno)
- per il *Reticolo Secondario di Pianura* in P2 – M Alluvioni poco frequenti – tempo di ritorno

tra 100 e 200 anni – media probabilità

La laminazione delle acque piovane per la superficie “stretta e lunga” avverrà nel fosso esistente, laterale al tracciato di via Longarola.

RETE NATURA 2000

Nessuna interferenza in termini spaziali e funzionali, neppure indiretta con i siti della Rete Natura 2000.

PSC

La pista, costeggiando la strada esistente:

- attraversa un ambito agricolo di rilievo paesaggistico (artt. 36 e 37)
- intercetta un reticolo idrografico minore (art. 49)
- è in settore di ricarica di falda di tipo B (art. 56)
- è in area potenzialmente inondabile (art. 61)
- circa a metà è attraversata da elettrodotto aereo di AT da 132 KV (art. 72)
- è nella fascia pertinenziale della strada (art. 70)
- via Longarola è indicata come viabilità storica (art. 28)
- sono presenti alberi monumentali e di rilevante dimensione (artt. 17, 18, 46bis)
- si inserisce per metà nel “Connettivo ecologico diffuso periurbano”
- è attraversata da un “Corridoio ecologico principale di collegamento” fra il fiume Reno ad est e il Lavino a ovest (art. 3.5 da PTCP).

L'intervento proposto è quindi risultato:

- conforme alle prescrizioni di cui alla VALSAT di PSC di Calderara di Reno e dell'Unione delle Terre d'Acqua,
- non in contrasto con le NTA di PTM, PSC e RUE vigente,
- rispettoso dei vincoli vigenti,
- conciliabile con le tutele riscontrate, visto il contesto urbanizzato e produttivo consolidato in adiacenza ad area agricola periurbana,
- compatibile con le esigenze e gli obiettivi di VALSAT di PSC del Comune di Calderara di Reno.

L'implementazione della rete di piste ciclabili è una strategia per il governo del territorio prevista a livello sovraordinato nel Piano Territoriale Metropolitan, nel Piano Provinciale di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA), nel Piano Aria Integrato Regionale (PAIR), nel Piano di Azione per Energia Sostenibile (PAES), nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), etc.

EFFETTI AMBIENTALI SULLE COMPONENTI

VIABILITÀ E MOBILITÀ

L'intervento, seppur considerato una ciclovia turistica, avrà certamente anche risvolti positivi nell'abbattimento di una quota parte modesta del traffico veicolare, nell'ottica di incentivare gli spostamenti fra Longara e Castel campeggi non effettuati con un veicoli privato ma a mezzo bicicletta.

Pertanto, con l'attuazione della ciclabile di collegamento tra le località Longarola e Castel Campeggi, ci si attende una diminuzione di traffico delle auto in transito con benefici nella riduzione di emissioni in atmosfera e di rumore.

Il tracciato proposto al 2021 della nuova ciclovia a livello di mobilità avrà quindi il vantaggio di ridurre l'impatto sia sulla viabilità che sulla mobilità, utilizzando un tracciato viario esistente.

Il progetto mira certamente verso l'obiettivo del contenimento dell'incremento del traffico veicolare, dimostrandosi coerente al PSC-RUE rispetto agli obiettivi di sostenibilità per la mobilità.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Il tracciato della ciclabile ricade in Classe III - Aree di tipo misto; una volta realizzata la pista ciclopedonale sarà utilizzata unicamente da pedoni e biciclette che non comportano incremento del livello acustico esistente sull'area. Anzi, probabilmente l'impatto acustico sarà positivo e a favore della vicina scuola sita presso Fondo Orlandini.

L'impatto acustico sarà generato unicamente durante la fase di realizzazione degli interventi previsti.

La tipologia di intervento proposto va incontro alle richieste di riduzione dell'inquinamento acustico indicate, pur non rilevando in questa zona alcuna criticità esistente.

In conclusione, sotto il profilo acustico, l'intervento è rispondente agli obiettivi di sostenibilità espressi nel vigente PSC e relativa VALSAT.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Solo il primo stralcio si trova all'interno dell'Agglomerato di Bologna ma il progetto proposto volge inevitabilmente ad una riduzione del traffico veicolare e ad un indotto di fruizione NON inquinante a livello atmosferico, pertanto risponde in maniera risolutiva a questa criticità.

Presso Fondo Orlandini viene segnalata l'area di tutela di una scuola ("Zona per servizio di quartiere", presso la quale non si può intervenire con modalità con impatti acustici ed atmosferici: la presente proposta NON volge in tal senso.

La qualità dell'aria potrebbe subire un lieve peggioramento solo durante la fase cantiere, quando sarà necessario utilizzare macchine operatrici e si realizzeranno scavi e/o movimenti terra che possono portare alla produzione di polvere.

L'impatto del cantiere però ha effetti temporanei e certamente mitigabili da alcune attenzioni che si possono mettere in campo per mitigare gli effetti negativi che dovessero verificarsi (es.: evitare di eseguire i lavori nei periodi più secchi, bagnare l'area di lavoro, limitare la velocità dei mezzi che percorrono strade non asfaltate, ecc...).

Una volta realizzate le opere l'impatto a livello atmosferico non potrà che essere positivo.

In conclusione, sotto il profilo atmosferico, l'intervento è rispondente agli obiettivi di sostenibilità espressi nel vigente PSC e relativa VALSAT.

SUOLO, SOTTOSUOLO E ACQUE SOTTERRANEE

Dal punto di vista geomorfologico il tracciato in esame si sviluppa nella media pianura bolognese caratterizzata da dossi e depressioni, in particolare l'area ricade in parte su un dosso fluviale ed in parte su una conoide di rota del Fiume Reno.

L'esame morfologico riferisce di un piano campagna ad andamento pianeggiante ($\approx 29\div 25$ m slm).

I dati idrogeologici per questo territorio indicano la presenza di più falde acquifere superficiali, separate da terreni a bassa permeabilità, lateralmente interconnesse a formare un unico acquifero multifalda. Dalle misure reperite in bibliografia si evince la presenza di una falda freatica il cui pelo libero è posto ad una profondità di circa - 1,5 m dal pdc .

I caratteri relativi al primo sottosuolo sono stati desunti dal PSC: sotto una coltre di stabilizzato stradale di circa 1 m, i successivi 19 m dal p.c. sono impegnati da limi ed argille, con associate frazioni sabbiose, sia in forma diffusa che organizzate in sottili apparati lenticolari a scarsa continuità laterale: a ridosso dell'area in esame si evince la presenza di livelli sabbiosi-limosi a profondità comprese tra -2 e -4 m dal pdc.

I livelli argillosi sottostanti hanno una buona consistenza; i depositi ghiaiosi grossolani si rinvencono ad una profondità di -25 m dal p.c.

Per quanto riguarda il fenomeno della liquefazione, in corrispondenza di Longara è stata eseguita una stima del potenziale di liquefazione: dalle verifiche risulta un indice del potenziale di liquefazione pari a 2,92, che definisce un rischio basso ($LPI < 5$). Vista la tipologia dell'intervento in

progetto con assenza di opere strutturali importanti, si reputa tale fenomeno ininfluenza.

Come categoria di suolo, associabile al valore del parametro Vs30, si assume quello ricavato dalle indagini sismiche in sito che è risultato essere di Vs30≈ 205 m/s, associabile ad una categoria di suolo "C": Depositi di terreni a grana grossa mediamente addensati o terreni a grana fina mediamente consistenti con profondità del substrato superiori a 30 m, caratterizzati da un miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di velocità equivalente compresi tra 180 m/s e 360 m/s come definita dalle Categorie di sottosuolo delle NTC 18.

Le opere previste hanno uno sviluppo lineare complessivo di 2 km e una larghezza media di 3 m, pertanto il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato, considerato che verrà seguita una viabilità esistente.

Lo studio geologico e geotecnico svolto non ha evidenziato criticità per gli aspetti trattati in rapporto alla tipologia di intervento proposta.

La realizzazione della pista ciclabile non comporta particolari problematiche da un punto di vista geologico-tecnico.

Dovrà essere prevista una preventiva una fase di scotico (0,2 m) ed il riporto di materiali idonei ben compattati in modo da non provocare eventuali cedimenti. A tal proposito, l'impiego dei terreni francamente pelitici derivati dagli scotichi superficiali può avvenire solo nel caso in cui si proceda ad un loro previo trattamento con legante.

Unica particolare attenzione dovrà essere posta alla regimazione e all'allontanamento delle acque superficiali per una corretta regolamentazione degli apporti di acque meteoriche in un sistema idrografico delicato.

In conclusione, per quanto attiene le componenti del suolo, sottosuolo e acque profonde, l'intervento è rispondente agli obiettivi di sostenibilità espressi nel vigente PSC e relativa VALSAT.

ACQUE SUPERFICIALI

Le acque superficiali raccolte dal tracciato di Via Longarola convergono nei fossati laterali per poi defluire nei canali di scolo a gestione consortile. Il comparto in esame è idraulicamente connesso con il bacino di pianura del Fiume Reno.

Il tracciato in esame si sviluppa nel primo tratto a ridosso di un fosso che scorre nei materiali limoso-sabbiosi superficiali.

Le acque meteoriche che insistono sul percorso ciclopedonale saranno raccolte ai margini della sede viaria da apposite canalette e condotte verso la rete superficiale; non sono previste perdite di idrocarburi e olii.

La superficie che verrà impermeabilizzata corrisponde a $2.000 \text{ m} * 3 \text{ m} = 6.000 \text{ m}^2$ con consumo di suolo dovuto alla realizzazione della pista ciclopedonale limitato.

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

La laminazione delle acque piovane per la superficie "stretta e lunga" della nuova pista ciclabile avverrà nel fosso esistente, laterale al tracciato di via Longarola.

Il "sovrappasso" dello scolo esistente che costeggia via Longarola all'intersezione con via Pilastrino verrà risolto non interferendo di fatto con il fosso esistente.

Le acque meteoriche che insistono sulla pista ciclopedonale prevista specifico saranno raccolte e collegate alla rete superficiale. Si segnala che le acque in esame sono prive di inquinanti perché insistono su superfici impermeabili sostanzialmente pulite, quali sono quelle destinate unicamente al traffico lento (pedoni e biciclette) non motorizzato, non adducendo perdite di idrocarburi e olii.

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

In conclusione l'intervento è rispondente agli obiettivi di sostenibilità espressi nel vigente PSC e relativa VALSAT.

ENERGIA E INQUINAMENTO LUMINOSO

L'*inquinamento luminoso* è definito come "ogni alterazione dei livelli naturali di luce" ed è assodato che l'uso scorretto ed esagerato della luce crei diversi problemi ambientali e di salute.

La più recente ed importante novità normativa a livello nazionale è costituita dalla emanazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) Ministeriali validi per l'illuminazione pubblica. In particolare, ci si riferisce al DM 27/9/2017 e al DM 28/3/2018 "*Criteri Ambientali Minimi per il servizio di illuminazione pubblica*".

La DGR n. 1732/2015 distingue, nello specifico, due zone:

- o quella di particolare protezione ZPA,
- o quella fuori dalla zona di particolare protezione

La zona oggetto d'intervento ricade nella Zona di Particolare protezione dall'inquinamento luminoso (ZPA).

Il sistema illuminante stradale attuale lungo via Longarola è presente appena fuori la località Longarola e Castel Campeggi ed assente nel restante tratto stradale.

Come da richiesta della pubblica amministrazione è prevista la predisposizione dell'illuminazione pubblica, comprensiva dei cavidotti per il passaggio dei cavi e dei plinti per il posizionamento dei pali di pubblica illuminazione, ma esclusa la posa dei pali, dei corpi illuminanti e del quadro elettrico.

In fase esecutiva si definiranno i sistemi di illuminamento, di progetto nelle aree private e in adeguamento sulla strada pubblica, dovranno sottostare alla terza direttiva della L.R. n. 19/2003, DGR n. 1732/2015, per cui ogni forma di luce artificiale dovrà:

- non disperdere al di fuori dell'area a cui è funzionalmente dedicata,
- essere orientata al di sopra della linea di orizzonte,
- non indurre effetti negativi conclamati sull'uomo o sull'ambiente.

INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Il presente capitolo è finalizzato alla determinazione dei potenziali effetti dovuti ai campi elettromagnetici immessi in corrispondenza dell'area oggetto di verifica.

- Sorgenti CEM a BF

Ad oggi, circa a metà del tracciato della pista ciclabile proposta vi è una linea di AT da 132 KV che taglia quasi ortogonalmente il tracciato stesso e via Longarola. La permanenza nei suoi pressi quando si usufruisce della pista ciclabile non supera qualche minuto, quindi ben sotto le 4 ore di permanenza di cui al DPCM 08/07/2003.

Sia allo stato attuale che di progetto, l'intervento non evidenzia vincoli, tutele o problematiche di sorta per quanto attiene aspetti legati ai campi elettromagnetici di BF (elettrodotti).

- Sorgenti CEM a AF

Le SRB di AF della telefonia mobile più prossime sono ad oltre 600 m sui vari orientamenti, pertanto l'area di intervento non è influenzata dai CEM delle SRB.

Sia allo stato attuale che di progetto, l'intervento non evidenzia vincoli, tutele o problematiche di sorta per quanto attiene aspetti legati ai campi elettromagnetici di AF.

HABITAT NATURALE, PAESAGGIO E VERDE

Questo paragrafo si pone l'obiettivo di caratterizzare la qualità del paesaggio con riferimento agli aspetti legati all'habitat, al verde ed alla percezione visiva.

La "striscia" di intervento ricade nel "Connettivo ecologico diffuso periurbano" dove deve essere favorita la creazione di corridoi ecologici a completamento ed integrazione del progetto di rete ecologica: è identificato un corridoio ecologico lungo il reticolo idrografico minore con direzione di collegamento ecologico Est-Ovest verso il Fiume Reno.

Per quanto attiene il verde, il consumo di suolo, inteso come mera sottrazione di superficie alla

funzione agricola, è ridotto a circa 6.000 m², circa 0,6 ha.

Per la possibilità di soddisfare le esigenze dimensionali della pista, solo in pochi alcuni tratti è stato necessario restringere la sede ciclabile per non dovere abbattere esemplari arbustivi e solo in due punti è stato necessario modificarne leggermente l'andamento.

- uno presso gli alberi da mantenere
- l'altro per un breve tratto subito dopo il piccolo centro abitato a Sud della pista.

La proposta prevede unicamente la realizzazione di un percorso cicloturistico che utilizza in gran parte tratti di viabilità esistenti in sede propria, non creando così frazionamenti del paesaggio agricolo circostante, che rimane invariato.

Il sistema forestale e boschivo non è interessato dal percorso cicloturistico.

Per quanto attiene il paesaggio, l'intervento proposto in sé ha impatto visivo nullo: solo la colorazione rossa a terra della pista stessa, secondo le norme vigenti, e i pali dell'illuminazione possono essere segnalati come elementi legati all'alterazione del paesaggio, di fatto non incisivi.

La realizzazione di piste ciclabile permette alla popolazione di poter fruire maggiormente del territorio e delle bellezze paesaggistiche presenti, pertanto si ritiene che l'infrastruttura in esame valorizzi le aree circostanti, definite dagli strumenti di pianificazione urbanistica come aree agricole di rilevante interesse paesaggistico.

La pista ciclabile interferisce con alcuni individui arborei presenti lungo la strada che verranno mantenuti.

Si può affermare che l'impatto della pista ciclabile sul paesaggio sia se non prettamente positivo, quanto meno nullo.

RIFIUTI

Nell'ambito dei lavori è prevista la movimentazione di materiali terrosi relativi agli scavi per la realizzazione del percorso ciclabile, per la posa dei condotti e l'eventuale adeguamento della rete di raccolta delle acque stradali; si può prevedere la ricollocazione del terreno proveniente dagli scavi (purché non inquinato) all'interno delle stesse trincee dei lavori, nelle aree verdi, nelle scarpate e nelle aree limitrofe al cantiere (previo accordo con le proprietà).

I materiali provenienti dalle demolizioni (quali calcinacci, calcestruzzi, laterizi etc.) saranno conferiti in discarica autorizzata e smaltiti come rifiuto.

Potrebbe essere altresì prevista la fresatura di conglomerato bituminoso di cui si prevede il conferimento in discarica autorizzata.

CONTESTO SOCIALE

Per la pista ciclabile proposta in aderenza a via Longarola, ma su sede propria, a livello "sociale", vi è da segnalare il suo costeggiare il servizio scolastico presente ad Est della zona ad angolo con via Pilastrino. La realizzazione della pista ciclabile permetterà anche il raggiungimento della stessa senza utilizzo del mezzo privato.

L'impatto dell'opera prevista sulla salute pubblica è certamente positivo.

La realizzazione della pista incentiva la popolazione a fare movimento fisico quotidiano ed è un'occasione per scoprire il territorio circostante.

Attualmente via Longarola è utilizzata sia dal traffico normale sia da cicloturisti diretti nelle campagne bolognesi: separare i due flussi permette di ridurre il rischio di incidenti e aumenta la sicurezza di automobilisti e di ciclisti che usufruiscono di questa arteria di collegamento.

Per quanto riguarda gli attraversamenti ciclabili si segnala che, come da progetto definitivo, questi saranno arretrati rispetto alla linea di fermata dei veicoli. Essi saranno debitamente illuminati, riducendo così il rischio di incidenti dovuti alla scarsa visibilità delle intersezioni.

L'attuazione del progetto migliorerà di fatto la mobilità dolce facilitando il collegamento ciclopedonale tra le due località che condividono anche alcuni servizi.

Sono state previste indennità per danni ai frutti pendenti e/o occupazione temporanea dei luoghi,

nonché i relativi espropri. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere formalizzate le procedure di esproprio ed acquisite le autorizzazioni all'accesso alle aree di lavoro.

PATRIMONIO CULTURALE / ARCHITETTONICO / ARCHEOLOGICO

A livello di "Tutela degli elementi di interesse storico, architettonico e testimoniale" lungo il percorso si denotano, ai lati, edifici da assoggettare a restauri scientifici e/o conservativi, alberi monumentali e di rilevante dimensione, che non saranno interessati dalla pista, appositamente proposta dal lato occidentale della strada perché non intercetta tali elementi arborei.

Via Longarola è indicata come viabilità storica: la pista ciclabile non farà che valorizzare questo aspetto permettendo a chi ne usufruirà di percorrerla.

La ciclabile sarà interamente realizzata nella fascia di rispetto della strada esistente e pertanto in una zona di territorio il cui utilizzo e pregio è già vincolato dalla presenza della strada.

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Considerata la tipologia dell'intervento previsto, le sue caratteristiche dimensionali e la sua localizzazione, si ritiene di non dover prevedere compensazioni.

Tenuto conto delle modalità di attuazione della stessa proposta, si ritiene che l'applicazione di adeguate scelte progettuali esecutive risultino sufficiente mitigazione agli impatti attesi, con particolare attenzione alla limitazione della impermeabilizzazione del suolo e alla illuminazione, che dovrà rispettare la normativa per il contenimento dell'inquinamento luminoso, considerata la posizione esterna all'abitato, in aperta campagna.

Non occorrono mitigazioni di sorta per questo intervento, essendo esso stesso una mitigazione sotto il profilo della viabilità-mobilità, all'inquinamento acustico ed a quello atmosferico.

MONITORAGGI

In assenza di un apposito indicatore riferito alla dotazione di piste ciclabile e in generale di percorsi cicloturistici, in vari casi si è utilizzato il rapporto tra la lunghezza dei percorsi cicloturistici espressa in metri e il numero degli abitanti del comune, adottando come riferimento a cui tendere un valore ≥ 1 m/ab. Attualmente su Calderara di Reno pare vi siano circa 10 km di pista ciclabile visionabile dai siti specializzati di appassionati e dalle cartografie di Calderara di Reno, per circa 13.500 abitanti, con un indicatore sui 0,75 m/ab., prossimo a 1 m/ab. a cui tendere.

Unico monitoraggio che si può indicare è il controllo del permanere della salute degli alberi esistenti lungo il percorso dalla sua realizzazione a due anni successivi e l'incremento del numero di tratti di piste ciclabili sul territorio di Calderara di Reno.

ESAME DELLE ALTERNATIVE

La pista ciclabile in previsione negli strumenti di PSC dell'Unione delle Terre d'Acqua era ipotizzata lungo vicolo Parma e via Barleta, tuttavia la sua realizzazione interamente lungo la sede carrabile esistente di via Longarola pare più adeguata per una maggiore utilità e una più rapida connessione delle due frazioni di Longara e Castel Campeggi.

Vicolo Parma e via Barleta sono due strade quasi cantonali, a carreggiata molto stretta che non avrebbero permesso il passaggio in sicurezza di biciclette se non con interventi molto più invasivi ed impattanti, sia a livello ambientale / di paesaggio, che di sicurezza rispetto a quanto viene oggi

proposto.

Alla luce delle considerazioni effettuate e a seguito della dettagliata analisi del percorso, l'ipotesi proposta con partenza dalla frazione di Longara sul lato sinistro di via Longarola verso Castel Campeggi appare la migliore possibile, per i seguenti motivi:

- a) vi è sufficiente spazio per la realizzazione del percorso ciclabile, con notevole riduzione dei tombamenti e di spostamenti per le interferenze con i sottoservizi rispetto al lato destro,
- b) non vi sono attraversamenti della pista ciclabile se non in corrispondenza dell'incrocio di via Pilastrino, in cui è prevista la creazione di un passaggio pedonale.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale di cui si riporta una sintesi:

ARPAE (parere del 26/11/2021 in atti al PG n. 33442 del Comune di Calderara di Reno) parere positivo con prescrizioni.

Acque

Le acque meteoriche che insistono sul percorso ciclopedonale previsto scoleranno in apposite caditoie ai margini della pista verso il fosso sottostante o laterale alla pista stessa.

Il percorso cicloturistico sarà percorso da cicli e pedoni pertanto non sono previste perdite di idrocarburi e olii e quindi non si prevedono modifiche alla qualità delle acque sia profonde che superficiali.

A nord della possessione Pilastrino la pista attraversa lo scolo Marchesi appartenente al reticolo idrografico minore e rientrante, come corridoio ecologico, nella rete ecologica provinciale.

La pista attraversa inoltre un fosso che viene tombinato superficialmente per pochi metri, in modo da realizzare un passaggio ciclopedonale che permette l'attraversamento di via Pilastrino dove si innesta su via Longarola. Il fosso, secondo quanto riportato nella relazione illustrativa, non viene alterato nel tracciato e nella capienza.

In conclusione, per quanto attiene la componente qualitativa delle acque, l'intervento non causa impatti significativi.

Restano salve le richieste di autorizzazione e concessione necessarie e le osservazioni espresse dagli altri Enti partecipanti alla Conferenza.

Traffico

A livello veicolare l'intervento, seppur rivolto più ad essere considerato una ciclovia turistica, avrà certamente anche risvolti positivi nell'abbattimento, seppur di una quota parte modesta, del traffico veicolare locale, nell'ottica di incentivare gli spostamenti fra Longara e Castel Campeggi non effettuati con veicoli privati, ma a mezzo bicicletta, quando possibile.

Pertanto con l'attuazione della ciclabile di collegamento tra le località Longarola e Castel Campeggi, si auspica una diminuzione di traffico delle auto in transito su via Longarola stessa, con benefici anche nella riduzione di emissioni in atmosfera e di rumore.

Aria

La qualità dell'aria potrebbe subire un lieve peggioramento solo durante la fase di cantiere, quando sarà necessario utilizzare macchine operatrici e si realizzeranno scavi e/o movimenti terra che potranno portare alla produzione di polvere.

L'impatto del cantiere avrà comunque effetti temporanei e mitigabili dall'applicazione di buone pratiche cantieristiche.

Si riporta un elenco non esaustivo degli accorgimenti che dovranno essere utilizzati: si dovrà evitare di eseguire i lavori nei periodi più secchi e/o molto ventilati o in alternativa si dovrà bagnare l'area di lavoro, si dovrà limitare la velocità dei mezzi che dovessero percorrere le strade non asfaltate, si dovranno coprire con teli i materiali pulverulenti durante il trasporto con automezzi, dovranno essere impiegati solo mezzi omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalla

normativa vigente.

Rumore

L'impatto acustico sarà generato unicamente durante la fase di realizzazione dell'intervento previsto. Una volta realizzato, il percorso ciclopedonale sarà utilizzato unicamente da pedoni e biciclette che non comportano incremento del livello acustico esistente sull'area.

Durante i lavori le sorgenti di rumore sono riconducibili all'operatività ed allo spostamento dei mezzi e delle macchine da lavoro impiegate, di fatto assimilabili ad un cantiere stradale di entità limitata; si tratta di effetti circoscritti, temporanei, reversibili, che si esauriscono al termine della fase di cantiere.

Per la mitigazione delle emissioni rumorose dovranno essere utilizzati accorgimenti sia di tipo logistico/organizzativo che tecnico/costruttivo.

Si dovrà evitare la sovrapposizione di particolari lavorazioni simultanee, tutte le macchine operatrici e le attrezzature dovranno essere conformi alle vigenti leggi e in buono stato di manutenzione, ogni operatore si dovrà attivare per ridurre al minimo le emissioni rumorose spegnendo i mezzi ogni qualvolta non sia necessario il loro funzionamento in cantiere."

Si ricorda che la D.G.R. 45/2002 e le N.T.A. della Zonizzazione Acustica del Comune di Calderara prevedono che *"Durante gli orari 8:00 - 13:00 e 15:00 - 19:00 dei giorni feriali è consentito l'uso di macchine rumorose qualora non venga superato il limite di 70.0 dB LAeq rilevato per un tempo di misura non inferiore a 10 minuti in facciata ad edifici residenziali"*.

Pertanto è necessario che durante l'attività di cantiere venga rispettato tale valore limite su eventuali ricettori presenti a breve distanza dalle aree di lavoro.

Nel caso in cui si preveda un superamento dei limiti, dovrà essere richiesta specifica deroga al Comune.

Inoltre considerato che i lavori dovranno lambire un edificio scolastico si richiede di valutare di eseguire i lavori nelle fasce orarie meno disturbanti per le attività scolastiche.

Rete ecologica

La pista lungo il suo percorso attraversa un corridoio ecologico (TAV 5 PTCP) individuato nello scolo Marchesi che si stacca da via Longarola, 400 m circa a nord dell'incrocio con via Pilastrino, e prosegue verso ovest.

Lo scolo viene tombato superficialmente per pochi metri in modo da realizzare un passaggio ciclopedonale, per permettere l'attraversamento di via Pilastrino in totale sicurezza, senza danneggiare il nodo-corridoio ecologico qui individuato.

D'altro canto, l'intervento proposto si limita ad una decina di metri di chiusura superficiale del canale esistente nell'innesto di via Pilastrino su via Longara, permettendone il passaggio sottostante, senza alterarne il tracciato, la capienza, l'ingresso e l'uscita e la fruizione.

Campi elettromagnetici

La relazione segnala la presenza di una linea aerea ad AT nei pressi di Possessione Pilastrino, essa attraversa la pista ciclabile a metà dei due stralci attuativi.

La permanenza nei suoi pressi quindi, quando si usufruisce della pista ciclopedonale, non supera qualche minuto, quindi ben al di sotto delle 4 ore giornaliere di permanenza di cui al DPCM 08/07/2003.

Si rimandano all'Ente gestore dell'elettrodotta le valutazioni sugli aspetti di sicurezza, che esulano dalle competenze di questa Agenzia.

Utilizzo delle terre e rocce da scavo

Si legge nella relazione che *"I materiali provenienti dalle demolizioni (quali calcinacci, calcestruzzi, laterizi etc.) saranno conferiti in discarica autorizzata e smaltiti come rifiuto"*, mentre si ritiene che sarebbe più sostenibile prevedere il recupero, attraverso appositi impianti, dei materiali da demolizione destinati a discarica.

Inoltre a proposito della prevista *"ricollocazione del terreno proveniente dagli scavi (purché non inquinato) all'interno delle stesse trincee dei lavori, nelle aree verdi, nelle scarpate e nelle aree*

limitrofi al cantiere (previo accordo con le proprietà)" si prescrive quanto segue:

- nel caso in cui si volesse riutilizzare il materiale terroso di risulta internamente al medesimo cantiere di produzione¹, ossia nei termini dell'art.185 del D.lgs 152/06, nel progetto esecutivo dovrà essere dimostrato che tale materiale non è contaminato e il riutilizzo deve avvenire allo stato naturale; dovrà quindi prevedersi in via preventiva una caratterizzazione delle terre oggetto di escavazione, secondo le indicazioni procedurali riportate nell'Allegato 2 e 4 del Dpr 120/2017. Si rammenta infine che in questo caso la gestione dei materiali oggetto di escavazione non rientra nel campo di applicazione dei rifiuti, né dei sottoprodotti e pertanto non sarà necessario inviare alcuna trasmissione di dichiarazione di utilizzo, ma la relativa documentazione tecnica (risultanze della caratterizzazione) dovrà far parte integrante dei documenti progettuali;
- diversamente qualora il progetto in esame preveda il riutilizzo/trasporto, anche solo parziale, del terreno scavato esternamente all'area di cantiere, tale terreno potrà essere riconosciuto come un sottoprodotto e il produttore dovrà attenersi alle indicazioni del DPR 120/17 (che prevede comunque la caratterizzazione delle terre) presentando una o più dichiarazioni di utilizzo terre e rocce da scavo secondo quanto previsto dall'art. 21 del DPR medesimo. Tale dichiarazione potrà anche essere presentata durante la fase esecutiva dei lavori, purché preceda di almeno 15 giorni la data effettiva di inizio escavazione.

Inquinamento luminoso

A livello di impatto, il nuovo intervento non dovrà produrre inquinamento luminoso in riferimento ai limiti e alle modalità indicati nella L.R. n. 19/2003 e nella direttiva applicativa DGR n. 1732/2015.

In fase esecutiva si dovranno definire gli apparecchi e i sistemi d'illuminazione, di progetto nelle aree private e in adeguamento sulla strada pubblica, in conformità alla terza direttiva della L.R. n. 19/2003, DGR n. 1732/2015, per cui in particolare ogni forma di luce artificiale dovrà:

- non disperdere al di fuori dell'area a cui è funzionalmente dedicata,
- essere orientata al di sopra della linea di orizzonte,
- non indurre effetti negativi conclamati sull'uomo o sull'ambiente

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio (parere del 26/10/2021 in atti al PG n. 30441 del Comune di Calderara di Reno) evidenzia che non si ravvisano criticità di rilievo relativamente alla sostenibilità dell'intervento in termini generali di impatto paesaggistico e ambientale.

Terna Rete Italia (parere del 26/10/2021 in atti al PG n. 30366 del Comune di Calderara di Reno) esprime parere favorevole precisando che *"l'eventuale piantumazione di piante e/o l'installazione di lampioni di illuminazione dovrà essere conforme a quanto previsto dal DM 21 Marzo 1988 n.449 e dalla norma CEI 64-7, (tenuto conto, tra l'altro, dello sbandamento dei conduttori, della catenaria assunta da questi alla temperatura di 40°C) ed all'art. 83 del D.Lgs. n°81 del 09 aprile 2008."* segnala anche che *"i conduttori sono da ritenersi costantemente alimentati alla tensione di 380.000 Volt e che l'avvicinarsi ad essi a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (artt. 83 e 117 del Dlgs n°81 del 09.04.2008) ed alle norme CEI EN 50110 e CEI 11-27 sia pure tramite l'impiego di attrezzi, materiali e mezzi mobili (con particolare riguardo all'utilizzo di gru), costituisce pericolo mortale."*

E-distribuzione (parere del 13/10/2021 in atti al PG n. 30366 del Comune di Calderara di Reno) comunica che nell'area oggetto dell'intervento sono presenti impianti aerei e interrati in media tensione 15 kV e in bassa tensione 0,400 kV, e che i tecnici rimangono a disposizione a fronte di

¹ per la definizione di "medesimo cantiere" o "sito" vedere paragrafo 2.2 delle "Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo" approvate con delibera 54/2019 Snpa

richiesta a fornire la cartografia con i tracciati. Nel caso che gli impianti interferiscono con le opere, dovrà pervenire per tempo la richiesta di spostamento dell'impianto. Occorre inoltre verificare che eventuali sostegni a margine della pista non strettamente interferenti con l'opera, non possano creare situazioni di pericolo alla ciclovìa.

Comune di Bologna (comunicazione del 15/10/2021 in atti al PG n. 29625 del Comune di Calderara di Reno) comunica che l'intervento è previsto in un ambito territoriale ubicato diversi chilometri a nord del confine tra i Comuni di Bologna e Calderara di Reno, pertanto non si ravvisano osservazioni da formulare in merito.

Corpo Unico di Polizia Locale Unione Terre d'Acqua (parere del 02/11/2021 in atti al PG n. 31087 del Comune di Calderara di Reno) esprime parere favorevole al posizionamento del tracciato e parere non favorevole ad una pista che sia esclusivamente ciclabile in quanto i pedoni non potendola percorrere dovrebbero rimanere pericolosamente sulla carreggiata.

Consorzio della Bonifica Renana (parere del 11/11/2021 in atti al PG n. 31953 del Comune di Calderara di Reno) comunica che considerato che il canale di bonifica che può presentare una fonte di rischio è lo Scolo Marchesi, da valutazioni idrauliche di massima e da informazioni pregresse non risultano pericoli connessi all'esonazione dello Scolo Marchesi.

Pertanto, per quanto di competenza e fatti salvi diritti di terzi, il Consorzio esprime parere idraulico favorevole al progetto proposto a condizione che il proponente, nel rispetto del principio di invarianza idraulica, recuperi un volume d'invaso pari a 300 m³ all'interno del fosso esistente in via Longarola, conforme rispetto a quanto richiesto dalla normativa PSAI Reno.

Qualora si reputi necessaria sarà cura del progettista predisporre valutazioni idrauliche più approfondite in merito alla vulnerabilità dell'area oggetto di intervento.

Si comunica infine che, prima della realizzazione delle opere interferenti con lo Scolo Marchesi, nonché con le sue pertinenze idrauliche sarà necessario inoltrare allo scrivente Consorzio domanda di concessione, per le seguenti opere le cui caratteristiche tecniche devono essere coerenti con quanto previsto, in generale, dal Regolamento di polizia idraulica e, nello specifico, dall'Allegato 3:

- realizzazione di pista ciclabile, posta in parallelo allo scolo consortile sopracitato, se ricadente all'interno dei 10 m dal ciglio dello scolo;*
- realizzazione di attraversamento dello scolo consortile in corrispondenza di tratto tombinato.*

HERA ed INRETE Distribuzione energia (parere del 15/11/2021 in atti al PG n. 32242 del Comune di Calderara di Reno) parere positivo con prescrizioni.

Azienda USL Dipartimento di Prevenzione (parere del 15/11/2021 in atti al PG n. 32158 del Comune di Calderara di Reno) esprime per quanto di competenza parere favorevole, fatte salve eventuali osservazioni / prescrizioni di altri enti.

Non hanno invece espresso parere:

Ufficio Demanio e Servitù Militari
Comune di Anzola dell'Emilia
Comune di Crevalcore
Comune di Sala Bolognese
Comune di San Giovanni in Persiceto
Comune di Sant'Agata Bolognese
Comune di Castel Maggiore
Unione Reno Galliera

Durante il periodo di deposito sono pervenute al Comune di Calderara di Reno osservazioni scritte, in atti ai protocolli del Comune sopra richiamati, da parte di altri soggetti interessati, aventi ad oggetto esclusivamente il procedimento espropriativo.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L'intervento in oggetto riguarda la realizzazione di un nuovo percorso ciclabile di collegamento tra la frazione di Longara e di Castel Campeggi a Calderara di Reno, al fine di fornire agli abitanti una viabilità sicura per il transito ciclistico esterno alla sede carrabile attualmente senza marciapiede.

Il tratto di pista ciclabile in oggetto, previsto nella fascia di rispetto stradale in sede protetta, avrà uno sviluppo di circa 2 km ed una sezione media di 3 m e correrà interamente sul lato occidentale della via Longarola, in aderenza alla sede stradale esistente, ma separata da essa da adeguati cordoli dissuasori.

La previsione risulta coerente con il PUMS della Città Metropolitana e con il PTM, mentre nel PSC comunale è prevista ma con un tracciato in parte diverso: attualmente la pista tracciata sulla TAV0 del PSC "Schema di assetto infrastrutturale e classificazione delle strade" parte da Longara e poi devia in via Pilastrino fino a collegarsi a via Fornace, nell'attuale proposta la pista rimane invece su via Longarola fino a collegarsi a via Fornace nella Località Castel Campeggi. Tale soluzione risulta più adeguata per una maggiore utilità e una più rapida connessione delle due frazioni di Longara e Castel Campeggi.

La variazione di tracciato richiede quindi una variante al PSC all'interno del procedimento unico in corso.

Via Longarola è indicata come viabilità storica e la stessa non viene modificata o alterata poiché la ciclabile sarà interamente realizzata nella fascia di rispetto della strada esistente e pertanto in una zona di territorio il cui utilizzo e pregio è già vincolato dalla presenza della strada.

Per quanto riguarda la pianificazione territoriale ed i relativi vincoli o criticità, si segnala che la pista è localizzata in aree potenzialmente inondabili segnalate dal PSC, confermate dal PGRA e recepite nella "Variante di coordinamento tra il PGRA e i Piani Stralcio del bacino idrografico del Fiume Reno", approvata con DGR n. 2111/2016. In base a quest'ultimo strumento (Tavola MP3) l'area in cui è localizzata la pista ciclabile ricade nello scenario P3 per il fiume Reno, caratterizzato da alluvioni frequenti con tempi di ritorno tra 20 e 50 anni.

Inoltre si trova in un'Area a rischio potenziale significativo di alluvioni regionali (APSR) per la quale l'Autorità di Distretto del Po ha definito i tiranti idraulici significativi, che per la zona sono superiori ai 2 metri (Tavola 10 - Secondo ciclo Dicembre 2019).

Pertanto occorrerà tenere conto del rischio di allagamento segnalato per il quale trova applicazione l'art. 28 della Variante di Coordinamento tra PGRA e PSAI, che al comma 1 affida al Comune il compito di valutare la sostenibilità delle previsioni relativamente al rischio idraulico segnalato (scenario P3) e consentire la realizzazione degli interventi in progetto, valutando le misure necessarie per mettere in sicurezza la pista in riferimento alle potenziali alluvioni dal Reno.

Relativamente allo scenario P2 legato al reticolo secondario di bonifica (Scolo Marchesi), sempre segnalato dal PGRA, si prende atto del parere che il Consorzio competente ha rilasciato dichiarando l'assenza di criticità.

Per quanto riguarda la laminazione, il progetto deve prevedere un volume di circa 300 mc rispondente ai parametri volumetrici richiesti dalle norme, come prescritto dal Consorzio della Bonifica Renana, nel fosso di guardia stradale che pertanto dovrà garantire adeguata sezione e

funzionalità, sia come canale di scolo che come sistema di laminazione.

Su tali aspetti sarà necessario il parere del consorzio e del gestore della viabilità.

Si richiama il parere della Polizia Locale in cui si prescrive che, in assenza di marciapiede, tale pista dovrà assolvere alla messa in sicurezza dei pedoni, prevedendo un percorso ciclopedonale e non solo ciclabile. Si chiede pertanto che nella Dichiarazione di sintesi sia individuata la corretta funzione ciclopedonale dell'opera.

Valgono inoltre tutte le prescrizioni già espresse dai soggetti competenti in materia ambientale.

PER LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali²

L'INCARICO DI FUNZIONE VALUTAZIONI AMBIENTALI³
PAOLA CAVAZZI
(lettera firmata digitalmente)⁴

² Ai sensi del Codice di Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113 del 17 dicembre 2018 con cui è stato confermato alla Dott.ssa Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.

³ Det. n.-2019-873 del 29/10/2019 AACM: Approvazione dell'assetto organizzativo di dettaglio dell'Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana a seguito del recepimento degli incarichi di funzione istituiti per il triennio 2019-2022. Conferimento incarichi di funzione.

⁴ 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.