

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 12338/2021**

**PROCEDURA di ValSAT art. 5, comma 7, L.R. n. 20/2000, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, lett. c), L.R. n. 24/2017**

**Istruttoria di VAS/ValSAT della proposta di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) di iniziativa privata – area denominata “Ca’ Bianca 7” ambito ASP\_AN2.1 inserito in POC1 approvato con delibera di C.C. n. 34 del 21/03/2019 - Castel San Pietro Terme (BO)**

**Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)**

**Autorità procedente: Comune di Castel San Pietro Terme (BO)**

**PREMESSO CHE:**

- Con PG/2021/37858 del 10/03/2021 il Comune di Castel San Pietro Terme ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria per l'esame del PUA con valore di titolo edilizio per la realizzazione di una piastra logistica nell'ambito ASP\_AN2.1 (Ca' Bianca 7) del POC1 approvato con delibera C.C. n. 34 del 21/03/2019;
- con comunicazione agli atti CM BO con PG 42764 del 13/07/2021 la Città metropolitana di Bologna ha richiesto integrazioni documentali;
- il Comune di Castel San Pietro ha comunicato alla Città metropolitana di aver ricevuto dai soggetti proponenti (rif. prot Comune CSPT 29404/2021 e 31468/2021) la richiesta di procedere esclusivamente con l'esame del PUA e di sospendere i titoli edilizi relativi alle opere di urbanizzazione e dell'edificio logistico, che saranno opportunamente depositati dopo la conclusione del procedimento afferente al PUA;
- il Comune di Castel San Pietro Terme ha inviato le integrazioni documentali richieste e contestualmente avviato il deposito della documentazione di PUA, come da nota agli atti CM BO con PG 77601 del 22/12/2021;
- con comunicazione agli atti CM BO con PG 30817 del 20/05/2022 il Comune di Castel San Pietro Terme ha trasmesso:
  - pareri pervenuti dai seguenti Enti:
    - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA prot. 1512 del 21/01/2022
    - ARPAE distretto di Imola prot. 11593 del 05/05/2022
    - AUTOSTRADE PER L'ITALIA prot. 10204 del 21/04/2022
    - ATERSIR prot. 6020 del 09/03/2022
    - HERA prot. 2599 del 03/02/2022
    - CONSORZIO DELLA BONIFICA RENANA prot. 2802 del 07/02/2022
    - SOLARIS prot. 3025 del 08/02/2022
    - NCI SERVIZIO ASSOCIATO PRATICHE SISMICHE prot. 2668 del 04/02/2022
  - Attestazione di avvenuto deposito per il periodo dal 21/12/2021 fino al 04/02/2022, come da avviso Prot. n. 33654/2021, pubblicato sull'albo pretorio del Comune di

- Castel San Pietro Terme;
- Attestazione assenza di osservazioni di tipo ambientale
  - Comunicazione modifica proprietà area intervento: in data 29/10/2021 il Fondo DEA Capital Real Estate S.g.r., in forza di atto di acquisto, è subentrato alla
  - società MD Invest S.r.l. ed agli impegni della stessa.
- con comunicazione del 31/05/2022, in atti al PG CM BO 33384, la Città metropolitana ha chiesto 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 21/06/2022;

#### **CONSIDERATO CHE:**

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti messi a disposizione dalla Città metropolitana nel proprio cloud:

F:\PIANIF-TERR\PTCP\ACCORDI\_TERRITORIALI\Circondario\_Imolese\03\_LOGISTICA  
CSP-CG\2\_Ca Bianca 7\4-DOCUMENTAZIONE COMPLETA DEL PROCEDIMENTO

La documentazione è sufficiente per la valutazione della sostenibilità del comparto, ma si rilevano numerose incongruenze e imprecisioni, soprattutto in termini di discordanze tra i diversi studi specialistici, i disegni di progetto e rispetto ai documenti di variante. Si auspica che tali discordanze siano sanate prima dell'approvazione.

Non sono state considerate alternative di progetto.

Si rileva che gli indicatori del Piano di monitoraggio non contengono target e non comprendono misure acustiche e di traffico di camion in entrata/uscita dal comparto.

Il Piano non interessa aree della rete Natura 2000.

Oggetto della proposta è il nuovo insediamento per un magazzino di logistica proprietaria e conto terzi in via esclusiva previsto nell'ambito ASP.AN2.1 "Ambito produttivo sovracomunale di sviluppo di nuovo impianto" del PSC del Comune di Castel S. Pietro Terme, da attuarsi mediante presentazione di un PUA senza valore di PdC conforme al POC vigente.

Il comparto in esame si trova nella zona nord del comune di Castel San Pietro Terme, sul lato ovest del Polo Produttivo 'San Carlo' al limite del tessuto produttivo, attestato su via San Biagio e prospiciente l'Autostrada A14. L'area risulta circondata, sul lato nord e sul lato ovest da territorio prevalentemente destinato ad uso agricolo, sul lato est è delimitata dal cavalcavia di Via San Biagio sull'A14 e da una corte agricola. Vi sono insediamenti rurali sparsi e 500 metri a nord si trova il piccolo nucleo abitativo di Poggio Grande.

I terreni sono situati a nord dell'autostrada A14 e affiancati sul lato est dall'area produttiva già insediata di cui costituiscono il naturale e pianificato completamento. Tale insediamento, circondato da terreni agricoli, risulta imperniato sull'asse della S.P. 19 San Carlo, e si sviluppa ulteriormente a nord nel territorio dell'adiacente Comune di Castel Guelfo.

Il nuovo insediamento, con ST di 122.081 mq e 101.481 mq di SF, avrà una dimensione in fase finale di circa mq. 60.180 di SU e mq. 58.940 di SQ totale in un unico edificio principale.

In merito alla destinazione d'uso prevista nell'insediamento, l'ambito produttivo sovracomunale ASP\_AN2.1a, compreso nel POC vigente approvato con Del. C.C. n. 34 del 21/03/2019, rientra fra i 4 ambiti produttivi sovracomunali di sviluppo vocati ad ospitare la grande logistica, riconosciuti come tali da PUMS e PTM in quanto direttamente serviti da un casello autostradale e da una stazione ferroviaria del SFM (Imola, San Carlo, Altedo, Martignone), in cui si ammette

insediamento di logistica di medie e grandi dimensioni con carattere di eccezionalità nei soli casi di trasporti non orientabili verso l'intermodalità.

L'Accordo Territoriale ha definito inoltre gli interventi che si qualificano come opere pubbliche di interesse strategico sovracomunale che assumono rilievo per il rilancio economico e occupazionale dei territori comunali contermini e rispondono al PUMS, PULS e che prevede per la sostenibilità servizi minimi agli addetti che devono essere collegati attraverso una rete ciclabile al TPM e al centro abitato più vicino.

Si evidenzia che, poiché l'Ambito è inserito nel POC 2017/2022, la sua conformità ai vincoli e prescrizioni è già stata verificata nella Valsat del POC, cui si fa riferimento. Le funzioni ammesse nell'ASP\_AN2.1 sono:

- a) Terziarie commerciali;
- b) Funzioni produttive e assimilabili fra cui la funzione di "Logistica".

La superficie permeabile del lotto, pari al verde privato è di mq. 16.850 pari a circa il 16,60% della SF e quindi superiore al minimo richiesto.

La superficie permeabile complessiva (verde pubblico mq. 16.850 + verde privato mq. 16.850) è pari a mq. 33.700, cui si sommano per meno del 10% del totale i parcheggi pubblici integralmente permeabili (mq. 3.000) per un totale generale pari pertanto a mq. 36.700 pari al 30,06 % della ST e pertanto superiore al 30% richiesto dal PTM (=36.621,3 mq).

Sono previste le seguenti opere di interesse pubblico:

- opere di urbanizzazione interne al comparto, intendendosi compresa la realizzazione del verde pubblico e della viabilità stradale ciclabile e pedonale prevista dal progetto, delle opere idrauliche e degli allacciamenti di rete ENEL, acquedotto e fognature, della pubblica illuminazione delle aree destinate convenzionalmente a cessione gratuita a favore del Comune di Castel San Pietro Terme, ivi compresa la ciclabile fino alla connessione con la viabilità del comparto Ca Bianca;
- realizzazione della rotatoria di accesso al comparto sulle vie San Biagio/Poggio e Cà Bianca.

Gli scenari di riferimento che saranno valutati in relazione alla proposta insediativa per il comparto Cà Bianca 7 sono estratti dallo Studio d'Ambito San Carlo, redatto nell'anno 2020 che comprende le proposte insediative per i seguenti ambiti:

- L'ambito ASP.ANS1.1 Cà Bianca 5 in comune di Castel San Pietro Terme;
- L'ambito ASP.ANS2.2 Cà Bianca 6 in comune di Castel San Pietro Terme;
- La zona ASP\_A5a San Paolo 1 in comune di Castel Guelfo;
- L'ambito ASP\_AN2.2 San Paolo 2 in comune di Castel Guelfo;
- L'espansione del comparto Arcese in comune di Castel San Pietro Terme.

Tutti gli ambiti hanno una destinazione logistica.

L'area di insediamento del comparto oggetto del presente studio è situata a nord-est del territorio comunale di Castel San Pietro Terme, in prossimità del polo produttivo San Carlo dove sono già presenti numerose attività commerciali e industriali.

La rete infrastrutturale presente e la sua struttura permettono una immediata accessibilità delle attività dalla rete principale nazionale.

La maglia della viabilità è formata dall' Autostrada Adriatica A14 Bologna-Taranto, che si sviluppa

in direzione est- ovest e passa a sud del nuovo polo logistico, la strada provinciale SP n.19, alla quale si collega il vicino svincolo autostradale, che si sviluppa in direzione nord-sud collegando i comuni di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo.

La rete di archi stradali di carattere locale è costituita da via Cà Bianca che si collega alla SP n.19, via San Biagio che conduce alla S n.9 via Emilia e via Poggio che si collega alla SP n.31 Stradelli Guelfi.

Le due uniche fermate del trasporto pubblico più prossime al comparto di studio risultano essere la fermata "Poggio Grande Bottega" situata in località Poggio Grande a circa 950 m dall'ingresso del comparto e servita dalla linea 247 e 205 e la fermata "Castel Guelfo Z.I." situata in via Ford e distante dal comparto oltre 1.250 m.

Allo stato attuale, per quanto riguarda l'accessibilità ciclabile, non è presente alcun percorso che permetta un collegamento tra il sito di progetto e le più vicine località; tuttavia, i soggetti attuatori dei comparti Cà Bianca 5, 6 e 7 hanno partecipato alla redazione di uno studio di fattibilità riguardante una quota parte dell'asse di portante ciclabile sulla SP n.19 tra Castel San Pietro Terme e Medicina.

Il progetto insediativo proposto prevede la realizzazione di una singola struttura sede di attività logistiche, all'interno del comparto Cà Bianca 7 nel comune di Castel San Pietro Terme.

Il fabbricato con superficie utile SU di circa 60.000 mq, è posizionato centralmente rispetto all'area del comparto, l'accessibilità per addetti e mezzi pesanti è prevista da un unico punto situato all'intersezione tra via Poggio, via S. Biagio e via Cà Bianca.

Tra gli interventi infrastrutturali previsti e strettamente legati al comparto Cà Bianca 7, al fine di garantire l'accesso è prevista la trasformazione dell'intersezione a raso con configurazione a T in intersezione a rotatoria, con l'inserimento di un nuovo ramo per l'accesso all'area del comparto.

La viabilità interna di comparto si sviluppa attorno al fabbricato con una configurazione a doppio senso di marcia sul solo fronte nord del fabbricato, mentre sui restanti fronti la viabilità è a senso unico con circolazione antioraria.

Le aree di sosta all'interno del comparto a servizio di addetti sono disposte sul fronte nord e sud per un totale di 232 posti auto, tra questi sono previsti otto stalli per la ricarica dei veicoli elettrici e diversi posti dedicati ai portatori di handicap.

In prossimità dell'ingresso del comparto è previsto un parcheggio pubblico per un totale di 114 posti auto e di cui 5 per la ricarica dei veicoli elettrici.

L'accessibilità ciclabile sarà garantita mediante un apposito percorso che dall'interno del comparto raggiungerà la futura rete portante prevista sulla SP n.19 via San Carlo.

Al fine di garantire l'accessibilità all'area di studio da parte degli addetti che non utilizzano il mezzo privato, l'attuatore di tale comparto in concerto con gli attuatori dei comparti Ca' Bianca 6 e Cà Bianca 5, si impegnano per la fase transitoria a finanziare una nuova navetta dedicata da e per la stazione ferroviaria di Castel San Pietro Terme, che il PUMS della città metropolitana di Bologna definisce come Centro di Mobilità.

Al termine della fase transitoria, nel momento in cui sarà stata ampliata l'offerta del sistema TPM tale da permettere agli addetti il raggiungimento del comparto, l'attuatore si impegna a finanziare l'acquisto di abbonamenti a servizio degli addetti. Tali impegni sono formalizzati con gli enti competenti e inseriti all'interno della Convenzione e delle NTA.

Le tematiche appena descritte mostrano come la proposta insediativa, pur se di scala inferiore, sia allineata agli indirizzi riportati al paragrafo 2.3.3 "Gestione delle domande insediative" all'interno

del documento di Relazione del PUMS – Parte A (Adottato) che definisce i requisiti per i casi di insediamenti ex novo di complessi della produzione e della logistica di rilievo strategico (regionale o nazionale), quali ad esempio:

- in riferimento alla mobilità delle merci, una collocazione che assicuri connessione diretta ed efficace con il sistema delle infrastrutture di grande collegamento (in particolare con i caselli della rete autostradale o gli snodi ferroviari);
- in riferimento alla mobilità degli addetti, una collocazione in cui la presenza del servizio di TPM e dei collegamenti ciclabili sia sostanziale.

Nello studio di traffico si è assunto che lo scenario futuro di Progetto sia costituito dal contesto esistente considerando anche i nuovi insediamenti previsti all'interno del Polo San Carlo e trattati nello Studio d'Ambito.

A queste proposte insediative riguardanti il Polo San Carlo verrà aggiunta la previsione insediativa per il comparto Cà Bianca 7 oggetto del presente studio.

Si riportano di seguito i dati insediativi per ciascuno degli ambiti considerati nello scenario di Progetto.

Comparto	Ca Bianca 5	Ca' Bianca 6 - Lotto1	Ca' Bianca 6 - Lotto 2	Ca Bianca 7	San Paolo 1	San Paolo 2
ST	136.880	152.911	126.070	122.000	203.000	123.000
SU	65.500	74.333	56.900	60.000	70.000	60.000
Addetti	90	220	215	100	100	90
Turni	2	2/3	3/3	2	2	2
Confer/Prelev	92	180	240	100	100	90
ore In-Out	5-23	5-24	0-14	5-23	5-23	5-23

Per quanto riguarda il comparto Arcese si prevede un aumento delle attività di logistica già presenti per ulteriori 5.000 mq.

La stima del carico urbanistico, partendo dai dati insediativi presentati ha prodotto due scenari, il primo considerando i parametri forniti dai progettisti e un secondo definito cautelativo o di massimo carico che prevede l'utilizzo di parametri di generazione dei flussi veicolari concordati e definiti con il Servizio Pianificazione della mobilità della Città Metropolitana di Bologna.

Il carico urbanistico complessivo di tutti i comparti insediati all'interno del Polo San Carlo è stato così stimato, a partire dalle previsioni insediative in termini di superfici destinate ai diversi usi, in circa 2.650 unità/g contro i circa 1.600 unità/g indicati dai progettisti.

Per quanto riguarda il solo comparto Cà Bianca 7, come si osserva dalla tabella le proposte insediative di progetto prevedono circa 200 unità/g che nello scenario cautelativo vengono portate a 400 unità/g.

Complessivamente il comparto Cà Bianca 7 rappresenta circa il 12,5% del carico insediato all'interno del Polo San Carlo in riferimento ai dati forniti dai progettisti e il 15% circa in riferimento allo scenario cautelativo.

La ripartizione modale adottata nel presente studio, analoga a quella utilizzata nello Studio d'Ambito, prevede in via cautelativa un utilizzo del mezzo privato da parte degli addetti dei comparti pari al 100%.

Sulla base dei dati insediativi forniti dai progettisti del comparto il carico urbanistico complessivo giornaliero è stimato in 400 unità/g e il flusso giornaliero di veicoli generati/attratti risulta stimato in 800 veicoli/g.

Per la costruzione dello scenario futuro di Progetto sono stati utilizzati i seguenti elementi:

- la rete futura – viene utilizzata la rete dello scenario Ante operam, che viene integrata con

tutte le opere di urbanizzazione a carico dei proponenti dei diversi comparti all'interno del Polo San Carlo e che sono i seguenti:

- Trasformazione dell'intersezione tra il collegamento al casello autostradale di Castel San Pietro Terme sulla A14 e la SP n.19 via San Carlo in intersezione a rotatoria;
  - Trasformazione dell'intersezione tra la SS n.9 via Emilia Levante, via Cova e via Roma in intersezione a rotatoria;
  - Trasformazione dell'intersezione tra la SP 31 via Stradelli Guelfi e via Legnana in intersezione a rotatoria;
  - Trasformazione dell'intersezione tra la SP n.31 via Stradelli Guelfi e via Cartara in intersezione a rotatoria;
  - Trasformazione dell'intersezione tra la SP n.31 via Stradelli Guelfi, e via dell'Industria in intersezione a rotatoria.
- le matrici future di domanda – le matrici O/D della domanda di spostamenti assunte (leggeri e pesanti) sono quelle ottenute per lo scenario Ante operam, modificate in funzione della generazione dei veicoli prodotta dal nuovo carico urbanistico cautelativo, relativo ai comparti Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7, San Paolo 1, San Paolo 2 e all'espansione prevista dal comparto Arcese.

Rispetto allo scenario Ante operam si riscontra un incremento dei flussi veicolare sia sulla SP n.19 via San Carlo che sulla viabilità intorno al comparto Cà Bianca 7.

In termini assoluti gli incrementi maggiori si osservano per la sezione C4 di via Henry Ford, punto di accesso per i comparti Cà Bianca 6, San Paolo 1, San Paolo 2 e Arcese, in particolare per la direzione ovest (+26%) da 460 v/h nello scenario Ante operam a 578 v/h del Progetto; PUA Ambito incrementi inferiori in termini relativi si hanno anche per la direzione est con (+20%), da 148 v/h a 178 v/h.

Incrementi inferiori si osservano sulla SP n.19 dove le sezioni C6 e C7 presentano incrementi dei flussi veicolari per entrambe le direzioni comprese tra il (+7%) e il (+1%).

Per quanto riguarda la viabilità in prossimità del comparto Cà Bianca 7 si osserva un incremento per tutte le tre sezioni di via Poggio, via Cà Bianca e via San Biagio, in particolare la sezione C2 di via Cà Bianca in direzione est passa dai 114 v/h dell'Ante operam ai 144 v/h del Progetto, analogamente in direzione ovest gli incrementi sono della medesima entità.

La sezione C1 di via Poggio e C3 di via San Biagio presentano incrementi solamente per la direzione nord con incrementi rispettivamente di 31 v/h e 46 v/h rispetto allo scenario Ante operam. Si può concludere che l'attuazione delle proposte progettuali presentate nello scenario di Progetto se confrontate con lo scenario Ante operam, risultano aumentare in maniera contenuta i flussi veicolari sulla rete nell'intorno dell'ambito di analisi Cà Bianca 7.

Lo scenario di progetto prevede per l'intersezione tra via Poggio, via Cà Bianca e via S. Biagio una nuova configurazione geometrica, con l'inserimento di un nuovo ramo per garantire l'accesso al comparto Cà Bianca 7.

Dai risultati della microsimulazione, per l'ora di punta del giorno feriale, si può osservare come il livello di servizio complessivo della rotatoria si mantiene ottimo (LOS A), così come i LOS dei singoli rami.

Per quanto riguarda la lunghezza delle code, in particolare quelle massime, nello scenario di progetto si ha un livellamento per tutti e tre i rami, con un valore massimo su via Cà Bianca pari a 12 m.

Dalla classificazione acustica del territorio comunale di Castel San Pietro Terme si evince che l'areale oggetto di studio ricade attualmente in una III classe acustica con limiti pari a 60 dBA nel periodo diurno e 50 dBA nel periodo notturno, ma con l'attuazione dell'ambito l'area è prevista in V classe acustica con limiti 70 dBA nel periodo diurno e 60 dBA in quello notturno.

In riferimento alle infrastrutture prossime all'area oggetto di intervento, l'Autostrada A14 ha una fascia di pertinenza pari a 100 metri ove valgono i limiti di 70 dBA diurni e 60 dBA notturni ed una fascia di 150 m ove valgono i limiti di 65 dBA diurni e 55 dBA notturni. L'area di studio ricade parzialmente in entrambe le fasce relative all'infrastruttura autostradale.

L'attuazione dell'ambito ASP\_AN 2.1 è disciplinata da un'apposita scheda VIP allegata al PSC. Per l'inquinamento acustico la scheda PSC indica che cartograficamente si riscontrano tre situazioni di potenziale criticità derivanti dall'attuazione del comparto, si tratta di tre conflitti di classe III/V per l'adiacenza con tre ambiti rurali: uno lungo il margine nord, l'altro ovest e, uno di modeste dimensioni, al margine est. E' quest'ultimo a rappresentare certamente la situazione più critica per la presenza di un recettore residenziale prossimale.

Le sorgenti acustiche legate al progetto, oltre che dai flussi di traffico indotti dall'intervento, sono costituite dagli impianti tecnologici a servizio della attività che si insedieranno nell'edificio e dalle aree di carico e scarico.

Le aree di carico e scarico merce avvengono sui due lati lunghi (nord e sud) del fabbricato di progetto ed il numero è così suddiviso:

- Punti di carico lato Nord n. 39;
- Punti di carico lato Sud n. 58.

Per la caratterizzazione acustica delle operazioni di carico/scarico, si è fatto riferimento ad una misura di rumore effettuata presso un magazzino in una situazione analoga.

La caratterizzazione delle sorgenti nello scenario futuro, unitamente alla ricostruzione tridimensionale dell'andamento morfologico del territorio e degli ostacoli (edifici) attualmente esistenti o di progetto, ha costituito l'input nel modello previsionale per le simulazioni dello scenario di riferimento.

La quantificazione del rumore presente nell'area di intervento è stata condotta assumendo quali sorgenti i flussi di traffico stradale circolanti sulla viabilità dell'area e quella interna al comparto di progetto nonché gli impianti tecnologici e le aree di carico/scarico a servizio delle future attività che si insedieranno.

I risultati del modello di simulazione mostrano come l'intervento garantisca il rispetto dei limiti di norma per quei ricettori che già non li superavano nello scenario attuale e non apporti incrementi rilevabili per quei ricettori che allo stato attuale non li rispettano. Si può concludere quindi che, in merito alla verifica dei limiti assoluti di immissione, l'attuazione del comparto di progetto non generi ulteriori criticità rispetto alla situazione attuale.

Non emergono dalle simulazioni superamenti dei limiti di emissione né nel periodo diurno né in quello notturno, e il contributo delle sorgenti interne non è tale da poter determinare un superamento del limite differenziale.

Gli inquinanti esaminati nel presente studio sono quelli particolarmente critici in quanto presenti in quantità significative o in quanto maggiormente nocivi, in particolare NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub> e benzene (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>).

Per lo scenario di progetto non si sono usati programmi di simulazione né per le emissioni, né per le concentrazioni degli inquinanti. Le valutazioni sono state pertanto svolte in termini qualitativi in base ai dati disponibili.

Si ritiene che il Piano Particolareggiato oggetto di studio risulti coerente con il PAIR 2020 e la scheda VIP del PSC (ripresa dal POC) e che non determini effetti significativi rispetto alla qualità dell'aria.

Sulla base dei risultati riportati nella "Relazione Geologica - Relazione Sismica - Relazione Geotecnica preliminare", si può ritenere che i terreni presenti siano idonei dal punto di vista geologico e sismico alla realizzazione delle trasformazioni in oggetto, avendo verificata la mancanza di controindicazioni sotto i punti di vista geologico, geotecnico e sismico.

Dallo studio eseguito emerge come l'area si collochi in una zona a debolissima inclinazione topografica, che permette uno sviluppo edilizio senza particolari problemi, con presenza di stratificazioni di terreni argillosi e argilloso-limosi, lungo tutte le verticali esplorate.

L'area in esame appartiene al bacino idrografico del torrente Idice che scorre a pochi chilometri di distanza.

L'ambito non risulta interessato dal tracciato di corsi d'acqua appartenenti al reticolo idrografico principale, secondario e di Bonifica né da tutele ad essi relative. I corsi d'acqua naturali più prossimi sono il Canale di Medicina, che scorre circa 1.2 Km ad est dell'area, il Rio Gaiana, che scorre invece circa 1.2 Km verso ovest e il Rio Magione, che dista invece circa 900 m dall'area verso ovest; lo Scolo Laghetto, il cui tracciato è posto a circa 600 m ad ovest è invece un corso d'acqua della rete consortile di bonifica.

Con riferimento alla "Mappa di Pericolosità delle Aree Potenzialmente interessate da alluvioni", che recepisce le perimetrazioni del PGRA relative al reticolo naturale principale e secondario, l'ambito in esame ricade nelle aree interessate da pericolosità idraulica P2 – Alluvioni poco frequenti; per quanto riguarda invece il reticolo secondario di pianura, la Variante PSAI rimanda alla cartografia di PGRA.

Lo scenario di pericolosità P2 è associato anche al reticolo secondario di pianura.

Dalla consultazione degli elaborati prodotti da Autostrade per l'Italia nel Gennaio 2018 nell'ambito del Progetto esecutivo della quarta corsia autostradale A1410, per la cui redazione sono stati censiti tutti i punti di captazione presenti nel tratto d'interesse e messi a disposizione i dati da Hera, risulterebbe che il pozzo denominato n. BO08A0064\_2, è classificato come pozzo ad uso igienico-sanitario, mentre il pozzo HERA n. 1565219 denominato Pozzo Poggio ad uso acquedottistico, posto ad est dell'ambito lungo la via Cà Bianca, risulta invece attualmente fuori servizio. Sebbene il pozzo BO08A0064\_2 venga individuato ad uso igienico-sanitario, ne viene tuttavia indicata la "Area di rispetto pozzi pubblici idropotabili"; nella scheda relativa al pozzo non viene chiarita questa anomalia.

La porzione d'ambito su cui è perimetrata la tutela sarà destinata alla realizzazione di parcheggi; l'area sarà perfettamente impermeabilizzata e tutte le infrastrutture fognarie saranno realizzate a perfetta tenuta.

Nel calcolo dei volumi di laminazione, i progettisti delle reti hanno ritenuto opportuno dimensionare la capacità di invaso per il valore massimo di riferimento, di 500 mc/ha, applicato a tutta la

superficie considerata impermeabile con la sola esclusione delle parti a verde perimetrali che manterranno il loro scolo naturale sulle canalette esistenti, di estensione pari a 33.700 m<sup>2</sup> (verde pubblico e privato), calcolando pertanto la laminazione su 85.381 m<sup>2</sup>.

E' stata pertanto calcolata una Capacità di Laminazione Totale pari a 8,45\*500 m<sup>2</sup>, 4.270 m<sup>3</sup>, arrotondati a 4.500 m<sup>3</sup>.

La laminazione verrà realizzata sull'area verde privata posta a sud lungo l'autostrada e lungo tutto il fronte meridionale dell'edificio, attraverso una depressione inerbita del terreno e lungo la canaletta con restituzione nella stessa, con capienza di laminazione pari a 5.000 m<sup>3</sup> (vasca 4200 m<sup>2</sup>; h. utile cm. 120); parallelamente alla vasca e per tutta la sua lunghezza nella parte nord, sarà inoltre affiancato un collettore interrato di diametro  $\Phi = 1.400$  che raccoglierà le acque dei tetti e dei piazzali (queste ultime preventivamente disoleate) e le invierà, in caso di troppo pieno, alla vasca di laminazione tramite pozzetti a sfioro e opportune canalizzazioni di raccordo.

Il collettore pertanto scarica sulla vasca solo quando in pressione, limitando i periodi di allagamento delle stesse ai casi di piogge più consistenti.

Nel contesto non si evidenziano elementi paesaggistici naturali o antropici di particolare rilievo né oggetto di tutela; la pianificazione paesaggistica (PTPR e PTCP) evidenzia quali elementi caratterizzanti nel continuum agricolo: i principali corsi d'acqua (i torrenti Idice, Quaderna, Gaiana e Sillaro, che attraversano la pianura da sudovest verso nordest, paralleli tra loro, tutti con vincolo paesaggistico ex lege come acque pubbliche) accompagnati a tratti da fasce di vegetazione; il tracciato storico della via Emilia, cui si appoggia la maglia della viabilità secondaria e dell'appoderamento, più a nord il tracciato storico degli Stradelli Guelfi e ad ovest quello di via S. Carlo e via Madonnina; i principali Centri Storici; il canale di Medicina come Canale storico.

Il disegno dell'orditura agricola, che rappresenta una persistenza in quanto traccia dell'appoderamento storico del territorio, è interrotto da elementi di antropizzazione quali l'area produttiva, e soprattutto l'infrastruttura autostradale che in prossimità dell'ambito occupa un'area più ampia, dovuta prima alla presenza della stazione di servizio e oltre verso est alla presenza dello svincolo, rispetto al nastro stradale.

Non risultano interferenze di interesse per la componente paesaggio, in quanto le aree coinvolte nella trasformazione proposta sono aree agricole prive di elementi di interesse.

Dal punto di vista del quadro vegetazionale, l'area si colloca entro un territorio agricolo con presenza di colture agricole specializzate, mentre sono praticamente assenti esemplari arborei. La prossimità all'infrastruttura autostradale e la contiguità con l'area produttiva ne riducono la vocazione agricola per la marginalità e in relazione agli effetti, sull'apparato fogliare, derivanti dal carico inquinante generato dal traffico stradale (inquinamento da polveri): la pianificazione vigente ne individua la destinazione quale espansione dell'ambito produttivo.

Il progetto delle aree verdi prevede:

- aree verdi, di superficie complessiva tra verde pubblico e privato, mq. 33.700 che circondano il comparto su tutti i lati, con funzione di protezione ambientale verso le aree agricole esterne e, lungo il lato sud, di protezione della qualità ambientale interna rispetto alla viabilità esterna. Per la sua caratterizzazione prettamente ambientale, il trattamento delle aree verdi è di tipo naturalistico, con superfici a prato e macchie di alberature dei gruppi 1 e 2 del regolamento (All. C): il verde sarà realizzato nel rispetto dello specifico

regolamento del Comune di Castel San Pietro Terme.

- una vasca di laminazione in area privata, concepita come una depressione inerbita con percorso terminale attrezzato a fitodepurazione, dotata di alberature e protetta da siepi perimetrali.
- La viabilità principale di accesso è affiancata da fasce di verde alberato e i parcheggi P1 sono dotati di alberature in rapporto di una ogni 2 p.a..
- Per quanto riguarda gli interventi di mitigazione, previsti in conformità alle richieste della pianificazione vigente (Schede Vip e Valsat del POC vigente; art 21 comma 3 lettere b), c), d) della LR 24/2017) nonché per la qualificazione dell'area all'interno dell'APEA, dovranno essere realizzate quinte verdi alberate sui confini N e W verso l'area agricola, a S in parallelo alla A14, e in prossimità della rotatoria di collegamento.
- I parcheggi pubblici previsti saranno ombreggiati da piantumazioni di *Fraxinus minor* (ornus) e *Acer campestre* sui bordi, sulle aiuole interne con siepi di separazione o su griglie sormontabili, inserite nella pavimentazione.

Le fasce vegetate perimetrali svolgono oltre alla funzione ecologica e per la biodiversità, una funzione di mitigazione paesaggistica degli edifici verso sud (canale visuale dalla Autostrada) e verso nord e ovest (per le viste dalle aree agricole).

La collocazione dei filari alberati sui bordi del comparto prospicienti la viabilità e verso le zone agricole contribuirà al miglioramento dell'inserimento paesaggistico del nuovo edificio nel contesto circostante.

Al fine di garantire il mantenimento delle dotazioni ambientali si prescrive che la manutenzione ordinaria del verde pubblico e dei parcheggi pubblici resterà, per un periodo di dieci anni successivamente alla cessione gratuita delle aree suddette, a carico del soggetto attuatore e propri aventi causa, escludendosi tale obbligo dalle garanzie fideiussorie di cui alla Convenzione Urbanistica.

**CONSIDERATO INOLTRE CHE:**

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 30817 del 20/05/2022)

**Solaris S.r.l.** (parere del 08/02/2022) esprime parere favorevole a fronte di alcune raccomandazioni e richieste dettagliate nel parere stesso.

**Autostrade per l'Italia S.p.A.** (parere del 21/04/2022)

Sono stati forniti elaborati integrativi che riportano i dati delle quote planimetriche e dei profili di progetto rispetto alla fascia di rispetto, correttamente calcolati sul sedime autostradale ed attualizzato al citato progetto di ampliamento e sull'elaborato "Espropri Piano Particellare Tav. 2/3 posto a corredo del progetto Aspi.

Gli elementi dei due progetti interferenti posti a confronto, danno evidenza delle effettive distanze dei diversi interventi proposti dalla M.D. INVEST dal limite della proprietà catastalmente intestata alla scrivente, che nel tratto in oggetto non viene modificata:

- ✓ il nuovo fabbricato è previsto alla distanza di oltre 80 m.
- ✓ la vasca di laminazione alla distanza di 30 m;
- ✓ il piazzale pavimentato con lo stallo dei parcheggi auto alla distanza di 48 m;

Alla luce di quanto già rappresentato e della verifica condotta sulle integrazioni ricevute, ribadendo il riferimento al quadro normativo che disciplina la fascia di rispetto autostradale - Nuovo Codice della Strada (D.Lgs 30.04.92 n. 285), Regolamento di Attuazione (D.P.R. 16.12.92 n.495), Circolare Anas (prot. 109707/2010) e Nota dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali dell'Anas (prot. 86754-P del 16.06.2011) - si esprime parere favorevole alla realizzazione della piastra logistica denominata "Cà Bianca 7", subordinatamente alle eventuali determinazioni che vorrà al riguardo prevedere il concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, qui presente in indirizzo.

Più in particolare relativamente ai punti 2 e 3 (vasca di laminazione e piazzale pavimentato) si rappresenta che il parere è favorevole in quanto fattispecie prevista dalla normativa e dalle circolari riferite, a condizione che il Proponente presenti un atto unilaterale d'obbligo con il quale si impegna per se e per i suoi aventi causa a rimunovere le Opere assentite in fascia di rispetto in caso di esigenze della Concessionaria autostradale.

Infine si precisa che per eventuali interventi previsti in fascia di pertinenza acustica autostradale o comunque potenzialmente soggetti al rumore autostradale, dovrà valere quanto indicato nell'art. 8 del DPR 142/04 (Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare). In particolare, nel caso di infrastrutture esistenti, gli interventi di risanamento acustico per il rispetto dei limiti di cui agli articoli 4, 5 e 6 dello stesso DPR, rimarranno a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di entrata in vigore del decreto stesso. Anche la fascia di pertinenza acustica, come previsto dall'art.1 comma 1 lettera n) del DPR142/04, va intesa a partire dal confine di proprietà catastalmente intestata ad Aspi.

**ARPAE** (parere del 05/05/2022) esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in progetto, con le seguenti prescrizioni:

1. a monte dell'immissione nello Scolo Laghetto degli scarichi di acque reflue meteoriche provenienti dai coperti e dai piazzali aziendali, dovrà essere installato un sistema di intercettazione (saracinesca) in grado di bloccare lo scarico in caso di eventi accidentali che possano convogliare acque contaminate al corso d'acqua superficiale;
2. dovranno essere garantiti adeguati controlli, manutenzioni e pulizia, eseguiti con periodicità almeno semestrale o all'occasione, agli impianti di conduzione e di trattamento dei reflui installati prima dello scarico, evitando il deposito di sostanze putrescibili;
3. i materiali di risulta dalle operazioni di cui al punto precedente dovranno essere smaltiti attraverso ditta autorizzata ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. e conferiti ad apposito

- impianto di trattamento autorizzato;
4. dovranno essere realizzati gli interventi di contenimento delle emissioni sonore riportate nello studio acustico presentato;
  5. entro 30 giorni dall'inizio delle attività di logistica previste dovrà essere realizzata e trasmessa al Comune di Castel San Pietro Terme una relazione di collaudo acustico finalizzata a verificare, presso i limitrofi ricettori abitativi, il rispetto dei valori limite differenziali ed assoluti previsti dalla Classificazione Acustica Comunale e dal D.P.C.M. 14/11/97.
  6. all'interno delle estensioni delle DPA dichiarate non dovranno essere realizzate aree, luoghi e/o spazi (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinati ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;
  7. le aree impattate dalle estensioni delle DPA, associate alle cabine elettriche secondarie presenti nei magazzini dei comparti produttivi, devono essere opportunamente evidenziate e segnalate al fine di evitare la permanenza di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere all'interno di esse;
  8. vengano fornite all'Ente competente le dichiarazioni redatte e firmate a cura della/delle proprietà delle aree impattate dalle estensioni delle DPA associate agli elettrodotti in progetto, in cui le stesse dichiarano di impegnarsi che nelle porzioni, spazi e luoghi interessati dalle Distanze di Prima Approssimazione non sarà consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle 4 ore al giorno, ottemperando all'art. 4 "Obiettivi di qualità" del DPCM 08/07/2003.

**Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio** (parere del 21/01/2022) conferma parere positivo all'esecuzione dei lavori (rilasciato con nota ns prot.25643 del 24/11/2020). Specifica che eventuali varianti al progetto dovranno essere preventivamente sottoposte ad autorizzazione.

Ritiene opportuno ricordare il disposto dell'art. 90 D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, che impone a chiunque scopra fortuitamente cose aventi interesse artistico, storico, archeologico, di farne immediata denuncia all'autorità competente e di lasciarle nelle condizioni e nel luogo in cui sono state ritrovate.

**GRUPPO HERA - IN RETE** (parere del 03/02/2022) esprime parere favorevole condizionato al rispetto delle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso. In particolare si ricorda che con i lavori di realizzazione della rotatoria in via S. Biagio/Poggio via Cà Bianca, si rende necessario spostare/rifare le condotte acqua esistenti nell'attuale incrocio, e la condotta gas DN150 4°specie esistente nell'attuale incrocio.

**ATERSIR** (parere del 09/03/2022) esprime parere favorevole in merito agli interventi in programma del PUA in oggetto con prescrizioni. Nello specifico, poiché la porzione nord orientale dell'area in oggetto ricade nella zona di rispetto dei pozzi ristretta (200 m), come indicato nella relazione di Valsat ai paragrafi 2.2 e 6.5, dovranno essere rispettate tutte le indicazioni/prescrizioni riportate nell' art. 5.2 e 5.3 delle NTA del PTCP e art. 3.1.8 delle NTA del PSC, in modo tale che le previsioni urbanistiche in progetto risultino compatibili con le esigenze di tutela della risorsa idrica destinata al consumo umano.

**Nuovo Circondario Imolese NCI** (parere del 04/02/2022) esprime parere favorevole in merito all'ammissibilità dell'intervento, con le seguenti prescrizioni:

- come indicato nella documentazione relativa alla Microzonazione sismica del PSC del Comune di Castel San Pietro Terme, occorre eseguire un approfondimento di III livello e analisi di Risposta Sismica Locale dell'area in esame.

Ricorda che dovranno essere predisposte indagini geologiche e geotecniche specifiche per i fabbricati previsti nel comparto in oggetto e che l'avvio dei lavori delle nuove costruzioni è subordinato all'ottenimento del titolo abilitativo sismico ai sensi della L.R. 19/2008 (autorizzazione sismica / deposito del progetto esecutivo riguardante le strutture).

**Consorzio della Bonifica Renana** (parere del 07/02/2022) esprime parere idraulico favorevole al

PUA, tenendo sempre presente gli accorgimenti tecnici coerenti con la mitigazione del rischio da alluvione conseguente alla realizzazione dell'intervento proposto, come indicato nelle disposizioni specifiche al punto 5.2 della DGR n. 1300 del 01/08/2016, condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- per quanto concerne le aree di verde compatto pubbliche, non influenti sulla stima dei volumi di laminazione secondo quanto imposto dal P.S.A.I., non dovranno prevedere collegamento alcuno con la rete fognaria esistente e a tale tutela dovranno essere contornate da cordoli a quote superiori rispetto al piano di verde stesso o comunque dovranno essere progettate affinché sia garantita tale condizione. Si fa ulteriormente presente che ogni eventuale variazione di superficie potrà contribuire ad una modifica dei volumi di laminazione precedentemente stimati;
- in merito all'area pubblica di cessione, individuata dai parcheggi e dalla porzione di strada pubblica fino alla immissione nelle rotatorie in progetto, dovrà essere previsto un sistema di laminazione in grado di accumulare un volume complessivo pari a mc. 175, tale volume potrà essere ricavato all'interno degli scoli perimetrali e nelle canalette stradali esistenti a condizione che le dimensioni di uscita dei fossi esistenti non vengano modificate.

Rimane in capo al progettista la valutazione relativa al rischio idraulico, pertanto qualora lo reputi necessario, sarà sua cura procedere con approfondimenti.

Si chiede inoltre che venga presentato allo scrivente Consorzio di Bonifica e al Comune di Castel San Pietro Terme, dal parte del soggetto proprietario e gestore, il piano programmatico di manutenzione della vasca di laminazione approvata. Nel piano andranno indicati tutti gli interventi di manutenzione previsti per il mantenimento dell'efficienza idraulica della vasca e dei relativi dispositivi (valvole, pompe di sollevamento se previste, pozzetti di ispezione, etc...) con la relativa programmazione temporale.

### **PRESO ATTO CHE**

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispose la relazione istruttoria in merito alla valutazione ambientale, evidenziando gli elementi di natura tecnica sulla cui base costruire la motivazione del provvedimento in capo alla Città Metropolitana di Bologna, cui competono le ulteriori verifiche di natura procedimentale, incluso l'esame degli aspetti soggettivi legati alla procedibilità della domanda, volta ad ottenere l'emissione del provvedimento finale;  
in esito alla istruttoria anzi descritta

### **SI PROPONE**

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al procedimento di Piano Urbanistico Attuativo (PUA) di iniziativa privata – area denominata “Ca’ Bianca 7” ambito ASP\_AN2.1 inserito in POC1 approvato con delibera di C.C. n. 34 del 21/03/2019 - Castel San Pietro Terme, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il comparto in esame si trova nella zona nord del comune di Castel San Pietro Terme, sul lato ovest del Polo Produttivo ‘San Carlo’ al limite del tessuto produttivo, attestato su via San Biagio e prospiciente l'Autostrada A14. L'area risulta circondata, sul lato nord e sul lato ovest da territorio prevalentemente destinato ad uso agricolo, sul lato est è delimitata dal cavalcavia di Via San Biagio sull'A14 e da una corte agricola. Vi sono insediamenti rurali sparsi e 500 metri a nord si trova il piccolo nucleo abitativo di Poggio Grande.

La rete infrastrutturale presente e la sua struttura permettono una immediata accessibilità delle

attività dalla rete principale nazionale.

Il progetto di PUA prevede la realizzazione di un unico edificio principale con destinazione magazzino deposito di superficie coperta di circa mq. 58.740, h. m. 14,50 e SUL circa mq. 59.980 determinata da 6 zone soppalcate di circa complessivi mq. 1240, oltre a edifici di servizio e accessori. Sono previste le seguenti opere di interesse pubblico:

- opere di urbanizzazione interne al comparto, intendendosi compresa la realizzazione del verde pubblico e della viabilità stradale ciclabile e pedonale prevista dal progetto, delle opere idrauliche e degli allacciamenti di rete ENEL, acquedotto e fognature, della pubblica illuminazione delle aree destinate convenzionalmente a cessione gratuita a favore del Comune di Castel San Pietro Terme, ivi compresa la ciclabile fino alla connessione con la viabilità del comparto Ca Bianca;
- realizzazione della rotatoria di accesso al comparto sulle vie San Biagio/Poggio e Cà Bianca.

L'accesso all'ambito deve necessariamente avvenire da via Ca' Bianca, dal momento che le altre due strade locali hanno dimensione e struttura inadeguata (via San Biagio che conduce alla SS n.9 via Emilia e via Poggio che si collega alla SP n.31 Stradelli Guelfi) e inoltre presentano limiti di peso (via S. Biagio) ed entrambe attraversamento di aree agricole (via Poggio). L'accesso da via Ca' Bianca non comporta svolte e può essere controllato da un impianto semaforico.

Pertanto si ritiene che la rotatoria sia ingiustificata sia dal punto di vista trasportistico - anche con riferimento alle simulazioni di intersezione - sia, a maggior ragione, dal punto di vista del consumo di suolo agricolo considerando oltretutto che l'area della prevista rotatoria comporterebbe l'esproprio di un territorio in parte coltivato a vigneto.

Si chiede pertanto di stralciare la previsione della rotatoria.

Gli oneri risparmiati possono essere utilizzati per finanziare il servizio di trasporto pubblico attualmente assente, dal momento che ad oggi le due uniche fermate del trasporto pubblico più prossime al comparto di studio risultano essere la fermata "Poggio Grande Bottega" situata in località Poggio Grande a circa 950 m dall'ingresso del comparto e servita dalla linea 247 e 205 e la fermata "Castel Guelfo Z.I." situata in via Ford e distante dal comparto oltre 1.250 m. Tale proposta è già del resto contemplata negli impegni che l'attuatore si assume per la fase transitoria di finanziare una nuova navetta dedicata da e per la stazione ferroviaria di Castel San Pietro Terme. Al termine della fase transitoria, nel momento in cui sarà stata ampliata l'offerta del sistema TPM tale da permettere agli addetti il raggiungimento del comparto, l'attuatore si impegna inoltre a finanziare l'acquisto di abbonamenti a servizio degli addetti.

Si raccomanda al Comune di verificare l'assunzione di tali espliciti impegni nelle NTA e nella Convenzione.

Allo stato attuale non è presente alcun percorso ciclabile che permetta un collegamento tra il sito di progetto e le più vicine località, e non può considerarsi sufficiente la redazione di uno studio di fattibilità, ad opera degli attuatori dei comparti 5, 6 e 7, riguardante una *quota parte* dell'asse portante ciclabile sulla SP n.19 tra Castel San Pietro Terme e Medicina.

In merito alla quota di superficie permeabile, si ritiene improbabile che i parcheggi pubblici siano integralmente permeabili per mq. 3.000. Poiché in mancanza di tale quota di 3000 mq la SP non arriva al minimo richiesto dal PTM di 36.621.3 mq, si ritiene necessario rivedere il disegno progettuale per incrementare la quota di permeabilità.

Del resto, una revisione appare necessaria anche per consentire la circuitazione interna al comparto perché sulla base dei disegni forniti e in assenza di aree per le manovre dei mezzi pesanti non sembra attuabile l'ipotesi di dislocazione delle 97 baie di carico/scarico.

Per quanto riguarda il traffico, viene affermato che i flussi veicolari risultano aumentare in maniera contenuta sulla rete nell'intorno dell'ambito di analisi Cà Bianca 7.

Nel ricordare che maggiore è il flusso già presente su un tronco stradale, minore sarà l'incremento percentuale a parità di carico urbanistico aggiuntivo, ribadiamo che ogni aumento contribuisce all'aumento della congestione, delle emissioni, del rumore. Nel caso specifico poi si tratta di circa 400 unità, tra veicoli leggeri e mezzi pesanti, al giorno, pertanto nulla di configurabile come "contenuto".

Con riferimento ai parcheggi, si rileva che la proposta è stata modificata sopprimendo i parcheggi per i mezzi pesanti. Ci si chiede dunque dove potranno sostare i mezzi in arrivo durante le ore di chiusura dell'impianto: è probabile che venga utilizzato il parcheggio pubblico a sud dell'accesso, che però:

1. in base alla proposta, è permeabile;
2. non è certamente attrezzato per la sosta di mezzi pesanti (mancano i servizi minimi);
3. è limitrofo all'abitazione.

Al fine di evitare un uso assolutamente improprio dell'area verde a nord, è necessario che l'area stessa sia recintata e fisicamente inaccessibile ai mezzi motorizzati, sia autovetture che camion, mediante impedimento fisico (cancello esclusivamente pedonale, limitatori di altezza e larghezza, etc).

Tutto il verde previsto nell'ambito, sia all'interno che all'esterno dell'impianto, sia pubblico che privato (vedi aree verdi chiaro e verde scuro della tavola 31\_29404-21 B.5 Dotazioni ecologiche - Verde v.pdf) deve essere reso inaccessibile ai mezzi. Con ciò s'intende che anche le porzioni verdi interne al comparto poste sul confine del capannone non possano essere sormontate nelle manovre dei mezzi pesanti per l'entrata/uscita dalle baie.

Si concorda con quanto prescritto dall'estensore della Valsat in merito alla manutenzione del verde: "Al fine di garantire il mantenimento delle dotazioni ambientali si prescrive che la manutenzione ordinaria del verde pubblico e dei parcheggi pubblici resterà, per un periodo di dieci anni successivamente alla cessione gratuita delle aree suddette, a carico del soggetto attuatore e propri aventi causa ....".

Dal punto di vista del rumore, si richiede l'effettuazione di un monitoraggio acustico entro 30 giorni dall'inizio delle attività di logistica, finalizzato a verificare, presso i limitrofi ricettori abitativi, il rispetto dei valori limite differenziali ed assoluti previsti dalla Classificazione Acustica Comunale e dal D.P.C.M. 14/11/97. In caso di superamento dei limiti, dovranno essere installate, a carico del soggetto esercente l'attività di logistica, idonee mitigazioni acustiche (barriere) a protezione dei ricettori interessati dai superamenti.

Nella Relazione idraulica viene dichiarato che nella progettazione degli edifici è stata esclusa la realizzazione di piani interrati o seminterrati, i più vulnerabili in caso di alluvioni e saranno comunque adottate soluzioni tali da ridurre efficacemente eventuali rischi idraulici. Al fine inoltre di

ridurre il danneggiamento dei beni e delle strutture esposte, la quota di progetto del piano terra dell'edificio è prevista più alta rispetto al piano di campagna circostante, sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene esposto. Pertanto, considerate le valutazioni che è possibile fare rispetto alle criticità idrauliche dei corsi d'acqua del reticolo principale e secondario e di bonifica, alle condizioni di esecuzione degli interventi nel rispetto del principio dell'invarianza idraulica, che lasceranno immutate le condizioni di deflusso dello Scolo Laghetto, unitamente agli accorgimenti che si realizzeranno per contrastare il pericolo di allagamento dell'area, si possono ritenere mitigati i problemi idraulici sul comparto in oggetto legati ai corsi d'acqua.

Si conclude che "l'intervento in oggetto sia compatibile, in relazione agli usi in progetto, con le condizioni idrologiche e idrauliche dell'areale valutato".

Poichè l'ambito si colloca nelle aree interessate da pericolosità idraulica P2 – Alluvioni poco frequenti, per quanto riguarda il reticolo secondario di pianura, della Variante PSAI di recepimento del PGRA, (Tav. MP 3 - Mappa di Pericolosità delle Aree Potenzialmente interessate da alluvioni), si chiede che sia esplicitata l'assenza di incremento del rischio idraulico a seguito della realizzazione del progetto.

#### LA RESPONSABILE

AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA

**Patrizia Vitali<sup>1</sup>**

*(lettera firmata digitalmente)<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Ai sensi del Codice dell'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.

<sup>2</sup> 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.