

Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 1108/2019

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

nell'ambito del Procedimento unico ex art. 53 co. 1 lett. a) L.R. 24/2017, per l'approvazione del progetto definitivo per la realizzazione del "PERCORSO CICLOTURISTICO EUROVELO 7 TRATTA MARZABOTTO SILLA" (Stralcio funzionale Ponte di Sperticano–Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato) in variante alla pianificazione territoriale.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna

Autorità procedente: Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese

PREMESSO CHE:

- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 08/04/2020, in atti al PG/2020/52621 del 08/04/2020, ha convocato per il 22/04/2020 la prima Conferenza dei servizi e trasmesso la documentazione;
- con pubblicazione sul BURERT n. 116 del 15/04/2020, l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese ha dato avviso di deposito degli elaborati del progetto comprensivi dei documenti di Variante Urbanistica e di VAS/ValSAT (dal 15/04/2020 al 13/06/2020) relativamente ai Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato n.24/2017;
- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 21/04/2020, in atti al PG/2020/58747 del 22/04/2020, ha trasmesso documentazione integrativa;
- la Città metropolitana di Bologna, con in atti al PG/2020/71200 del 15/05/2020, ha richiesto documentazione integrativa;
- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota in atti al Prot. n. 21866 del 28/04/2020 della Città Metropolitana, ha inviato il verbale della prima riunione di Conferenza dei Servizi tenutasi il 22/04/2020;
- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 28/08/2020, in atti al PG/2020/123668 del 28/08/2020, ha convocato per il 21/09/2020 la seconda riunione della Conferenza dei servizi;
- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 30/09/2020, in atti al Prot. n. 50529 del 01/10/2020 della Città Metropolitana, ha inviato il verbale della seconda riunione di Conferenza tenutasi il 21/09/2020, dal quale emerge che sono pervenute nel complesso n. 3 osservazioni da parte dei privati:
 - [REDACTED] (prot. 5912/2020),
 - [REDACTED] (prot. 7318/2020),
 - [REDACTED] (prot. 7319/2020),

tali osservazioni riguardano modifiche del tracciato che sono state accolte, eliminando in particolare il tratto in variante nel comune di Marzabotto, riportato ove già previsto;

- l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 12/11/2020, in atti al Prot. n. 61052 del 12/11/2020 della Città Metropolitana, ha inviato i seguenti pareri:
 - o ARPAE
 - o AUSL
 - o Ente Parchi
 - o Comune di Grizzana Morandi
 - o Comune di Vergato

- Comune di Marzabotto
 - Regione Emilia-Romagna - Area Reno e Po di Volano
 - RFI
 - Soprintendenza Archeologica
 - HERA
 - TIM;
- la Città metropolitana, con nota in atti al PG/2020/167867 del 19/11/2020, ha richiesto ad ARPAE ACCM la predisposizione della relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 30/11/2020;

CONSIDERATO CHE:

attraverso il procedimento unico in oggetto viene approvato il progetto e la localizzazione del tracciato, in variante alla pianificazione urbanistica vigente e viene apposto il vincolo preordinato all'esproprio, il percorso attuativo del progetto prevede l'adozione del tracciato negli strumenti urbanistici dei singoli comuni attraversati.

Gli interventi previsti sono inerenti allo stralcio funzionale Ponte di Sperticano–Riola nei Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato ed in particolare il tracciato della pista, che si sviluppa complessivamente per circa 23,9 km, attraversa il territorio:

- del Comune di Marzabotto per circa 3,4 km,
- del Comune di Grizzana Morandi per circa 7,8 km,
- del Comune di Vergato per circa 12,7 km.

Il **comune di Marzabotto**, aveva già recepito nei propri strumenti urbanistici il tracciato del percorso cicloturistico, che si sovrappone al tracciato di percorsi pedociclabili esistenti, riportato nella Tavola di PSC n. 1 "Ambiti e Trasformazioni territoriali".

Le ultime modifiche introdotte durante l'iter del Procedimento unico riportano il percorso cicloturistico a coincidere con il tracciato già previsto negli strumenti urbanistici vigenti, tranne modesti scostamenti metrici, in prossimità di Sibano e del depuratore di Pioppe di Salvaro.

Le norme di RUE, al comma 1 dell'art. 3.5.6 stabiliscono che *"l'indicazione grafica nelle tavole del PSC e del RUE delle piste ciclabili e degli itinerari è rappresentativa della connessione funzionale da garantire, ma non dell'esatto tracciato da realizzare. In fase progettuale potranno essere definite variazioni del tracciato con esiti equivalenti in termini di connettività funzionale, senza che ciò configuri variante allo strumento urbanistico"*.

In base ai contenuti delle Norme del RUE non è pertanto necessario prevedere una specifica Variante Urbanistica, ma solamente una modifica ed adeguamento del tracciato riportato negli strumenti urbanistici vigenti.

Per il **comune di Grizzana Morandi** la variante agli strumenti vigenti, ovvero al Piano Regolatore Generale (PRG), è solo cartografica e riguarda l'inserimento della pista di progetto.

La Variante specifica al PRG si rende necessaria per localizzare con precisione l'opera pubblica e per determinare l'apposizione del vincolo espropriativo.

Il percorso cicloturistico, che nel Comune ha una lunghezza di 7,8 km, attraversa per un tratto di circa 2,6 km il Parco regionale storico di Monte Sole e il SIC-ZPS Monte Sole IT4050003; per questo è stato redatto un apposito studio di incidenza, ai sensi della DGR 1191/2007.

Si propone una Variante al PRG che recepisca quanto definito nelle tavole progettuali G.8, che rappresentano lo stato attuale della pianificazione (G.8.1) e la variante proposta (G.8.2).

Per il **comune di Vergato**, la variante al PSC E RUE vigenti è solo cartografica, per inserire nuovi tratti di percorso.

Il tracciato della pista attraversa il territorio del Comune di Vergato per circa 12,7 km.

Il Comune di Vergato aveva già recepito nei propri strumenti urbanistici il tracciato del percorso cicloturistico. Il tracciato della nuova pista si sovrappone in parte al tracciato di percorsi pedociclabili esistenti, riportato nella Tavola di PSC n. 1 "Ambiti e Trasformazioni territoriali". Lo scostamento è evidente nel tratto Vergato Carbona, dove per non interferire con il rilevato ferroviario e l'area esondabile del Reno si è spostato il tracciato sulla ex SS 64 Porrettana (via Rimembranze).

Una seconda variazione del tracciato, per ridurre l'interferenza con l'area esondabile del fiume Reno, è stata realizzata a Lissano e a Riola zona artigianale.

La presente tratta di percorso cicloturistico della valle del fiume Reno è parte del tratto italiano di Eurovelo 7 "La strada del Sole, uno dei percorsi più lunghi della rete ciclistica ideata dalla ECF (Federazione Ciclistica Europea), che seguendo una direttrice nord-sud in più di 7.400 chilometri va da Capo Nord in Norvegia fino all'isola di Malta nel Mediterraneo.

La ex Comunità Montana ha realizzato negli anni scorsi il primo stralcio di percorso cicloturistico nel proprio territorio, il tratto Lama di Reno–Ponte di Sperticano nel comune di Marzabotto.

L'impegno finanziario di 2.500.000,00 € è interamente derivante da Fondi per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) annualità 2014-2020; inoltre per la realizzazione della difesa radente, in sostituzione di quella esistente e profondamente ammalorata in sinistra idraulica del fiume Reno nei pressi dell'abitato di Pioppe sono previsti nuovi fondi, che ammontano complessivamente a 300.000,00 euro.

Lo stralcio attuativo in progetto prevede la realizzazione del percorso cicloturistico nel tratto Ponte di Sperticano–Riola di Vergato, attraversando i comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato, proseguendo il percorso realizzato negli anni passati con il collegamento Lama di Reno–Ponte di Sperticano nel comune di Marzabotto.

Il rapporto tra la pista e le aree protette trova il suo momento di maggiore integrazione con il Parco storico di Monte Sole: un primo tratto di pista è già stato realizzato all'interno del perimetro del Parco, con questo secondo stralcio funzionale si completerà l'attraversamento del Parco.

Nel corso della C.d.S. è stata evidenziata dai Comuni l'importanza di collegare la nuova pista ciclabile con il tracciato della vecchia Porrettana che collega Marano con Silla nel territorio comunale di Gaggio Montano e quindi con l'alta valle del fiume Reno. Pertanto, come espressamente richiesto dalla Amministrazioni comunali, è stato inserito in progetto il tratto ciclabile che dall'abitato di Riola di Vergato, in destra idraulica del fiume Reno, prosegue fino all'abitato di Marano lungo la strada comunale denominata dei "Valgoni" nel territorio comunale di Grizzana Morandi.

Si evidenzia inoltre che ai fini della procedura di esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera figurano i soggetti come segue:

- 1) Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese è "Autorità espropriante" quale autorità amministrativa titolare del potere di espropriare e che cura il relativo procedimento;
- 2) Comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi, Vergato sono "Beneficiario dell'espropriazione" quali soggetti pubblici in cui favore viene emesso il decreto di esproprio.

I comuni prenderanno in carico i relativi tratti di pista ciclabile espletate le operazioni di collaudo e la riconsegna formale dell'Opera Pubblica.

La pista ciclabile in oggetto viene progettata nel rispetto delle norme di riferimento in materia di mobilità e del codice della strada: D.lgs. n. 285 del 30/04/1992 e D.M. n.557 del 30/11/1999.

L'intervento e le opere in progetto sono atte a consentire la mobilità su "gomma" e pertanto ai sensi del D.P.R. n. 207/2010 rientrano complessivamente nelle categorie di opere generali, nello specifico OG3 costruzioni di strade.

La larghezza del percorso cicloturistico nei tratti in sede propria sarà di 3 m, con fasce di 1 m di larghezza di raccordo ai lati.

Localmente, dove le condizioni morfologiche non lo consentono, vi saranno dei restringimenti con larghezza minima di 2 m. Nei tratti in prossimità del rilevato ferroviario sarà separata da una recinzione metallica da 1,60 - 2.20 m di altezza. Nei tratti in cui il percorso cicloturistico è promiscuo con quello veicolare verrà individuato tramite apposita segnaletica secondo quanto previsto dalle norme del codice della strada e dal Piano Urbano del Traffico (PUT) e comunque secondo le indicazioni ricevute della Città Metropolitana che coordina i progetti della ciclovia nel territorio e del Comune preposto alla cura e gestione della viabilità.

Nell'area di inizio del percorso cicloturistico in progetto è in fase di realizzazione il nuovo ponte di Sperticano sul Reno e una adiacente centrale idroelettrica. A partire dal nuovo ponte il percorso in progetto segue una strada esistente, con sottofondo in ghiaia, che si sviluppa tra il rilevato ferroviario e il fiume Reno.

Raggiunto l'abitato di Sibano il tracciato è ubicato a valle del rilevato ferroviario, fra questo e il fiume Reno, fino all'abitato di Pioppe di Salvaro.

L'ultima versione del progetto, condivisa in sede di approvazione, riporta il tracciato nella posizione originariamente prevista, frutto di un confronto con gli Enti competenti in materia idraulica, indotto anche dalle osservazioni pervenute.

In tutti i tratti potenzialmente esondabili il tracciato sarà posto in sicurezza rispetto a portate del fiume Reno pari a 450 mc/sec che corrispondono alla "allerta arancione". La segnaletica lungo il tratto interessato informerà gli utenti del possibile pericolo in caso di piena. Quando la portata di 450 mc/sec verrà superata il tratto sarà chiuso al transito ad opera dell'Ente gestore.

Le caratteristiche della pista e la sua conformazione, la renderanno sommergibile, evitando fenomeni erosivi localizzati che potrebbero danneggiare il rilevato e/o il cassonetto stradale. A tal fine il servizio regionale competente ha dato indicazioni sulla geometria della sezione trasversale del rilevato ed ha prescritto di eseguire una manutenzione annuale per mantenere pulita dalla vegetazione una fascia di almeno 10 m dalla pista lato fiume.

Contestualmente saranno eliminate le piste esistenti e garantito l'accesso al fiume tramite appositi varchi.

E' prevista la ricostruzione di un tratto di circa 200 m di scogliera già gravemente danneggiata, dove il fiume Reno è più prossimo al percorso cicloturistico e al rilevato ferroviario e al gasdotto. La realizzazione della scogliera viene integrata nel progetto della pista, a seguito di disponibilità preventiva di RFI ed Inrete alla stipula di una specifica convenzione tra i vari enti interessati.

La realizzazione della scogliera deriva da una specifica richiesta del Servizio Area Reno e Po di Volano, che l'ha posta come condizione necessaria per il rilascio del parere idraulico favorevole alla realizzazione dell'opera.

I principali interventi e/o opere d'arte previste nel tratto del comune di Grizzana Morandi sono:

- Pioppe di Salvaro-Malvina: tratto di pista ciclabile in nuovo tracciato in sede propria posto in dx Reno. In questo tratto per ragioni fisiche e morfologiche la pista deroga ai requisiti richiesti più stringenti in quanto localmente/puntuale supera la pendenza del 10% e larghezza inferiore a 3m. Problema si risolve con la presenza di stazione ferroviaria di Pioppe che permette eventualmente l'intermodalità ai viaggiatori più esigenti.
- Malvina-Vergato: tratto di pista in sede promiscua con proposta al comune di adottare senso unico verso Vergato, realizzazione ripristino del manto bituminoso e posa di segnaletica adeguata alla viabilità ciclo veicolare.
- Riola Valgoni: in dx Reno, primo tratto su strada esistente, verrà eseguito il ripristino della carreggiata con manto bituminoso e posa di segnaletica orizzontale e verticale; il secondo tratto fino a Marano verrà realizzato in sede propria con finitura della carreggiata in stabilizzato cementato.

Superato il territorio comunale di Grizzana Morandi, il percorso cicloturistico entra nel territorio comunale e vi rimane fino al limite con il comune di Gaggio Montano ai margini dell'abitato di Riola.

Il nucleo urbano di Vergato è attraversato lungo la viabilità esistente realizzando però alcuni interventi di miglioramento della transitabilità e della fruizione della pista. In un breve tratto in prossimità della località Bandida il percorso si porta sul lato di monte della strada comunale per evitare un dislivello. In località Lareda la pista attraversa un tratto coinvolto da un'ampia frana avvenuta alcuni anni fa, qui il nuovo tracciato sarà impostato su una pista realizzata nel tratto centrale del corpo di frana dove sono stati realizzati interventi di regimazione idrica superficiale e modellamento della superficie, oltre che di consolidamento.

In prossimità della località Lissano la pista abbandona la sede stradale e prosegue in direzione del fiume Reno. Successivamente attraversa un'area boscata fino al margine dell'area artigianale di Riola per la necessità di mantenersi ad una quota di sicurezza rispetto all'area esondabile del fiume Reno, dove è prevista la costruzione di un'opera di sostegno a valle per consentire la costruzione del rilevato su cui passerà la pista.

Superata l'area artigianale di Riola la pista si immette in un tratto di strada sterrata, costeggiando il fiume Reno, poi il percorso si congiunge con la ex SS 64 Porrettana, raggiunge la stazione di Riola e prosegue fino al confine comunale in corrispondenza del ponte sul Rio Cortecchio.

I principali interventi e/o opere previste nel territorio del comune di Vergato sono:

- Ripristino manto bituminoso di Via Rimembranze/Porrettana vecchia;
- Realizzazione in sede propria pista in stabilizzato cementato tratti vari;
- Opere per il consolidamento del movimento franoso in località Lareda;
- Svuotamento dell'arcata del ponte ferroviario in località Lissano;
- Opere di sostegno in prossimità del depuratore e dell'area artigianale di Riola.

La procedura di VAS/Valsat è riferita alle varianti agli strumenti urbanistici che, in base agli esiti della CdS, riguardano solo due dei tre Comuni interessati dal progetto, Vergato e Grizzana Morandi.

Per quanto riguarda il comune di Marzabotto, poiché il recepimento delle osservazioni dei privati ha riportato il progetto sul tracciato già previsto dalla strumentazione urbanistica vigente, non viene ripetuta la procedura di Valsat.

L'elaborato R.3-Aprile/2020 costituisce il Rapporto ambientale della Valutazione Ambientale Strategica della Variante specifica al Piano Regolatore Generale del Comune di Grizzana Morandi.

L'elaborato R.3-Aprile/2020 costituisce il Rapporto ambientale della Valsat della variante di adeguamento del PSC/RUE vigente del Comune di Vergato.

VINCOLI E TUTELE

Comune di Grizzana

Unità di paesaggio n. 9 Sistema montano - Montagna media occidentale - Art. 3.2 del PTCP

La rete ecologica di livello provinciale - Art. 3.5 del PTCP

La rete ecologica di livello locale - Art. 3.6 del PTCP

La rete dei siti Natura 2000 - Art. 3.7 del PTCP

Alvei attivi e invasivi dei bacini idrici - Art. 4.2 (Reno e rii minori) del PTCP

Fasce di tutela fluviale - Art. 4.3 del PTCP

Fasce di pertinenza fluviale - Art. 4.4 del PTCP

Aree sottoposte a particolare tutela - Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - Terrazzi alluvionali - Artt. 5.2, 5.3 e 5.4 del PTCP

Norme di attuazione in materia di riduzione del rischio sismico - Depositi di frana quiescente o attiva - Art. 6.14 del PTCP

Sistema delle aree forestali - Art. 7.2 del PTCP

Elementi di interesse storico-testimoniale - Art. 8.5 del PTCP

Comune di Vergato

Unità di paesaggio n. 9 Sistema montano - Montagna media occidentale - Art. 3.2 del PTCP

La rete ecologica di livello provinciale - Art. 3.5 del PTCP

La rete ecologica di livello locale - Art. 3.6 del PTCP

Alvei attivi e invasi dei bacini idrici - Art. 4.2 (Reno e rii minori) del PTCP

Fasce di tutela fluviale - Art. 4.3 del PTCP

Fasce di pertinenza fluviale - Art. 4.4 del PTCP

Aree ad alta probabilità di inondazione - Art. 4.5 del PTCP

Aree per la realizzazione di interventi idraulici strutturali - Art. 4.6 del PTCP

Aree sottoposte a particolare tutela - Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio pedecollinare e di pianura - Terrazzi alluvionali - Artt. 5.2, 5.3 e 5.4 del PTCP

Norme di attuazione in materia di riduzione del rischio sismico - Depositi di frana quiescente o attiva - Art. 6.14 del PTCP

Sistema delle aree forestali - Art. 7.2 del PTCP

Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale - Art. 7.3 del PTCP

Centri storici - Art. 8.3 del PTCP

Zone di interesse storico-testimoniale: il sistema storico degli usi civici e delle bonifiche - Le partecipanze - Art. 8.4 del PTCP

Elementi di interesse storico-testimoniale - Art. 8.5 del PTCP

PSC Titolo 2–Tutela dell’ambiente, della sicurezza e dell’identità storico culturale del territorio

Sistema delle tutele relative alle valenze ambientali e paesistiche, agli elementi di identità storico-culturale del territorio e alle fragilità e vulnerabilità del territorio - Art. 2.25 e succ.

Sistema delle aree forestali - Art. 2.36

Aree di interesse archeologico e aree delle potenzialità archeologiche: Art. 2.40

PSC Titolo 3–Assetto strutturale di progetto: qualificazione, valorizzazione e infrastrutturazione del territorio

Rete strutturale dei percorsi ciclopedonali - Artt 3.5 e 3.6

Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale - Art. 7.3

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

D. Lgs. 42/2004 - Codice dei beni culturali e del paesaggio: Aree tutelate ex art. 146 Fiumi, torrenti e corsi d’acqua d’interesse paesaggistico (Fiume Reno e rii minori) e Sistema boschivo.

Variante ai Piani stralcio del bacino idrografico del fiume Reno finalizzata al coordinamento tra il PGRA e il PSAI: Pericolosità P2 – Alluvioni poco frequenti e P3 - Alluvioni frequenti

RDL 3267/1923 - Vincolo idrogeologico: gran parte del tracciato del percorso cicloturistico è posto in aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico ai sensi del RDL 3267/1923. Poiché l’Unione dei Comuni è l’Ente attuatore ed è anche Ente delegato in materia, le opere non sono assoggettate a procedura autorizzativa (art. 2.8.1 DGR 1117/2000).

Comune di Grizzana Morandi

Direttive comunitarie "Uccelli" (1979) e "Habitat" (1992): il tracciato del percorso per una lunghezza complessiva di 2.6 km, ricade all’interno del Sito Natura 2000, denominato ZSC “Monte Sole” IT4050003”, incluso quasi totalmente nel Parco Storico Regionale di Monte Sole; sul lato Nord-Est è prossimo al SIC/ZPS IT4050012 “Contrafforte Pliocenico” e sul lato Ovest al SIC IT4050014 “Monte Radicchio, Rupe di Calvenzano”.

PAESAGGIO E URBANIZZAZIONE

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

Tale componente caratterizza la qualità del paesaggio con riferimento sia agli aspetti storici e culturali sia a quelli legati alla percezione visiva.

Il percorso cicloturistico utilizza in gran parte tratti di viabilità esistente, sia in sede propria sia in sede promiscua, non creando così frazionamenti del paesaggio agricolo circostante, che rimane invariato.

Il percorso cicloturistico si sviluppa per lunghi tratti all'interno della fascia di 150 m dalle sponde del fiume Reno ed attraversa localmente zone boscate, pertanto in zone di interesse paesaggistico. Negli ambiti soggetti a vincolo paesaggistico (art. 142 comma 1 del D.Lgs. 42/2004) per le opere previste è pertanto necessaria l'autorizzazione paesaggistica con contestuale parere da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Bologna, Modena e Reggio Emilia.

È stata quindi redatta la Relazione paesaggistica per ogni comune (elaborati R2).

Inoltre sono stati forniti elaborati specifici relativi ai Beni sottoposti a tutela dai quali emerge che il tracciato non ha interferenze.

Comune di Grizzana Morandi

Anche se è prevista l'eliminazione di una ridotta superficie boscata in prossimità delle località Campiglia, Casetta e Valgoni, si può ritenere che l'impatto del percorso cicloturistico sul paesaggio sia molto ridotto e pertanto positivo se si valutano gli effetti dovuti alla fruizione del territorio.

Comune di Vergato

Il sistema forestale e boschivo è interessato marginalmente dal percorso cicloturistico. La pista ricade in area boscata in parte del tratto compreso tra le località Lissano e Riola zona artigianale.

Il percorso attraversa aree a potenzialità archeologica bassa normate dall'articolo 2.40. Gli scavi coinvolgeranno generalmente spessori inferiori a 50 cm per la costruzione del "cassonetto" stradale. Scavi di spessore maggiori sono previsti nel tratto Lissano – Riola Zona artigianale, in un contesto in gran parte modificato antropicamente. Gli impatti delle lavorazioni possono ritenersi minimi, trascurabili in tutti i casi in cui la pista corre lungo le strade comunali asfaltate, qui gli unici interventi saranno dati dalla delimitazione del tracciato con segnaletica orizzontale e localmente verticale con la posa di cartelli informativi.

Le opere d'arte come opere di sostegno e attraversamenti di piccoli d'acqua, sono interventi localizzati, che saranno oggetto di maggiore dettaglio in sede di progettazione esecutiva.

RUMOROSITÀ

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

L'impatto acustico è generato unicamente nella fase di realizzazione degli interventi. Una volta realizzato, il percorso cicloturistico, utilizzato unicamente da pedoni e biciclette, non comporterà incremento del livello acustico sull'area.

QUALITÀ DELLE ACQUE

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

Le acque meteoriche che insistono sul percorso ciclopeditonale previsto dalla Variante specifica al PRG saranno raccolte ai margini della sede viaria da apposite canalette e condotte verso la rete idrica superficiale. Il percorso cicloturistico non sarà sede di traffico veicolare a motore e pertanto non sono previste perdite di idrocarburi e olii.

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

QUALITÀ DELL'ARIA

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

La qualità dell'aria potrebbe subire un lieve peggioramento 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 (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 il loro impatto sulla qualità dell'aria sarà del tutto trascurabile.

USO DEL TERRITORIO

Comune di Grizzana Morandi

Le opere inserite nella Variante specifica al PRG hanno uno sviluppo lineare complessivo di 7,8 km e una larghezza media di 3 m (5 m la fascia complessiva comprese le banchine laterali). Il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato, considerato che verrà utilizzata per gran parte la viabilità esistente.

Comune di Vergato

L'opera in Variante al RUE ha uno sviluppo lineare complessivo di 12,7 km e una larghezza media di 3 m (5 m la fascia complessiva compresa le banchine laterali). Il consumo di suolo dovuto alla realizzazione del percorso cicloturistico è limitato, considerato che verrà utilizzata la viabilità esistente.

FLORA E FAUNA

Comune di Grizzana Morandi

Gli interventi previsti dalla Variante specifica al PRG prevedono l'eliminazione di una ridotta superficie boscata per esigenze legate alla continuità del percorso cicloturistico.

Il tracciato del percorso, per una lunghezza complessiva di 2,6 KM, da località Campiglia a località Casetta, ricade anche all'interno del Sito Natura 2000 denominato ZSC "Monte Sole" IT4050003", incluso quasi totalmente nel Parco Storico Regionale di Monte Sole. E' stato pertanto redatto lo studio di incidenza nelle cui conclusioni si dichiara che la destinazione a percorso cicloturistico risulta compatibile con gli obiettivi di conservazione del Sito Natura 2000 ed in particolare degli habitat e delle specie animali di cui alla Direttiva 92/43/CEE. Si ritiene pertanto che l'incidenza del progetto in esame sulla ZSC IT4050003 "Monte Sole" sia "negativa ma non significativa".

Comune di Vergato

Gli interventi previsti dalla Variante prevedono l'eliminazione di una ridotta superficie boscata per esigenze legate alla continuità del percorso cicloturistico.

L'intervento di eliminazione del bosco e della vegetazione spontanea interessa una fascia non continua di circa 3 metri di larghezza, ricadendo così nelle definizioni del D.Lgs. 34/2018, Art. 4 "Aree assimilate a bosco": essendo un'infrastruttura lineare di pubblica utilità, anche nel caso in cui si interrompa la continuità del bosco, non necessita di interventi compensativi, previsti dal D.Lgs. 227/2001.

SALUTE PUBBLICA

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

L'impatto dell'opera in Variante sulla salute pubblica è positivo in quanto incentiva la popolazione a fare movimento fisico quotidiano e può essere un'occasione per scoprire il territorio circostante.

I tratti in sede dedicata si sviluppano nei pressi del fiume Reno e in aree boscate.

I tratti ad uso promiscuo saranno adeguatamente segnalati e sarà proposta la riduzione della velocità del traffico veicolare e/o la percorribilità solo ai veicoli dei residenti e degli autorizzati.

MONITORAGGIO E CONTROLLO

Comune di Grizzana Morandi e Comune di Vergato

In assenza di un apposito indicatore riferito alla dotazione di piste ciclabile e in generale di percorsi

cicloturistici, si propone di utilizzare 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.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

sono pervenuti i seguenti pareri, trasmessi dall'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese, con nota del 12/11/2020, in atti al Prot. n. 61052 del 12/11/2020 della Città Metropolitana:

ARPAE conferma che nell'atto di approvazione del progetto definitivo o nella successiva fase di realizzazione delle opere, dovranno essere adottate le seguenti prescrizioni:

- Nel caso in cui si volesse riutilizzare il materiale terroso di risulta internamente al medesimo cantiere di produzione (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) ossia nei termini dell'art.185 del D.lgs 152/06, nel progetto esecutivo dovrà essere dimostrato che tale materiale non è contaminato e indicato dove ne viene previsto il riutilizzo allo stato naturale; dovrà quindi prevedersi in via preventiva la redazione di un piano di indagine e 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 (piano di caratterizzazione e di riutilizzo) 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, ed 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.
- Entrambe le soluzioni potranno essere adottate all'interno del medesimo progetto e le indagini ambientali preliminari previste nella prima soluzione, potranno essere utilizzate adeguatamente anche per la seconda.
- Rimane comunque la possibilità di considerare i terreni di scavo come rifiuti (secondo le indicazioni di cui alla parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006) per avviarli ad un percorso di recupero/smaltimento attraverso imprese appositamente autorizzate; operazione quest'ultima che non prevede alcuna valutazione progettuale preventiva ma che è fortemente sconsigliata per l'alto impatto ambientale che determina.

Servizio Area Reno e Po di Volano prende atto che, a seguito di un approfondimento di indagine sul tracciato previsto oltre il rilevato ferroviario, nel tratto Sibano Pioppe, non sia possibile proseguire su quell'ipotesi progettuale a causa di problematiche geologiche che possono mettere in serio pericolo la sicurezza del tratto di pista ciclabile. Viene pertanto riproposta l'originaria soluzione che da Sibano prosegue in fregio al corso d'acqua dove oggi è presente un tratturo carrabile.

A tale riguardo ribadisce in particolare:

- Laddove il tracciato seguirà o affiancherà sentieri o piste esistenti, si richiede che il progetto preveda un unico tracciato e che lo stesso possa essere fruibile, senza danno per lo stesso, anche da mezzi operativi preposti ai sopralluoghi per emergenze o manutenzioni idrauliche; in questi casi le piste esistenti dovranno essere dismesse. Il progetto dovrà prevedere una soluzione che non presenti alcun ostacolo al deflusso di una eventuale piena con quote tali da sormontare il ciglio superiore della sponda: tale soluzione è richiesta sia per ragioni idrauliche

che per ridurre il più possibile i danni che le acque possono arrecare all'infrastruttura. A tale proposito si evidenzia fin da ora che la manutenzione ordinaria, straordinaria e/o il ripristino di eventuali danni derivanti dal corso d'acqua sono a totale carico dell'Ente proprietario o gestore della pista ciclabile, altrettanto dicasi per le eventuali opere di difesa fluviale che si rendessero necessarie per il mantenimento dell'infrastruttura, fatto salvo l'eventuale intervento economico di altri soggetti interessati alla salvaguardia di altre infrastrutture presenti.

- La redazione del Piano di Protezione Civile che dovrà garantire la percorribilità in sicurezza, dei tratti di pista potenzialmente esondabili, dovrà essere predisposto prevedendo che l'attivazione della procedura per la chiusura, ad un'altezza idrometrica prestabilita dell'idrometro di Vergato, avvenga sulla base di un'autonoma rilevazione dal sistema o tramite il gestore del sistema di lettura idrometrica.
- La difesa spondale, nel tratto immediatamente a valle della località Pioppe, progettata con fondi provenienti da altri enti, dovrà essere garantita dalla dichiarazione del progettista circa la disponibilità dei fondi, o da una convenzione tra gli enti interessati. Nella fase progettuale esecutiva si dovrà valutare anche la possibilità di realizzazione di una difesa a "rip-rap" nel caso si riscontrino che quella esistente danneggiata possa essere in quel modo adeguatamente ripristinata.
- Nel tratto tra il ponte di Sperticano e la località Sibano si evidenzia un punto di battuta di corrente particolarmente accentuato: si dovrà valutare la stabilità della sponda su cui andrà realizzata la pista ciclabile.
- Nella località Lissano, dal ponte ferroviario fino a poco oltre il centro abitato, si dovrà valutare la possibilità di adeguare l'attuale rilevato posto al di sopra della gabbionata esistente (dal lato esterno al corso d'acqua) al fine di garantire un adeguato margine di sicurezza sulle quote della piena centennale.

L'autorizzazione idraulica verrà rilasciata, qualora vengano rispettate tutte le condizioni sopra riportate, in fase di approvazione del progetto esecutivo sulla base degli elaborati (comprese le sezioni rappresentative dei tratti e dei corsi d'acqua) e delle relazioni tecniche di dettaglio, e sarà emessa all'interno del procedimento per la concessione delle aree demaniali da richiedere ad ARPAE Regione Emilia-Romagna. Per i tratti dove non vi è occupazione di aree demaniali, ma vi sono unicamente interferenze idrauliche (es: distanze inferiori ai 10 metri dal ciglio superiore del corso d'acqua), verrà rilasciato unicamente il parere idraulico.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio con nota del 21/10/2020, che integra quanto precedentemente comunicato con lettera del 18/09/2020, esprime quanto segue:

Per quanto riguarda la tutela paesaggistica e architettonica esprime parere favorevole alla proposta in quanto compatibile con il contesto paesaggistico tutelato, alle seguenti condizioni:

- le opere di contenimento del terreno siano realizzate esclusivamente con tecniche tratte dall'ingegneria naturalistica ed in particolare si utilizzeranno tronchi lignei perpendicolari tra loro. Si chiede di ipotizzare una soluzione alternativa a quella proposta per le sistemazioni spondali in massi ciclopici in quanto modificherebbero notevolmente tratti integri del corso d'acqua interessato;
- eventuali ulteriori strutture (attraversamenti, passerelle, ecc.) siano lignee;
- i percorsi ciclabili siano in conglomerato architettonico di cromia "argilla" tale da riprendere le tonalità naturali del terreno;
- sia prevista una piantumazione con essenze autoctone, in zone limitrofe a quelle di intervento, a compensazione degli alberi da eliminare;
- le balauste, i parapetti e gli arredi siano in legno. I cartelli e la segnaletica potranno anche essere realizzati in acciaio cor-ten;
- i movimenti di terreno dovranno comunque essere oggetto di ripristini con un andamento

naturale (senza profili rettilinei). In ogni caso le opere siano inerbite;

- le aree di cantiere dovranno essere completamente ripristinate a fine lavori.

Inoltre, esaminata la documentazione integrativa trasmessa e relativa alla sistemazione con massi ciclopici in loc. Pioppe di Salvaro, alla realizzazione di un muro di sostegno rivestito in pietra locale in loc. Campiglio e alla soluzione di attraversamento dei rii nel Comune di Grizzana Morandi, esprime **parere favorevole** in quanto compatibile con il contesto paesaggistico tutelato.

Per le zone di intervento diverse da quelle sopracitate, richiama quanto prescritto con nota 19978/2020 in materia di tutela archeologica.

Per quanto riguarda la tutela archeologica ritenuto, per ragioni di efficacia, economicità e speditezza del procedimento amministrativo, di non esercitare la facoltà, prevista dalla legge, di richiedere la redazione e l'invio della relazione archeologica preliminare prevista dall'art. 25, c. 1 del D.lgs. 50/2016, essendo documentata allo stato delle conoscenze la sussistenza di settori di interesse archeologico nel comparto territoriale interessato dalle opere; preso atto della dislocazione e delle caratteristiche esecutive delle opere previste, con particolare riferimento alla prevalenza di opere di scavo di limitato impatto nel sottosuolo, non si ravvisano elementi ostativi all'esecuzione delle opere in progetto. Si richiede al contempo che, a scopo cautelativo, vengano sottoposti a controllo archeologico continuativo tutti i lavori di scavo che verranno condotti a profondità maggiore di cm. 50 dall'attuale piano di campagna, limitatamente ai seguenti settori di progetto:

- Comuni di Marzabotto e Vergato: tutte le aree classificate a media potenzialità archeologica nel PSC associato interessate dal tracciato ciclabile in discorso, individuate rispettivamente negli elaborati progettuali G3.6.
- Comune di Grizzana Morandi: settori relativi alle tavv. 4 e 5 dell'elaborato di progetto G2.1 (Tutela dei sistemi ambientali e delle risorse storico-culturali del PTCP della Città Metropolitana di Bologna), in considerazione dello sviluppo prevalente dei tratti indicati ai margini di un comprensorio vocato all'insediamento antico, come noto da segnalazioni e rinvenimenti relativi a stanziamenti di fase pre-protostorica.

Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Emilia orientale. L'Ente ha espresso con la DETERMINAZIONE Nr. 142 del 22/05/2020, i seguenti pareri:

- o parere di conformità ex art. 39 della L.R. n. 6/2005 alla Variante Specifica al Piano Regolatore Generale del Comune di Grizzana Morandi (BO);
- o parere nell'ambito della Valutazione d'incidenza, ex DGR n. 1191/2007 e L.R. n.7/2004, in cui la Variante specifica al PRG viene valutata di "incidenza negativa non significativa" sugli habitat comunitari e gli habitat di specie di interesse europeo presenti nel Sito Natura 2000 IT 4050003 "Monte Sole", nel rispetto di una serie di prescrizioni che dovranno essere recepite e successivamente tenute in considerazione in fase di stesura del progetto esecutivo del percorso pedo-ciclabile; tali prescrizioni sono più precisamente le seguenti:
 - il taglio preventivo della vegetazione dovrà essere svolto al di fuori del periodo 15 marzo - 30 agosto, salvo esigenze di tipo eccezionali: in tal caso l'Ente potrà valutare limitate e giustificate deroghe a tale limitazione volta a salvaguardare la fase riproduttiva di gran parte della fauna di interesse europeo;
 - è vietato tagliare la vegetazione arboreo-arbustiva in corrispondenza del reticolo idrografico minore formato dai rii, per una fascia spondale di 5 m, ad eccezione di vitalba o rovo, purché non pregiudichi il regolare deflusso idrico: anche in tal caso l'Ente di gestione del Sito potrà valutare limitati interventi qualora necessari in fase di attuazione del Piano;
 - l'interferenza con l'habitat di interesse comunitario 92A0 "Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba" dovrà essere limitato al minimo necessario: in fase esecutiva l'ampiezza standard del percorso dovrà essere ridotta per limitare la riduzione dell'habitat;
 - è obbligatorio utilizzare oli lubrificanti biodegradabili nella realizzazione di interventi

forestali nell'ambito di lavori: tale prescrizione dovrà essere inserita nel progetto esecutivo e nel capitolato d'appalto;

- in caso il progetto preveda la realizzazione di impianti di illuminazione, si dovrà considerare che il Sito Natura 2000 è una "Zona di particolare protezione dall'inquinamento luminoso", come previsto in attuazione della L.R. 19/2003 recante "Norme in materia di riduzione dell'inquinamento luminoso e di risparmio energetico";
- tale illuminazione dovrà essere oggetto di apposita progettazione che consenta di valutare l'impatto e il rispetto delle direttive regionali.

Con la DETERMINAZIONE Nr. 145 del 09/10/2020, acquisita con PG 61052 del 12/11/2020 dalla CM, l'Ente ha inoltre :

- rilasciato il nulla osta per la realizzazione del Progetto all'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese in qualità di Ente attuatore del progetto definitivo.
- approvato la "Valutazione di incidenza" ex Del. G. R. n. 1191/2007 come negativa ma non significativa (con prescrizioni), in quanto la valutazione ritiene che la perturbazione per gli habitat e le specie animali di interesse comunitario del Sito possa ritenersi non significativa, purché le opere vengano realizzate nel rispetto delle prescrizioni sotto riportate;
- subordinato il nulla osta al rispetto delle seguenti prescrizioni che dovranno essere rispettate in sede di progettazione esecutiva:
 - il taglio al piede di alberi e arbusti e la sfondata della vegetazione necessari alla predisposizione del percorso e alla realizzazione della difesa spondale dovrà essere eseguita preventivamente ai lavori: detti interventi dovranno in ogni caso essere realizzati al di fuori del periodo 15 marzo - 30 agosto, salvo ulteriori specifici accordi dell'Ente gestore del Sito Natura; il materiale di risulta di tale intervento dovrà essere riutilizzato (almeno in parte) in loco per la creazione di cataste a perdere volte a favorire la microfauna e i processi di umificazione;
 - l'interferenza con l'habitat di interesse comunitario 92A0 "Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba" dovrà essere limitato il più possibile salvaguardando in fase esecutiva esemplari di Roverella e Pioppo di notevoli dimensioni individuati alle seguenti coordinate (Lat-Long: 44° 18' 02,93"N 11° 08' 27,9"E; 44° 18' 02,53"N 11° 08' 28,89"E ; 44° 18' 02,14"N 11° 08' 31,58"E; 44° 18' 00,11"N 11° 08' 44,39"E);
 - nella realizzazione di interventi forestali nell'ambito di lavori realizzati per conto di enti pubblici è obbligatorio utilizzare oli lubrificanti biodegradabili;
 - il rinverdimento di palizzate e palificate dovrà prevedere l'impiego di specie di cui all'allegato elenco A;
 - l'eventuale illuminazione del percorso dovrà essere rispettosa della vigente normativa sull'inquinamento luminoso che individua anche il Parco naturale/Sito Natura 2000 come un ambito di rispetto: in tal caso l'impianto utilizzerà lampade caratterizzate da alta efficienza luminosa e minima produzione di emissioni di lunghezza d'onda corrispondenti a ultravioletto, viola e blu, con un orientamento del fascio di luce verso terra, non superando mai l'altezza di 3,5 metri salvo motivate ragioni di sicurezza o pubblica incolumità.

Per quanto riguarda la realizzazione della difesa spondale:

- i lavori dovranno svolgersi escludendo il periodo tra il 1 marzo e il 31 luglio, epoca in cui è vietato accedere in alveo con mezzi meccanici ed effettuare gli interventi salvo per dichiarate esigenze di sicurezza idraulica o per interventi di somma urgenza;
- al fine di ridurre al minimo gli impatti sulla fauna fluviale, dovranno essere adottati accorgimenti volti a ridurre la perturbazione dell'habitat fluviale e l'intorbidamento delle acque; l'area oggetto d'intervento di difesa dovrà pertanto essere isolata dal flusso idrico, garantendo il passaggio delle acque attraverso la realizzazione di idonee opere provvisorie (savenelle) ed

organizzando il cantiere in modo da ridurre allo stretto indispensabile le deviazioni del corso d'acqua;

- nella fase iniziale dei lavori è necessario predisporre azioni preliminari di recupero degli esemplari appartenenti alle specie di fauna ittica di interesse conservazionistico presenti nell'area di intervento, interventi a cura di personale dedicato con attrezzature specialistiche (es. elettrostorditore, ...);
- la ditta esecutrice dovrà prevedere l'alimentazione del carburante ed il rabbocco dei lubrificanti a distanza di sicurezza dal corso d'acqua (almeno 4 metri) oltre a dotare le aree di sosta dei mezzi di lavoro di tutti gli appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale,
- la sponda ripristinata dovrà essere rinverdita con la posa – nella prima stagione idonea successiva all'intervento - di talee di salice e pioppo prelevate in loco;

Comune di Vergato - comunica che la Commissione Comunale per la Qualità architettonica e il Paesaggio, nella seduta del 05/10/2020, ha espresso parere "FAVOREVOLE" e pertanto ha rilasciato l'Autorizzazione Paesaggistica n. 08/2020 precisando la che l'Autorizzazione è valida per un periodo di n. 5 (cinque) anni, scaduto il quale l'esecuzione dei progettati lavori deve essere sottoposta a nuova Autorizzazione. I lavori iniziati nel corso del quinquennio di efficacia dell'Autorizzazione possono essere conclusi entro e non oltre l'anno successivo la scadenza del quinquennio medesimo. Restano altresì fatti salvi ed impregiudicati tutti i diritti di terzi.

Comune di Grizzana Morandi ha comunicato che la Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio, nella seduta del 25.09.2020, ha espresso parere "FAVOREVOLE" per l'Autorizzazione Paesaggistica. Ha trasmesso la DETERMINAZIONE n. 333 DEL 26/11/2020, acquisita da ARPAE con PG/2020/172622 del 27/11/2020, relativa all'approvazione della valutazione di incidenza della variante specifica del PRG, ritenendo che la variante proposta abbia "incidenza negativa non significativa" sulla ZSC "Monte Sole", ribadendo le prescrizioni contenute nel parere dell'Ente Parco prima citate .

Comune di Marzabotto ha rilasciato l'Autorizzazione Paesaggistica cod. UT. 6/2020 con le seguenti prescrizioni speciali:

- si suggerisce di adottare soluzioni che limitino il più possibile i tagli di versante, di rispettare la geomorfologia in modo da limitare i movimenti terra, di privilegiare nella scelta dei materiali che richiedano minor manutenzione ed implicino minor impatto dal punto di vista ambientale. Inoltre si chiede di utilizzare come materiale per lo sbarramento dell'ingresso alla pista ciclabile blocchi in pietra locale;
- le opere di contenimento del terreno siano realizzate esclusivamente con tecniche tratte dall'ingegneria naturalistica ed in particolare si utilizzeranno tronchi lignei perpendicolari tra loro. Si chiede di ipotizzare una soluzione alternativa a quella proposta per le sistemazioni spondali in massi ciclopici in quanto modificherebbero notevolmente tratti integri del corso d'acqua interessato;
- eventuali ulteriori strutture (attraversamenti, passerelle, ecc.) siano lignee;
- i percorsi ciclabili siano in conglomerato architettonico di cromia "argilla" tale da riprendere le tonalità naturali del terreno;
- sia prevista una piantumazione con essenze autoctone, in zone limitrofe a quelle di intervento, a compensazione degli alberi da eliminare;
- le balaustre, i parapetti e gli arredi siano in legno. I cartelli e la segnaletica potranno anche essere realizzati in acciaio cor-ten;
- i movimenti di terreno dovranno comunque essere oggetto di ripristini con un'orografia dall'andamento naturale (senza profili rettilinei). In ogni caso le opere siano inerbite;
- le aree di cantiere dovranno essere completamente ripristinate a fine lavori.

AUSL UOS Igiene Edilizia/Urbanistica esprime parere favorevole con le seguenti

prescrizioni/condizioni:

1. Ove siano presenti tratti a sede promiscua, si ritiene opportuno che sia verificato la situazione dell'incidentalità stradale di questi tratti al fine di verificarne l'effettiva idoneità ed eventualmente prevedere l'adozione di ulteriori misure a tutela dell'utenza.
2. Per quanto attiene tratti con vicinanza o attraversamenti di corsi d'acqua resta inteso che saranno adottate tutte le necessarie soluzioni tecniche (asfalti, ecc.) al fine di ridurre le occasioni di pericolo per scivolamento o altro, in particolare nella stagione fredda per pioggia, ghiaccio, ecc.
3. Circa interferenze con il sistema forestale, con possibilità di attraversamento di animali selvatici, si ritiene sia da valutare l'adozione di accorgimenti quali, ad esempio il posizionamento di apposita cartellonistica in tratti a visibilità limitata o particolarmente pericolosi.
4. Per la fase di cantiere dovranno pertanto essere assunte le necessarie cautele affinché la realizzazione dell'opera non sia occasione di danno per l'ambiente e/o danno o disturbo per le persone.
5. Per quanto attiene i tratti in prossimità della rete ferroviaria Bologna - Pistoia si ricorda che sia durante la fase di cantiere sia a opere realizzate dovrà essere assicurato il rispetto della normativa vigente in tema di esposizione ai campi elettromagnetici a bassa frequenza tanto per i lavoratori quanto per i futuri frequentatori.

TIM - esprime parere positivo con alcune indicazioni operative.

RFI - esprime parere positivo con prescrizioni e indicazioni operative dettagliate nel parere stesso.

HERA - esprime parere favorevole condizionato a prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il percorso cicloturistico in esame riguarda il tratto Ponte di Sperticano–Riola di Vergato che attraversa i comuni di Marzabotto, Grizzana Morandi e Vergato, utilizzando in gran parte tratti di viabilità esistente, sia in sede propria sia in sede promiscua, non creando così frazionamenti del paesaggio circostante.

L'implementazione della rete di piste ciclabili e più in generale di percorsi cicloturistici è un'azione contenuta e promossa in svariati piani e programmi attinenti le politiche territoriali, comportando una pluralità di effetti positivi (riduzione emissioni in atmosfera, fluidificazione degli spostamenti veicolari, benefici sanitari, risparmi energetici, valorizzazione del territorio, etc.).

Si tratta di un itinerario il cui utilizzo è prevalentemente destinato ad attività di tempo libero e fruizione delle parti di territorio con rilevanti caratteri paesaggistici/ ambientali o storici rivolti ad una utenza comunale o sovracomunale e con il ruolo di collegamento di centri abitati e di fermate ferroviarie.

La procedura di VAS/Valsat è riferita alle varianti degli strumenti urbanistici vigenti che, in base agli esiti della CdS, riguarderanno solo due dei tre Comuni interessati dal progetto: Grizzana Morandi e Vergato.

Tali Varianti si sono rese necessarie per l'inserimento cartografico del tracciato nel PGR di Grizzana Morandi e nel PSC/ RUE di Vergato. Mentre per il comune di Marzabotto, poiché il recepimento delle osservazioni dei privati ha riportato il progetto sul tracciato già previsto dalla strumentazione

urbanistica vigente, non viene ripetuta la procedura di Valsat del PSC/RUE.

Per quanto riguarda il territorio del Comune di Marzabotto, si prende atto che l'ultima versione del progetto depositato, riporta un tratto del tracciato nella posizione originariamente prevista, frutto di un confronto con gli Enti competenti in materia idraulica, indotto anche dalle osservazioni pervenute che in questo modo sono state recepite.

Si è verificato che le tre osservazioni pervenute riguardano unicamente richieste di modifiche del tracciato che sono state accolte.

Nel progetto sono previsti tratti su viabilità secondaria esistente e tratti di nuova realizzazione che si sviluppano sia in destra, sia in sinistra idraulica del Fiume Reno.

Per quanto riguarda gli **aspetti idraulici**, il percorso cicloturistico in progetto ricade, a tratti, nelle aree a scenario di pericolosità M-P2 (alluvioni poco frequenti) e, per i tratti maggiormente vicini al Fiume Reno, nelle aree a pericolosità H-P3 (alluvioni frequenti) del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.) come coordinato con il P.S.A.I. nella Variante di coordinamento vigente.

Per quanto riguarda tali criticità, sono stati eseguiti "Studi e verifiche idrauliche" (elaborati D) relativi al Fiume Reno e ai rii minori per tutto il tratto in esame, articolato in due parti principali:

- 1) analisi del rischio idraulico connesso al Fiume Reno e relativi interventi di mitigazione,
- 2) stima delle portate di massima piena dei rii minori e dimensionamento idraulico dei relativi attraversamenti in progetto.

In particolare sono stati determinati i livelli di massima piena del Fiume Reno per i tempi di ritorno 30, 100 e 200 anni in corrispondenza di specifiche sezioni di verifica del percorso; contestuali verifiche idrauliche del tracciato, valutazione del rischio e indicazioni sulla quota di progetto del piano ciclabile e calpestabile per i tratti di nuova realizzazione.

Lungo i tratti di nuova realizzazione che maggiormente si avvicinano all'alveo del Fiume Reno sono stati studiati percorsi il più possibile protetti relativamente al rischio idraulico connesso al fiume stesso e la quota di progetto del piano ciclabile e calpestabile è stata portata a livelli generalmente pari a quelli delle portate di massima piena centennali. Per il solo tratto Sibano-ponte di Sperticano non è stato per il momento possibile prevedere interventi "strutturali" di difesa del rischio idraulico e pertanto è prevista la chiusura del tratto in caso di piena del Fiume Reno e l'installazione di un sistema di allerta in tempo reale per la gestione del rischio.

Si prende atto dei risultati degli Studi idraulici che riportano le valutazioni idrauliche di dettaglio considerando i tempi di ritorno di 30, 100, 200 e che fanno parte degli elaborati progettuali presentati nel procedimento, sui quali è stato espresso il parere del Servizio regionale competente.

Si concorda pertanto sulle conseguenti scelte progettuali e di tracciato effettuate.

Per quanto riguarda gli **aspetti paesaggistici**, il percorso cicloturistico si sviluppa per lunghi tratti all'interno della fascia di 150 m dalle sponde del fiume Reno ed attraversa localmente zone boscate, pertanto in zone di interesse paesaggistico.

In particolare per i tratti in variante, essendo a distanza inferiore ai 150 m dal fiume stesso, sono state rilasciate le necessarie Autorizzazioni Paesaggistiche, sulla base delle Relazioni paesaggistiche elaborate per ogni comune (elaborati R2), dal Comune di Grizzana e dal Comune di Vergato, condizionate dalle prescrizioni sopra riportate.

Sono stati inoltre forniti elaborati specifici relativi ai Beni sottoposti a tutela dai quali emerge che il tracciato non ha interferenze.

In merito alle aree a potenzialità archeologica presenti nel Comune di Vergato si prende atto del parere della Soprintendenza Archeologica.

Si prende atto che nel Comune di Grizzana Morandi il percorso, per una lunghezza complessiva di 2,6 km, ricade all'interno del **Sito Natura 2000** denominato ZSC "Monte Sole" IT4050003", incluso quasi totalmente nel Parco Storico Regionale di Monte Sole. Si condividono le analisi svolte nello studio dalle quali risulta che l'incidenza del progetto sul sito sia "negativa ma non significativa". Si prende atto della determinazione rilasciata dal comune di Grizzana Morandi tenuto conto del parere dell'ente parco sulla VINCA con le relative prescrizioni sopra riportate.

Nei documenti ambientali depositati si sono analizzati i vincoli e le norme della pianificazione sovraordinata provinciale e regionale ed è stata verificata la coerenza delle due Varianti proposte con gli strumenti vigenti.

I vincoli insistenti sul territorio non costituiscono pregiudizio all'attuazione delle varianti.

Gli impatti provocati dalla realizzazione del percorso in esame possono essere negativi unicamente durante la fase di cantiere in cui può verificarsi la presenza di polvere e/o di rumore. Tuttavia anche questi impatti possono essere mitigati adottando opportuni accorgimenti da definire in sede esecutiva.

Per quanto attiene le **mitigazioni**, si concorda con quanto indicato nei documenti depositati, in particolare si dovrà prestare attenzione alle fasi di cantierizzazione nelle quali vanno salvaguardate le piante che non sono interessate dalle opere o dalla logistica di cantiere, e non devono essere danneggiate o distrutte piante arboree o arbustive non necessarie alla realizzazione del progetto. E' consigliabile l'abbattimento del bosco nel tardo autunno o all'inizio dell'inverno

Le piste di cantiere devono essere tenute in modo tale da limitare la formazione di polveri e possibilmente dovranno essere create barriere temporanee per la diffusione delle stesse

Vista la prossimità dell'opera al corso d'acqua, si dovrà evitare tutto quanto possa comportare sversamenti di materiali solidi o liquidi ancorché accidentali, in particolare nella fase di cantiere in cui sono attive le macchine operatrici.

Il terreno vegetale scavato dovrà essere accantonato con tutte le possibili cautele per non comprometterne la funzionalità, quindi i cumuli non devono superare 1,5 m e devono essere larghi almeno 4 m, non vanno costipati. Il terreno vegetale dovrà essere depositato a lato del cassonetto per creare la rampa di raccordo con il piano campagna, favorendo così la ricrescita della vegetazione.

Ad opera completata gli impatti saranno positivi: infatti la realizzazione di una pista ciclabile è indice della volontà delle amministrazioni di incentivare l'uso della bicicletta.

Il percorso ha una valenza non solo locale ma anche nazionale ed europea, essendo un tratto del percorso cicloturistico europeo denominato EUROVELO 7.

Tra gli aspetti positivi si rileva l'indubbio incremento della sicurezza stradale, che si ottiene separando il flusso lento (costituito da pedoni e biciclette) da quello motorizzato.

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

Per LA RESPONSABILE
DELL'AREA AUTORIZZAZIONI E
CONCESSIONI METROPOLITANA
Dott.ssa Patrizia Vitali¹

¹ Ai sensi del Codice dell'Amministrazione Digitale vigente ed in virtù della deliberazione del Direttore Generale di ARPAE Emilia-Romagna n. 113/2018 del 17/12/2018 con cui è stato conferito alla D.ssa. Patrizia Vitali l'incarico di Responsabile Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana.