

**Area Pianificazione Territoriale e della Mobilità Sostenibile**  
***Servizio Pianificazione del Territorio***

**RELAZIONE ISTRUTTORIA**

**OGGETTO:**

PIANO URBANISTICO ATTUATIVO (PUA) di iniziativa privata  
PER LA REALIZZAZIONE DI UNA PIASTRA LOGISTICA  
NELL'AMBITO ASP\_AN2.1a denominata CA' BIANCA 7

del Comune di

**CASTEL SAN PIETRO TERME**

**PROCEDIMENTO:**

Formulazione OSSERVAZIONI  
ai sensi dell'art. 35 della L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii.  
e valutazione ambientale, ai sensi dell'art. 4, comma 4, della L.R. 24/2017

Bologna, 27 giugno 2022

*Allegato n. 1 all'Atto del Sindaco metropolitano di Bologna*  
*Fasc. 8.2.2.7/27/2022*

## Sommario

1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO.....	3
1.1. Il Quadro normativo.....	3
1.2. I Contenuto della proposta comunale.....	3
Contenuti della proposta: .....	3
Richiedente e proprietà': .....	4
1.3 Parametri e standard urbanistici:.....	4
2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA .....	5
2.1 Coerenza del PUA con il PTM, PUMS, PSC, POC e Accordo Territoriale del NCI e Accordo di Programma ambito San Carlo art. 59: .....	5
2.2 Valutazioni sulla Green Logistic e requisiti APEA:.....	5
2.3 Dotazioni territoriali:.....	6
2.4 Rischio alluvioni .....	7
2.5 Inquinamento elettromagnetico:.....	7
2.6 Viabilità e fasce di rispetto.....	7
2.7 Trasporti e mobilità: .....	8
2.8 Sismica:.....	11
3. RECEPIMENTO DELLE DISPOSIZIONI DI CUI ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA AI SENSI DELL'ART. 59 DELLA L.R. 24/2017 SOTTOSCRITTO IL 1/09/2021 .....	11
3.1 Progetto Definitivo delle Opere a carico del soggetto attuatore.....	11
3.1 Tempi di attuazione e di esecuzione delle opere a carico del soggetto attuatore .....	13
3.2 Bozza di Convenzione Urbanistica .....	13
4. FONDO PEREQUATIVO METROPOLITANO .....	16
5. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E PARERE SULLE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ LOCALE.....	18
Premessa .....	18
6. GLI ALLEGATI.....	19

## 1. IL QUADRO DI RIFERIMENTO

### 1.1. Il Quadro normativo

La L.R. 24 /2017 sulla “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, in vigore dal 1 gennaio 2018, finalizzata al contenimento del consumo di suolo, alla promozione della rigenerazione dei territori urbanizzati ed al miglioramento della qualità urbana, nonché alla tutela e valorizzazione dei territori agricoli, ha come obiettivi la tutela e la valorizzazione degli elementi storici e culturali del territorio ed incentivare le condizioni di attrattività del sistema regionale per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie. A tal riguardo, oltre a definire i nuovi strumenti urbanistici comunali, indica i relativi procedimenti di approvazione, ammettendo all'art. 4, comma 4 lettera c), l'adozione di PUA e loro varianti durante il periodo transitorio di quattro anni dalla entrata in vigore della stessa legge.

L'articolo 35 della L.R. 20/2000 indica il procedimento approvativo del Piano Urbanistico Attuativo (PUA), prevedendo che sia trasmesso alla Città Metropolitana, la quale può formulare osservazioni relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore.

### 1.2. I Contenuto della proposta comunale

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, in quanto direttamente serviti da un casello autostradale e da una stazione ferroviaria del SFM (Imola, San Carlo, Altedo, Martignone) aggiornando per il Polo San Carlo l'inquadramento precedentemente dettato dal PTCP (Art. 12.11).

L'ambito in oggetto, denominato Cà Bianca 7, è inserito nell'Hub metropolitano San Carlo destinato alla grande logistica definito dal PUMS poi recepito dal PTM approvato dal C.M. con atto n. 16 del 12/05/2021 all'interno dei comuni di Castel San Pietro Terme (CSP) e Castel Guelfo (CG).

L'Accordo di Programma San Carlo (AdP) “per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo per definire e disciplinare l'insieme degli interventi ed azioni associate all'insediamento di grande logistica nell'ambito produttivo HUB San Carlo”, è funzionale agli obiettivi di sviluppo sostenibile del tessuto produttivo che insiste sul medesimo, conformando gli interventi alla Green Logistics oltre che della tutela dei lavoratori, in attuazione all'art. 4 dell'Accordo Territoriale del Circondario Imolese.

Lo stesso accordo 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. Tali opere sono state identificate, stimate, definite nelle tempistiche progettuali ed esecutive, suddivise in base alla superficie utile dei 5 ambiti logistici e sono contenute nel Q.E. di riparto delle opere a carico degli attuatori dei 5 ambiti logistici di previsione localizzati all'interno dello stesso ambito San Carlo (Allegato dell'AdP) fra i quali Cà Bianca 7.

Lo stesso accordo prevede inoltre che la sostenibilità sia assicurata attraverso servizi minimi agli addetti che devono essere collegati attraverso una rete ciclabile al TPM e al centro abitato più vicino.

### Contenuti della proposta:

Il Comune di Castel San Pietro Terme, dotato di PSC, RUE e POC approvati, propone il PUA di iniziativa privata per l'attuazione del comparto su cui insediare una attività logistica compresa nell'uso “d3 – Magazzini e attività espositive senza vendita” ammessi nella misura indicata dalla strumentazione urbanistica sovraordinata (max 10.000 mq di SF, vedi AT sottoscritto il 27/10/2014)

in coerenza con l' "Accordo Territoriale per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese integrato all'art. 4 destinazioni d'uso" nonché con l' "AdP San Carlo ex art. 59" per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano di San Carlo" approvato il 1/09/2021.

L'area denominata Ca' Bianca 7 – ASP\_AN2.1a, compreso nel POC vigente approvato con Deliberazione C.C. n. 34 del 21/03/2019, è un ambito produttivo sovracomunale di sviluppo a conferma di previsioni previgenti ed è situata ad ovest dell'ambito San Carlo al confine con il territorio rurale.

#### **Richiedente e proprietà':**

I soggetti coinvolti nella proposta in oggetto sono i seguenti:

**M.D. INVEST s.r.l.** società proprietaria

**FIGURA 11 s.r.l.** società promotrice e promissaria acquirente

#### **OSSERVAZIONE 1:**

Si segnala che nella R1. PUA - Relazione illustrativa e criteri urbanistici di progetto risulta indicata DeA Capital Real Estate SGR s.p.a. proprietaria in forza di Atto a rogito notaio Renato Giacosa di Milano in data 29 ottobre 2021 al n° 70.368/14.507 di repertorio mentre nella bozza di convenzione è indicata FIGURA 11 s.r.l. quale unico sottoscrittore della convenzione che coincide con l'AdP, inoltre i restanti documenti prodotti e depositati riportano nei cartigli sia DeA Capital Real Estate SGR s.p.a che FIGURA 11 s.r.l.

Si chiede di allineare i documenti e al comune di verificare e aggiornare le titolarità in particolare nella fase della presentazione del permesso di costruire.

#### **1.3 Parametri e standard urbanistici:**

Per il comparto oggetto di attuazione, avente una Superficie Territoriale (ST) di 122.081 mq, il presente PUA propone nei suoi elaborati costitutivi in coerenza con il vigente POC e i contenuti dell'AdP San Carlo sottoscritto in attuazione dell'AT per gli ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese i seguenti parametri:

SU 60.180 mq in un unico fabbricato (Superficie Utile massima ammissibile da AdP: 61.040 mq)

Aree uso pubblico di cessione: complessiva mq 20.600 (compresa di 250 mq di viabilità pubblica)

Indice di utilizzazione territoriale (Ut) = 0,60/0,90 mq/mq

Suddivisione in 6 stabili

Altezza massima 14,50 m;

Superficie permeabile minima pari a 30% della ST (mq. 36.625), di progetto mq. 36.700

Usi ammessi:

**FUNZIONI TERZIARIE COMMERCIALI:**

c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie e di intermediazione

c2) Commercio al dettaglio di tipo non alimentare minore di mq 2500 di SdV

c3) Commercio al dettaglio di tipo non alimentare minore di mq 1500 di SdV

**FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI FRA CUI LA FUNZIONE DI "LOGISTICA":**

d1) attività manifatturiere artigianali e industriali, comprensive del commercio dei beni di produzione propria con SdV massima ≤ a quella degli esercizi commerciali di vicinato

d2) commercio all'ingrosso

d3) magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza VENDITA

d4) attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione di prodotti agroalimentari o zootecnici

d5) produzione e commercializzazione dell'energia

d10) impianti di trasmissione via etere

In merito alle dotazioni territoriali, in accordo con il PSC e il RUE, sono previste dal vigente POC:

-parcheggi pubblici+verde pubblico richiesti dal PSC 15% St mq. 18.315

-parcheggi pubblici+verde pubblico di progetto per complessivi mq. 20.600 (verde pubblico mq. 16.850 + parcheggi pubblici mq. 3.500).

-parcheggi privati richiesti 407 p.a., di progetto 424 p.a (194 p.a. esterno, 48 p.a. esterno uffici, 182 stalli tir).

**Con P.G. 31468 del 30/11/2021 i proponenti hanno chiesto di escludere il valore di titolo edilizio originariamente richiesto pertanto il procedimento in oggetto prevede la sola espressione relativamente al PUA.**

## **2. VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

### **2.1 Coerenza del PUA con il PTM, PUMS, PSC, POC e Accordo Territoriale del NCI e Accordo di Programma ambito San Carlo art. 59:**

Si riconosce in termini generali la coerenza della proposta del PUA, in attuazione del POC vigente, alle previsioni urbanistiche del PSC e del POC relative all'ambito ASP\_AN2.1a. Cà Bianca 7 oltre che ai contenuti del PTM, del PUMS e dell'AdP dell'ambito San Carlo in attuazione all'Accordo Territoriale del Nuovo Circondario Imolese citato in premessa. Si segnalano di seguito alcune osservazioni.

### **2.2 Valutazioni sulla Green Logistic e requisiti APEA:**

#### **-Impianti e pannelli solari/fotovoltaici**

La consultazione del capitolo di riferimento contenuto nella Valsat definisce che il previsto impianto fotovoltaico è in grado di assicurare una copertura del fabbisogno energetico pari al 99% del fabbisogno complessivo dovuto all'ACS e al 98% degli usi globali dovuti alla climatizzazione invernale, estiva, per ACS e illuminazione per le parti destinate ad uffici. A tal proposito non risultano informazioni grafiche che rappresentino i pannelli e le relative estensioni seppure siano richieste dal PTM.

#### **OSSERVAZIONE 2:**

**Nel ricordare che oltre ai requisiti di APEA, il Glossario 2 del PTM prevede che gli insediamenti logistici debbano prevedere tetti verdi, pannelli (fotovoltaici/solari) su almeno il 70% della superficie coperta piana, si chiede di integrare la documentazione di progetto con particolare riferimento alle NTA e alla Valsat relativamente a tale nuova estensione e allineare i relativi elaborati grafici, documentali e normativi del PUA.**

#### **-Pareti e coperture verdi**

In merito alle pareti verdi, la consultazione degli elaborati progettuali prevede due filari di Cupressuscyparis Leylandi rispettivamente a est e ad ovest del fabbricato che risultano distanziati dalle facciate; in particolare la tav. B.5 Dotazione ecologiche individua in corrispondenza dei due filari due fasce retinate a tratteggio verde (facciata est e facciata ovest) che non trovano corrispondenza in legenda e nelle relazioni depositate.

Si rileva inoltre che non sembra vi sia riferimento né grafico né descrittivo alle coperture verdi.

### OSSERVAZIONE 3:

Come sopra evidenziato oltre ai requisiti di APEA, il PTM nel Glossario 2 prevede che debbano essere adottate soluzioni volte a mitigare l'effetto di isola di calore attraverso pareti e coperture verdi mediante pannelli ancorati già completi o con specie vegetali messe a dimora al suolo a sviluppo rampicante o supportate da reti o graticci. Per tale ragione si chiede di integrare tale requisito nelle NTA del PUA e prevedere, in sede di rilascio del titolo edilizio l'approfondimento di tipologie riconducibili alle facciate verdi di cui sopra con particolare riferimento al fronte del fabbricato rivolto a sud. Si chiede inoltre di meglio specificare (in legenda e se opportuno in Valsat) la funzione della fascia rappresentata graficamente a tratteggio verde situata in corrispondenza della facciata est e ovest che inoltre sembra ridurre la larghezza del relativo corsello.

#### -Mitigazione e fascia verde

Si dà atto che il progetto del verde è finalizzato all'inserimento paesaggistico nei confronti dell'intorno ma si rileva che dai dati rilevati dagli elaborati progettuali non sono soddisfatti i minimi 10 m di profondità della fascia verde alberata da prevedersi verso il sistema agricolo. In particolare tale fascia è prevista con profondità di 8.50 m a Nord e con una conformazione variabile da 8.80 a 12.55 m ad Ovest.

### OSSERVAZIONE 4:

Nel richiamare la relazione di ARPAE AACM che si allega, si chiede di verificare e integrare le fasce verdi alberate previste sui bordi del fabbricato che oltre alla funzione ecologica dovranno avere la finalità di mitigare e armonizzare l'intervento con gli elementi del paesaggio rurale attraverso la messa a dimora di essenze per una profondità minima di 10 m come richiesto nei requisiti ambientali APEA e della Green Logistic (Glossario 2 PTM) e come contenuto nelle NTA a pag. 13 (che la prevede per una profondità media di almeno 10 m).

Si chiede inoltre di recepire tale prescrizione anche nel titolo edilizio ridefinendo il progetto al fine di soddisfare tale requisito.

#### -Rumore

Si dà atto della documentazione prodotta in merito alla valutazione di impatto acustico che per la caratterizzazione acustica delle operazioni di carico/scarico ha fatto riferimento ad una misura di rumore effettuata presso un magazzino in una situazione analoga.

Richiamata la relazione di ARPAE AACM 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 genera ulteriori criticità rispetto alla situazione attuale.

### OSSERVAZIONE 5:

Nel recepire i pareri di ARPAE AACM, Arpae Distretto in merito al contenimento delle emissioni sonore si chiede di recepire negli elaborati di progetto la prescrizione relativa alla trasmissione della relazione di collaudo acustico entro 30 giorni dall'avvio dell'attività 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.

### 2.3 Dotazioni territoriali:

Dalla consultazione degli elaborati, in particolare tav. B.5 Dotazioni ecologiche, si evince che parte del parcheggio pubblico posto fra la nuova rotatoria e l'accesso al comparto è stato convertito in

area per la forestazione urbana pur assicurando le dotazioni minime previste dall'art. 35 della L.R. 24/2017 e in particolare il comma 4 lettera d), che prescrive di eliminare o quanto meno ridurre gli spazi destinati a parcheggio pubblico nelle aree caratterizzate da una elevata accessibilità sostenibile. La riduzione da parcheggio a verde permeabile, che è stata possibile per la funzione proposta che non prevede afflusso di pubblico, non risulta rappresentata nella tavola R02 della rotatoria progetto.

Si prende atto che il parcheggio P1 è stato progettato al fine di potere soddisfare i requisiti in materia di Green logistic con particolare attenzione alle alberature, aiuole e alla permeabilità.

#### **OSSERVAZIONE 6:**

Si chiede di aggiornare e allineare gli elaborati che contengono i dati ormai superati relativi al parcheggio a nord trasformato nell'ambito del procedimento in dotazione ecologica.

Nel recepire la relazione di ARPAE AACM che evidenzia incongruenza fra i vari elaborati progettuali anche in merito alla quota di superficie permeabile dichiarata, che per l'area P1 è pari a mq. 3.000, si chiede di verificare e dimostrare il rispetto della quota di permeabilità complessiva richiesta pari al 30% di ST depurata della superficie corrispondente ai corselli asfaltati e della parte impermeabile.

Si chiede inoltre al comune di definire le condizioni per assicurare un uso compatibile con le esigenze degli addetti e del pubblico fruitore di tali spazi, in materia di videosorveglianza, raccolta rifiuti, manutenzione e che venga approfondita e localizzata in sede di presentazione del titolo edilizio la sosta dei tir.

In ultimo si chiede di allineare e aggiornare tutti gli elaborati di progetto in particolare in merito al parcheggio P1 che dovrà essere aggiornato con la nuova sistemazione completa di aree verdi sistemate ad aiuole che non trova corrispondenza fra le tav. di progetto B1, B2, B3 e B5.

#### **2.4 Rischio alluvioni**

Preso atto delle 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.

#### **OSSERVAZIONE 7:**

Richiamata la relazione di ARPAE AACM con riferimento alla "Mappa di Pericolosità delle Aree Potenzialmente interessate da alluvioni", che recepisce le perimetrazioni del PGRA del 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 (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.

#### **2.5 Inquinamento elettromagnetico:**

Nel dare atto della documentazione prodotta in merito alle estensioni delle DPA, si rimanda al parere allegato (Allegato A) di ARPAE AACM.

#### **2.6 Viabilità e fasce di rispetto**

A sud dell'Ambito in oggetto si trova il tracciato dell'Autostrada A14, classificata come "VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate", di cui il PSC individua la "fascia di rispetto" di 80 m (art. 4.1.3 "Fasce di rispetto stradale") in cui non sono ammesse edificazioni.

Inoltre al confine sud-est non risulta graficizzata nei documenti progettuali la fascia di pertinenza stradale dell'area MOB-N (pertinenza stradale al servizio di ASPI) seppure nel parere favorevole di Società Autostrade per l'Italia PG 10204/2022 del comune di CSP, si legge *"sono stati forniti gli 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"*.

#### OSSERVAZIONE 8:

Si prende atto che il parere espresso da Società Autostrade per l'Italia ha valutato il progetto rispetto alle fasce di rispetto (fascia di rispetto autostradale e pertinenza stradale al servizio di ASPI) *"correttamente calcolati sul sedime autostradale ed attualizzato al citato progetto di ampliamento"* della 4° corsia; sembra però che gli elaborati progettuali depositati riportino la fascia di rispetto stradale di 80 m ma siano privi della pertinenza stradale generata dall'area MOB-N pertanto si chiede di aggiornare e allineare gli elaborati grafici con l'individuazione grafica di tale rispetto al fine di confermare il rispetto delle disposizioni del PSC.

#### 2.7 Trasporti e mobilità:

##### -Viabilità esterna al comparto

Il progetto prevede un accesso principale a doppio senso di marcia, innestato sulla nuova rotatoria di accesso e sulla via San Biagio, che quindi si articolerà su quattro bracci, come previsto dal PSC. Si prende atto che lo studio di traffico e la Valsat evidenziano che i mezzi pesanti non sono presenti su via S. Biagio pur aumentando il numero di passaggi in località Poggio (da Stradelli Guelfi fino ad entrata comparto CB6) anche grazie alla realizzazione della rotatoria su SP31. Inoltre il POC vigente prescrive che l'utilizzo della via San Biagio *"sarà da consentire esclusivamente ai mezzi leggeri a meno che non venga adeguata dimensionalmente e strutturalmente alla tipologia di traffico pertinente all'insediamento logistico"*.

#### OSSERVAZIONE 9:

Nel prendere atto dello studio del traffico elaborato in relazione alla tipologia di logistica prevista, si chiede che l'accessibilità avvenga dalla viabilità esistente di via Cà Bianca essendo le altre strade locali sottodimensionate e con una 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). Si prende atto infatti che il progetto non prevede alcun intervento di adeguamento della viabilità secondaria (via S. Biagio) pertanto si ritiene necessario che siano adottate tutte le misure atte al rispetto al contenuto del POC vigente che prescrive che l'utilizzo della via San Biagio non sia da consentire ai mezzi pesanti a meno che non venga adeguata dimensionalmente e strutturalmente alla tipologia di traffico pertinente all'insediamento logistico.

Si chiede a tal fine di integrare gli elaborati di progetto (progettuali, documentali e NTA) prevedendo apposita segnaletica che garantisca il rispetto delle prescrizioni del POC. A tal proposito si evidenzia la necessità di prevedere all'incrocio con la via Poggio apposita cartellonistica di divieto di transito per i mezzi oltre 3.5t.

Relativamente agli interventi di regolamentazione del traffico necessari per le finalità di cui sopra, si demanda altresì al Comune la valutazione di eventuali ulteriori prescrizioni da prevedere in sede di rilascio del titolo edilizio.

In merito a quanto contenuto a tal proposito nella relazione di ARPAE AACM, la stessa agenzia ritiene che la rotatoria di accesso 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. Chiede pertanto che tale opera infrastrutturale sia da stralciare utilizzando gli oneri risparmiati per finanziare il TPM.

A tal proposito si reputa necessario puntualizzare che tale modifica oltre a rivedere l'assetto dell'intersezione per creare un varco sicuro ai mezzi pesanti in accesso/egresso al comparto è finalizzata a predisporre il futuro adeguamento viabilistico della via San Biagio già prevista nel POC vigente. Si chiarisce inoltre che l'avvio del servizio di trasporto pubblico è finanziato e regolamentato dall'AdP sottoscritto fra i SA dei diversi comparti logistici su cui ricadono gli obblighi attuativi e di sostegno economico.

Si ritiene pertanto che la rotonda in oggetto debba essere confermata come indicato nell'AdP e negli elaborati progettuali presentati e finora valutati.

#### **-Ridefinizione rotatoria di accesso al comparto - Espropri:**

Si prende atto dell'avvenuta riduzione della rotatoria d'accesso dell'ambito in oggetto con raggio di 50 m. Seppure tale modifica abbia comportato la conseguente ridefinizione dell'accesso e della viabilità (via Cà Bianca e via S. Biagio) non risulta nei documenti prodotti alcun riferimento all'applicazione o meno del procedimento espropriativo compresa l'apposizione del vincolo anche se nella Relazione illustrativa e criteri urbanistici di progetto R1. PUA datata novembre 2021 viene descritto che *"la realizzazione della rotatoria avverrà parte su terreni del proponente, parte su terreni di proprietà comunale e di terzi. In particolare il progetto interessa le seguenti proprietà: Foglio 29 p.lla 313 - Lai Maria (per metà della rotatoria + parte iniziale della pista ciclopedonale)".*

Nella stessa Relazione illustrativa si legge inoltre che *"Come evidenziato in convenzione il progetto prevede la realizzazione della rotatoria, le spese tecniche e gli oneri di esproprio a carico del SA, mentre competerà al Comune di Castel San Pietro Terme la declaratoria di pubblica utilità delle aree soggette ad esproprio".*

#### **OSSERVAZIONE 10:**

Si chiede di specificare se la riduzione della rotatoria di accesso al comparto Cà Bianca 7 (urbanizzazione primaria) abbia escluso il procedimento espropriativo inizialmente previsto con la conseguente redazione del particellare di esproprio, elaborato grafico e apposizione del vincolo espropriativo con relativa procedura o sia stato escluso perché a differenza di quanto indicato in relazione non coinvolge aree in disponibilità di soggetti terzi.

Si chiede a tal proposito di fornire delucidazioni a riguardo al fine di garantire la realizzazione dell'opera in oggetto.

#### **-Viabilità interna al comparto**

Dalla consultazione delle tavole di progetto B2 plan generale e B3 Planimetria e profili progetto risulta definita la circolazione interna al comparto sia per i mezzi pesanti che per le auto; più precisamente è previsto il doppio senso di marcia carrabile solo sul fronte nord mentre per i restanti è prevista una circuitazione in senso antiorario. Nel prendere atto delle indicazioni riportate negli elaborati relative ai sensi di marcia e ai raggi di curvatura non sembra vi sia lo spazio di manovra sufficiente ai tir nella fase di carico/scarico.

Tuttavia, come già indicato nell'osservazione 3 si segnala che la tav. B.5 Dotazione ecologiche individua due fasce retinate a tratteggio verde (facciata est e facciata ovest) che oltre a non trovare corrispondenza in legenda e nelle relazioni depositate, comporta una significativa riduzione della larghezza dei corselli rispettivamente ad est ed a ovest del fabbricato in corrispondenza dei filari di Cupressuscypris Leylandi previsti.

#### **OSSERVAZIONE 11:**

Si chiede in sede di rilascio del titolo edilizio un approfondimento finalizzato a verificare la circuitazione interna al comparto al fine di assicurare lo spazio di manovra sufficiente ai tir per avvicinarsi alle baie nella fase di carico/scarico e di valutare la larghezza minima dei corselli con

particolare riguardo ai due tratti posti ad est ed ovest del fabbricato che sembrano ridursi a causa della fascia retinata di colore verde rappresentata nella tavola B.5 Dotazione ecologiche.

#### **-Ciclabilità interna:**

Si prende atto dei percorsi ciclabili di progetto previsti sia all'interno che all'esterno dell'insediamento in corrispondenza della nuova rotatoria di accesso al comparto da realizzare a completo carico del soggetto attuatore. Per quanto riguarda il percorso ciclabile interno, rappresentato graficamente nella tav. B2 Planimetria generale lungo il fronte nord, ovest e sud (larghezza 1.5 m) si prende atto della previsione e della posizione degli stalli di sosta per bici coperti e per quota parte con punti di ricarica elettrica, ubicati vicino agli ingressi dell'edificio e fuori dalla recinzione.

In merito al tracciato ciclabile interno sembra mancare il tratto rivolto ad est del fabbricato, inoltre non sembra esserci corrispondenza fra i diversi elaborati grafici.

#### **OSSERVAZIONE 12:**

In merito al tracciato ciclabile previsto all'interno del comparto si chiede che venga adeguato ad almeno 2.5 m di larghezza idonea ad un percorso ciclopedonale bidirezionale che dovrà essere raccordato eliminando gli angoli retti del tracciato e prediligendo raggi di curvatura di almeno 3-4 m.

Si chiede inoltre di allineare e aggiornare tutta la documentazione progettuale di riferimento compresa la tavola B.5 Dotazione ecologiche.

Si chiede infine di valutare se proseguire il percorso ciclopedonale anche per il tratto mancante ad est (2.5 m di larghezza idonea ad un percorso ciclopedonale bidirezionale e raggio di curvatura di almeno 3-4 m) per potere assicurare un facile accesso agli ingressi, seppure secondari, o permettere ai lavoratori di scegliere il percorso più breve onde evitare un uso improprio della viabilità carrabile. Si ritiene importante infatti ricordare che al momento non si è a conoscenza dell'attività che si andrà ad insediare, che potrà essere una sola azienda o più ditte insediate pertanto è necessario che si predispongano tutte le opere necessarie per agevolare il lavoro anche in applicazione del Patto per la logistica etica.

In ultimo si chiede di allineare gli elaborati grafici con tutte le informazioni relative alle ciclabili interne all'insediamento in particolare nella tavola B.5 Dotazione ecologiche che sembra priva di gran parte dei tracciati rivolti a nord ovest, ovest e sud e aggiornare la tav. R02 Rotatoria di progetto che contiene vecchie informazioni relative alla ciclabilità oltre alla rappresentazione del vecchio parcheggio pubblico e della sistemazione aggiornata del parcheggio P1 completo di aiuole.

#### **-Ciclabilità esterna:**

Per quanto riguarda il percorso ciclabile esterno all'insediamento previsto in adiacenza alla nuova rotatoria di progetto per assicurare l'accessibilità al comparto sembra che le tavole di progetto della rotatoria di via San Biagio siano prive del tratto di ciclabile posto fra il braccio di via Cà Bianca e via S. Biagio.

Inoltre si segnala che nella tavola R02 Rotatoria di progetto oltre a rappresentare ancora il parcheggio pubblico, trasformato nell'ambito del procedimento in oggetto in dotazione ecologica, contiene il vecchio tracciato della ciclabile che non corrisponde ai restanti elaborati.

Nel richiamare la relazione di ARPAE AACM (allegata alla presente per costituirne parte integrante e sostanziale) in merito alla mancata presenza, allo stato attuale, del percorso ciclabile che permetta un collegamento tra il sito di progetto e le più vicine località, si evidenzia che tale carenza al momento non possa essere sopperita dalla sola redazione di uno studio di fattibilità ad opera degli attuatori dei comparti logistici, riguardante una quota parte dell'asse portante ciclabile sulla SP n.19 tra Castel San Pietro Terme e Medicina.

Si precisa che tali impegni, accettati dai vari Soggetti Attuatori mediante la sottoscrizione dell'AdP, sono stati confermati anche dal CdV del 1/04/2022 il quale ha dato mandato, al fine della realizzazione in tempi certi, di sviluppare il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) armonizzando i cronoprogrammi dei diversi comparti attraverso il coordinamento del comune di Castel San Pietro Terme. Tale PFTE, con i relativi cronoprogrammi, permetteranno ad ogni soggetto attuatore di elaborare il progetto definitivo ai sensi della norma vigente attraverso l'avvio di apposito procedimento unico ex art. 53 della LR 24/2017.

#### **OSSERVAZIONI 13:**

Riguardo alla nuova rotatoria Via Ca' Bianca-Via S. Biagio, opera da ritenersi necessaria per assicurare l'accessibilità carrabile, ciclabile e pedonale al comparto si chiede di completare il tracciato ciclabile nel tratto che nell'elaborato R02 Rotatoria di progetto risulta mancante (braccio di via Cà Bianca e via S. Biagio). Tale tronco è finalizzato a dare la continuità ciclabile fino al futuro tracciato ciclabile previsto lungo la via Cà Bianca e ad assicurare una condizione di totale sicurezza verso i lavoratori. Si suggerisce inoltre di valutare se vi siano le condizioni per attrezzare tutto l'anello esterno della rotatoria di accesso con pista ciclabile bidirezionale di larghezza 2,5m, connessa a quella in previsione lungo via Ca' Bianca.

Resta inteso che il restante tracciato ciclabile previsto lungo la via Cà Bianca a carico dei vari soggetti attuatori in coerenza al quadro di riparto allegato all'AdP, è in via di definizione attraverso il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE) (a cura di Cà Bianca 5 e Cà Bianca 7) e verrà progettato e realizzato attraverso l'avvio (in tempi che si chiede di indicare) di apposito procedimento unico ex art. 53 L.R. 24/2017.

Si chiede inoltre di dotare la rotatoria di accesso di attraversamenti ciclopedonali indicati con opportuna segnaletica verticale ed orizzontale e di aggiornare il parcheggio pubblico trasformato nel procedimento in oggetto in dotazione ecologica, oltre che il vecchio tracciato della ciclabile.

Conseguentemente si chiede di allineare tutte le tavole di progetto della rotatoria con le altre tavole.

#### **2.8 Sismica:**

Si rimanda al parere favorevole con prescrizioni relative a verifiche da effettuare in fase esecutiva del Geol. Fabio Fortunato che qui si allega.

### **3. RECEPIMENTO DELLE DISPOSIZIONI DI CUI ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA AI SENSI DELL'ART. 59 DELLA L.R. 24/2017 SOTTOSCRITTO IL 1/09/2021**

#### **3.1 Progetto Definitivo delle Opere a carico del soggetto attuatore**

L' AdP dell'ambito San Carlo ha definito le opere di sostenibilità necessarie per potere insediare la grande logistica e ripartite a carico dei soggetti attuatori dei 5 ambiti logistici di previsione sottoscrittori all' AdP, pertanto:

Sono a carico esclusivo dell'ambito Cà Bianca 7 - ASP\_AN. 2.1a i seguenti interventi:

- Rotatoria sulla SP31 località Poggio (stimata in 380.000€);
- Verifiche di stabilità del ponte di San Biagio (stimato in 10.000€);

Per quanto riguarda le opere pubbliche "condivise" con gli altri ambiti (di seguito elencate) si rimanda a quanto deciso nel Collegio di vigilanza (CdV) di cui all'art. 9 dell'AdP San Carlo tenutosi in data 1 aprile 2022 per l'approvazione del progetto definitivo e realizzazione attraverso appositi e autonomi procedimenti di cui all'art. 53 della LR 24/2017, anche in virtù della necessità di coordinamento delle progettazioni ed esecuzioni in compartecipazione con altri soggetti attuatori.

Sono a carico parziale per quota parte dell'ambito Cà Bianca 7 i seguenti interventi:

- Parte dell'allargamento del ponte sulla A14 per nuovo asse ciclabile lungo la SP19 san Carlo (in quota parte con San Paolo 1-2);
- Parte delle opere di riqualificazione ambientale Cà Bianca 1-2-3-4 in quota parte con Cà Bianca 5;
- Rotatoria all'intersezione tra la via Emilia e via Roma (stimato in 850.000€);
- Parte di ciclabile interna all'Hub logistico, nei tratti indicati nell'Allegato 3 rete ciclabile strategica dell' AdP San Carlo Ciclabile W tratto L-M-N-E in quota parte con Cà Bianca 5;
- Parte di Ciclabile lungo la via Colunga O-I in quota parte con Cà Bianca 6
- Contributo per l'implementazione del trasporto pubblico pari a 32.000€ per 3 anni (96.000€);
- Contributo perequativo pari a 244.160€ (4€/mq SU) ai sensi dell'art. 4 per la logistica dell'AT del Circondario Imolese;
- Corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitano (art. 51 del PTM).

Visto quanto sopra si evidenzia che il CdV sopra citato, nella seduta di insediamento del 1/04/2022 ha:

- dato mandato agli attuatori di elaborare (entro quattro mesi dalla data dell'avvenuta seduta del CdV) un PFTE di tutta la rete ciclabile che approfondisca il Masterplan approvato con l' AdP al fine di avviare un confronto con il Servizio Progettazione costruzioni e manutenzione strade della Città Metropolitana per le aree di proprietà demaniale prevedendo anche il coinvolgimento del Comune di Medicina;
- definito che successivamente alla elaborazione del (PFTE) di tutta la rete ciclabile ciascun comparto, attraverso appositi stralci funzionali, debba sviluppare il progetto definitivo di sua competenza nei tempi disposti dalla sua specifica Convenzione urbanistica;
- definito che tale elaborazione del PFE dovrà essere strutturata e monitorata con una tempistica definita e condivisa fra tutti gli attuatori;
- definito che gli obblighi per i soggetti attuatori decorrono dalla stipula delle diverse convenzioni.
- dato mandato al comune di CSP di coordinare i diversi soggetti attuatori coinvolti nella progettazione/realizzazione delle opere pubbliche.

#### **OSSERVAZIONE 14:**

Per quanto riguarda le opere pubbliche che sono da realizzare per quota parte a carico di Cà Bianca 7 con altri soggetti attuatori dell'ambito san Carlo si chiede al comune di coordinare e condividere le tempistiche per l'avvio dei procedimenti ex art. 53 della LR 24/2017 è da ritenersi indispensabile al fine di garantire, entro tempi certi e condivisi, la programmazione, progettazione e realizzazione delle opere di interesse pubblico individuate nell'AdP. Resta inteso quanto già condiviso in sede di CdV relativamente agli obblighi dei soggetti attuatori derivanti dall'AdP a seguito della stipula della convenzione nonché i termini per la realizzazione delle opere definite nello stesso AdP.

Si chiede pertanto che venga predisposto un apposito elaborato (cronoprogramma) finalizzato a definire la programmazione di quanto sopra con riferimento per ciascuna opera, a titolo esemplificativo, a:

- Data presunta firma di convenzione urbanistica
- Tempi massimi per avvio procedimento ex art. 53
- Data presunta approvazione progetto definitivo,
- Termine presunto delle opere pubbliche in applicazione del numero di giorni massimo definito nel cronoprogramma allegato all'AdP
- Altre eventuali indicazioni utili al fine di definire le tempistiche

Si chiede al comune di CSP coordinatore delle opere pubbliche di indicare entro quale termine verrà approvato il PFTE che coinvolge tutti i comparti logistici (Cà Bianca 5, Cà Bianca 6, Cà Bianca 7 e San Paolo 1-2);

Resta inteso che la realizzazione delle opere pubbliche previste sulle strade di competenza metropolitana a carico del soggetto attuatore dovrà avvenire a seguito della sottoscrizione dell'atto convenzionale fra i Comuni di CSP e CG e la Città Metropolitana - Servizio Progettazione, costruzioni e manutenzione strade che include tutte le opere pubbliche previste nell'accordo (nuove rotatorie, piste ciclabili, etc...) che interessano la proprietà demaniale SP19-SP31 e dovranno essere regolamentate tutte le modifiche al patrimonio stradale, i procedimenti espropriativi, nonché i tempi, le fasi attuative, le penali e le fidejussioni.

Si sottolinea altresì la necessità che relativamente alle opere che interferiscono con il cavalcavia A14 (ossia il ponte ciclabile lungo la SP19 San Carlo) occorre procedere con le tempistiche di cui sopra prevedendo anche il coinvolgimento di Società Autostrade per l'Italia e la sottoscrizione di apposito atto convenzionale che ne regolamenti la progettazione e attuazione dell'opera.

Tali impegni dovranno essere riportati anche in convenzione urbanistica.

### 3.1 Tempi di attuazione e di esecuzione delle opere a carico del soggetto attuatore

Nel richiamare le decisioni prese in sede di CdV del 1/04/2022 in materia di coordinamento, progettazione ed esecuzione delle opere pubbliche da realizzare a carico di Cà Bianca 7 e della redazione di apposito elaborato (cronoprogramma) predisposto al fine di definire la programmazione delle opere in conformità del cronoprogramma allegato all'AdP nonché l'avvio dei procedimenti di cui all'art. 53 della LR 24/2017 e l'esecuzione dei lavori necessari per l'approvazione delle opere pubbliche si richiama la decisione presa dallo stesso CdV in merito a tutte le opere a completo carico dei soggetti attuatori (in questo caso di Cà Bianca 7).

#### OSSERVAZIONE 15:

Si chiede al comune di applicare quanto definito nel CdV del 1/04/2022 che ha previsto che tutte le opere a completo carico del soggetto attuatore debbano essere realizzate contestualmente al fabbricato condizionandone la conclusione entro la data di presentazione della SCEA ex art. 23 della LR 15/2013, condizione necessaria al fine del conseguimento dell'agibilità dei fabbricati finalizzata anche al raggiungimento delle condizioni di sicurezza dei lavoratori oltre che di sostenibilità dell'insediamento.

### 3.2 Bozza di Convenzione Urbanistica

In merito alla bozza di convenzione urbanistica prodotta e depositata agli atti si chiede di portare a coerenza quanto contenuto nell'AdP prevedendo anche le disposizioni in merito alla presentazione/rilascio dei titoli edilizi (per interventi privati e pubblici), cronoprogramma da condividere con tutti i soggetti attuatori e i comuni di CSP e CG, finalizzato a definire la programmazione di ogni opera in conformità con il cronoprogramma delle opere allegato all'AdP.

#### OSSERVAZIONE 16:

Si chiede di portare a coerenza tutto quanto sopra riportato in materia di soddisfacimento APEA, Green logistic, esecuzione opere definite nell'AdP prevedendo anche le disposizioni in merito alla presentazione/rilascio dei titoli edilizi (per interventi privati e pubblici) e la condivisione dell'elaborato (cronoprogramma) con tutti i soggetti attuatori e i comuni di CSP e CG, finalizzato a definire la programmazione di ogni opera in conformità con il cronoprogramma delle opere allegato all'AdP e come definito nel CdV dell'AdP San Carlo del 1 aprile 2022.

Si chiede inoltre di portare a coerenza gli impegni del soggetto attuatore con la definizione del (PFTE) delle opere a suo carico (in toto o parzialmente).

Si chiede infine di allineare il documento con tutti gli impegni relativi al monitoraggio aria, rumore, traffico con le condizioni definite nell'AdP, le necessarie garanzie fidejussorie e più in generale le disposizioni di cui alla Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017 in particolare all'art. 4 c. 5 della L.R. 24/2017.

In merito alle Matrici del rumore, traffico e aria, nella convenzione si legge che il S.A. ha l'impegno ad effettuare il monitoraggio aria, rumore e traffico al 12°, 24° e 36° mese. Si chiede di allineare detta convenzione e la Valsat recependo l'impegno dell'art. 5 contenuto nell'AdP ad inviare il rapporto di monitoraggio ai Comuni territorialmente competenti, con cadenza semestrale.

In particolare per quanto riguarda la matrice traffico si chiede il monitoraggio ex- post dei flussi stradali (dopo l'insediamento del comparto e l'avvio a regime delle attività) in alcuni punti specifici, tramite spire o altro e il monitoraggio ex -post dei flussi di merci: andamento degli ingressi/egressi al comparto, in una settimana tipo, suddivisi per ora e tipologia di mezzo.

### 3.3 Le NTA del PUA

La lettura delle NTA riporta alcuni riferimenti che si chiede di aggiornare come di seguito brevemente indicato.

-Nel richiamare l'art. 8 dell'AdP si legge che *“si chiarisce che Il procedimento relativo al POC in oggetto e la relativa VALSAT è riferito espressamente ad una destinazione logistica di media intensità”, inoltre*

*“A tal proposito e ai sensi di quanto disciplinato dall'art. 8 dell'AdP si prescrive che le modifiche agli usi che possono produrre significative variazioni agli impatti ambientali e territoriali come previsti dalla VALSAT comporteranno la necessità di rivalutazione della sostenibilità ambientale e saranno ammesse solo previo atto di assenso da parte del Collegio di Vigilanza attraverso la modifica dell'AdP San Carlo.*

#### OSSERVAZIONE 17:

In merito alla destinazione logistica di media intensità si chiarisce che il PUMS e il PTM hanno definito nel Glossario 2 del PTM le varie tipologie di logistica che non prevedono tale definizione.

Pertanto si chiede di allinearla con i riferimenti che per estensione dell'insediamento logistico rientrano nella “grande logistica” e non alla media intensità che non trova riscontro nel PTM.

Per quanto riguarda le prescrizioni proposte in relazione alle modifiche agli usi ed eventuale aumento di superficie utile si premette che:

-il PSC assegna un range edificatorio Ut 0.60-0.90;

-il POC vigente ha assegnato il diritto edificatorio definitivo pari a SU massima di 61.040 mq che non può essere superato dal PUA;

-l'AdP di ambito è stato sottoscritto dai soggetti attuatori per la grande logistica, individuando la superficie massima ammissibile che per l'ambito Cà Bianca 7 è conforme al POC pari a 61.040 mq di SU;

-la documentazione progettuale relativa all'insediamento proposto rimanda ad un unico fabbricato di complessivi 60.180 mq di SU con una tipologia logistica definita dal PTM *“Magazzino logistico specializzato anche robotizzato”* e definisce pertanto i parametri per addetti 1/250-300 mq di SU e conferitori-prelevatori 1/250-300 mq di SU.

-seppure il PUA in oggetto proponga un insediamento logistico di 60.180 mq di SU, gli approfondimenti in materia di sostenibilità ambientale sono stati sviluppati in funzione della SU massima ammissibile di 61.040 mq su un'area di estensione pari a 122.081 di St. Come tali anche le opere pubbliche definite dall'AdP a carico (totale o parziale) di Cà Bianca 7 sono state ripartite in funzione della SU massima ammessa (61.040 mq SU).

Si chiede pertanto di riparametrare l'indice di utilizzazione territoriale in linea con la SU max ammessa (61.040 mq SU) indicando l'indice assegnato (e non il range edificatorio) in maniera univoca in tutti gli elaborati di progetto con particolare riferimento alle NTA e alla Convenzione urbanistica.

Relativamente alla possibilità del cambio d'uso si ritiene necessario chiarire che, in conformità con quanto contenuto nell'art. 8 dell'AdP, vengono valutate dal Collegio di Vigilanza (CdV) solo le eventuali modifiche non sostanziali (che non incidono in modo significativo sul contenuto dell'accordo). A tale riguardo si precisa che l'art. 19 della LR 24/2017 prevede che siano esclusi dalla Valsat le varianti che, non riguardando le tutele e le previsioni di piano sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente e che si limitano a introdurre:

*"a) rettifiche degli errori materiali;*

*b) modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento, che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti;*

*c) modifiche delle caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;*

*d) modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute in strumenti di pianificazione nazionali, regionali, metropolitani o d'area vasta di cui sia già stata svolta la valutazione ambientale;*

*e) varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti o per la reiterazione del vincolo stesso".*

Le altre modifiche, laddove non previste dal presente PUA, sono pertanto da considerarsi, di norma, sostanziali, in quanto potrebbero produrre significativi impatti ambientali e territoriali e come tali saranno approvate con le procedure previste dalla norma vigente e potranno comportare la modifica dell'AdP (previo assenso a procedere da parte del CdV) con l'eventuale relativa ridefinizione delle opere pubbliche e impegni aggiuntivi a carico del soggetto attuatore.

Relativamente agli usi ammessi occorre richiamare il POC vigente del Comune di CSP che prevede tra gli "Usi ammessi" le Funzioni C "Terziarie e commerciali" con esclusivo riferimento agli usi c1, c2 e c3 e le Funzioni "Produttive e assimilabili" con esclusivo riferimento agli usi d2 e d3. A tal fine si specifica che il POC ripartisce anche la capacità edificatoria complessiva tra usi terziari e commerciali quantificati in 3.000 mq di SU.

Visto quanto sopra si dà atto della gamma degli usi proposti dal presente PUA, tuttavia, si evidenzia che gli approfondimenti effettuati nell'ambito della Valsat sono finalizzati esclusivamente alla possibilità di insediare la funzione logistica.

Si sottolinea pertanto la necessità di procedere (qualora fosse necessario un futuro cambio d'uso con particolare riferimento agli usi d1, d4, d5, d10 e con riferimento al superamento delle soglie definite dal POC per le funzioni terziarie/commerciali quantificate in 3.000 mq di SU) con la valutazione dei relativi impatti ambientali (ambientale, rumore, aria, traffico, permeabilità....) e territoriali da essi stabiliti attraverso apposita variante al PUA, relativa Valsat e previa valutazione del CdV in merito all'eventuale modifica all'AdP.

Si chiede pertanto di aggiornare gli elaborati in merito alle possibilità di procedere al cambio d'uso previa variante al PUA, con particolare riferimento alle NTA del PUA così come sopra descritto.

Per quanto riguarda a quanto riportato nelle NTA a pag. 8 in merito all'Attuazione opere a carico di CB7 si legge che:

*"L'inizio delle attività della piattaforma logistica è subordinato al completamento delle opere di sistemazione della rotatoria di accesso ed al completamento delle opere idrauliche di laminazione. La Piastra Logistica, ai fini dell'agibilità, potrà essere utilizzato all'avvenuta esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, anche in assenza di formale Certificato di Collaudo, previa autocertificazione redatta dal Direttore dei Lavori, alla condizione, da accertarsi in contraddittorio con il Comune di Castel San Pietro e con il Collegio di Vigilanza, che sia accertato il completamento o almeno un avanzamento dei lavori congruente con le previsioni del Cronoprogramma per le opere previste dall'Accordo di Programma e di competenza del comparto Cà Bianca 7 interne o esterne al comparto e i cui termini di esecuzione sono comunque stabiliti nel Cronoprogramma All. 7 dell'Accordo di Programma e che sia altresì accertato l'integrale adempimento degli altri impegni di contribuzione previsti.*

In caso di inizio di esercizio delle attività logistiche in mancanza di completamento delle opere infrastrutturali previste dall'AdP e di propria competenza, il soggetto attuatore dovrà redigere un documento preliminare di verifica della compatibilità ambientale per la fase transitoria di esercizio dell'attività fino al completamento delle opere dell'AdP".

Nel richiamare l'osservazione 14 e le decisioni prese in sede di CdV del 1/04/2022 in materia di coordinamento, progettazione ed esecuzione delle opere pubbliche mediante la redazione di apposito elaborato (cronoprogramma) predisposto al fine di definire la programmazione delle opere nonché l'avvio dei procedimenti di cui all'art. 53 della LR 24/2017 e l'esecuzione dei lavori necessari per l'approvazione delle opere pubbliche, si rimanda alle decisioni condivise in sede di CdV. A tal fine si specifica che tutte le opere a completo carico dei soggetti attuatori (in questo caso di Cà Bianca 7) devono essere realizzate contestualmente al fabbricato prevedendo la conclusione delle opere pubbliche entro la data di presentazione della SCEA ex art. 23 della LR 15/2013, condizione necessaria al fine del conseguimento dell'agibilità dei fabbricati finalizzata anche al raggiungimento delle condizioni di sicurezza dei lavoratori oltre che di sostenibilità dell'insediamento.

#### **OSSERVAZIONE 18:**

Nel ricordare che fra i compiti definiti all'art. 9 dell'AdP il CdV vigila e monitora sull'attuazione dell'accordo (esecuzione opere, cronoprogramma, attivazione trasporto locale), valuta le proposte di modifica del cronoprogramma di dettaglio, si evidenzia che fra i compiti del CdV non è prevista la valutazione di "una compatibilità ambientale per la fase transitoria finalizzata all'avvio dell'attività".

Si chiede pertanto di prevedere in convenzione che tutte le opere a completo carico del soggetto attuatore siano realizzate contestualmente al fabbricato condizionandone la conclusione entro la data di presentazione della SCEA ex art. 23 della LR 15/2013 anche in coerenza con quanto definito nel CdV del 1/04/2022.

#### **4. FONDO PEREQUATIVO METROPOLITANO**

Il Fondo perequativo metropolitano prevede il pieno rispetto degli obblighi di perequazione territoriale di cui all'art. 41 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 e all'art. 51 delle norme del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), nonché dai relativi e corrispondenti adempimenti in capo all'Amministrazione comunale così come disciplinati dal Regolamento del Fondo perequativo metropolitano approvato con delibera del Consiglio metropolitano n. 17 del 26/05/2021.

A tal proposito si sottolinea, come recentemente disposto nell'Atto del Sindaco metropolitano n. 29 del 22/02/2022 recante "Disposizioni attuative in merito al regolamento per la gestione del fondo perequativo metropolitano approvato con delibera del consiglio metropolitano n. 18 del 26/05/2021", che:

- il pieno rispetto degli obblighi di perequazione territoriale di cui all'art. 41 della legge regionale Emilia-Romagna n. 24/2017 e all'art. 51 delle norme del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), nonché dai relativi adempimenti in capo all'Amministrazione comunale, costituisce per la Città metropolitana elemento essenziale ai fini della complessiva verifica circa la coerenza degli interventi proposti dal Comune con il quadro degli strumenti di pianificazione metropolitana (PTM e PUMS) e per le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale degli strumenti urbanistici comunali;
- nell'ambito di tutti i procedimenti di competenza dell'Area Pianificazione Territoriale assume rilievo prioritario la verifica degli adempimenti previsti dal predetto Regolamento di gestione del Fondo perequativo metropolitano.

Relativamente a quanto sopra, occorre inoltre richiamare l'Accordo di Programma ex art. 59 della legge regionale n. 24/2017 relativo all'HUB metropolitano di San Carlo approvato con Decreto del Sindaco Metropolitano del 1/09/2021. il quale stabilisce:

"Il PTM prevede (...) all'art. 51 apposite disposizioni relative all'obbligo di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitano per tutti gli interventi di cui al comma 2 e pertanto, laddove ne ricorrano i presupposti, anche gli interventi relativi alle aree di cui al presente accordo (da attuarsi con successivi strumenti urbanistici in conformità con la LR 24/2017 e ss.mm.ii) saranno assoggettati alle disposizioni di cui sopra".

L'art. 10 portante "Perequazione Territoriale Metropolitana" dell'Accordo di cui sopra prevede, altresì, che "Le parti condividono che la Perequazione Territoriale Metropolitana dovrà essere coerente sia con l'AT richiamato e sia con quanto definito dal PTM approvato con Del. n. 16 del 12.05.2021 il quale prevede all'art. 51 "Fondo Perequativo Metropolitano e regolamentazione delle relative modalità di gestione ed erogazione delle risorse" apposite disposizioni relative all'obbligo di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitano. Le modalità di contribuzione al Fondo Perequativo Metropolitano sono definite, oltre che dall'art. 51 di cui sopra anche dal Regolamento per la gestione del Fondo Perequativo Metropolitano.

Visto quanto sopra e con riferimento all'ambito CA Bianca 7 occorre inoltre richiamare anche quanto previsto dal comma 3 dell'art. 51 del PTM in merito ai casi di esclusione dalla partecipazione al Fondo. A tal fine, infatti, si dà certamente atto della sottoscrizione nell'ambito del PUA, in attuazione del POC, di un accordo ai sensi dell'art. 18 ai sensi della previgente legge regionale n. 20/2000 che ha perfezionato e rimodulato le disposizioni già contenute nel precedente accordo ex art. 18 sottoscritto in data 23/06/2015, così come comunicato dal Comune con nota PG 34681 del 7/06/22.

La bozza di convenzione depositata nell'ambito del procedimento di approvazione del PUA "Cà Bianca 7" in oggetto quantifica, al punto 6.1 dell'art. 6, gli oneri concessori per complessivi Euro 2.922.595,20.

Tuttavia, la bozza di cui sopra prevede che l'ammontare degli oneri ammessi a scomputo, a fronte della esecuzione da parte del soggetto attuatore di opere di urbanizzazione di comparto ed "extra comparto", ai sensi dell'art. 3.6 dell'Allegato 1 del RUE, nonché dell'art. 2.1 dell'Accordo ex art. 18 sottoscritto, sarà relativo al solo calcolo degli U1 e U3, oltre all'importo delle Opere Aggiuntive.

La bozza di convenzione, in attuazione anche dell'art. 18 in essa richiamato, non pare quindi prevedere lo scomputo degli oneri U2.

#### **OSSERVAZIONE 19:**

Relativamente a quanto sopra, pertanto, si richiamano le disposizioni di cui al comma 3 dell'art. 51 del PTM il quale prevede che l'obbligo di corresponsione al Fondo sussiste in capo al Comune a prescindere dalla possibilità dallo stesso Comune riconosciuta al soggetto privato di realizzare opere a scomputo, totale o parziale, fatti salvi i casi di esenzione dalla contribuzione al Fondo richiamati dallo stesso comma 3.

Visto pertanto il documento R11 "Determinazione del contributo di costruzione" nonché le disposizioni della bozza di convenzione urbanistica sopra citata, con particolare riferimento al richiamo all'art. 2.1 dell'Accordo ex art. 18 già sottoscritto, che prevede lo scomputo dei soli oneri U1 e U3 (oltre all'importo delle Opere Aggiuntive), si ritiene che la quota pari al 50% degli U2 sia da assoggettare alle disposizioni del Fondo, in adempimento all'art. 51 del PTM e dell'Accordo di Programma.

Visto quanto sopra, di conseguenza, si ritiene che l'ambito Ca Bianca 7 sia da assoggettare alle disposizioni di cui all'art. 51 del PTM e, per l'effetto, si richiede al Comune di precisare e verificare quanto sopra tempestivamente, comunicando entro la data dell'approvazione del PUA in oggetto la quota di contribuzione al fondo relativamente al 50% degli oneri U2, secondo le modalità previste dal Regolamento di gestione del Fondo perequativo metropolitano.

## 5. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE E PARERE SULLE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ LOCALE

### Premessa

La Città Metropolitana, in qualità di Autorità competente, si esprime in merito alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) dei piani comunali nell'ambito della verifica di conformità urbanistica, previa acquisizione delle osservazioni presentate. Inoltre, la Direttiva Regionale approvata con D.G.R. n. 1795 del 31/10/2016 "Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n. 13 del 2005. Sostituzione della direttiva approvata con DGR n. 2170/2015", prevede che L'Area Autorizzazioni e Concessioni AAC Metropolitana di ARPAE predisponga una relazione istruttoria, propedeutica al Parere motivato, nella quale si propone il parere in merito alla valutazione ambientale e la invia alla Città Metropolitana.

In applicazione dell'art. 5 della L.R. 19/2008, la Città metropolitana esprime inoltre il parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B).

### 5.1 Gli esiti della consultazione

Sono pervenuti alla Città Metropolitana di Bologna i pareri favorevoli dei seguenti Enti competenti in materia ambientale: Società Autostrade per l'Italia, Consorzio della Bonifica Renana, ATERSIR, SOLARIS, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Ferrara e Reggio Emilia, Nuovo Circondario.

Sono pervenuti inoltre i seguenti pareri condizionati: ARPAE Distretto metropolitano imolese, HERA. Gli Enti hanno espresso parere favorevole alla Valsat in esame, pur condizionandolo ad alcune misure di sostenibilità ambientale.

Si prende atto, inoltre che nel periodo di pubblicazione della Valsat, dal 20/12/2021 fino al 03/02/2022, non sono pervenute osservazioni di carattere ambientale.

### 5.2 Le conclusioni

Acquisita e valutata tutta la documentazione presentata, nonché i pareri degli Enti competenti in materia ambientale, la Città Metropolitana di Bologna esprime una **valutazione ambientale positiva sulla ValSAT del PUA, condizionata al recepimento delle osservazioni sopra esposte, delle valutazioni in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (allegato B) e dei pareri degli Enti ambientali, con particolare riferimento alle considerazioni e osservazioni ambientali indicate nella "proposta di parere in merito alla valutazione ambientale" predisposta da AACM –Area Autorizzazioni Concessioni Metropolitana ARPAE (allegato A).**

Si specifica che la documentazione è sufficiente per la valutazione della sostenibilità del comparto, ma si rilevano numerose incongruenze e imprecisioni, soprattutto in termini di discordanza tra i diversi studi specialistici, i disegni di progetto e rispetto ai documenti di variante per i quali si auspica che siano sanate prima dell'approvazione o in alternativa vengano recepite in fase di presentazione del Titolo edilizio.

**Nel richiamare la decisione presa dal Collegio di Vigilanza, che prevede che tutte le opere a completo carico dei soggetti attuatori (in questo caso di Cà Bianca 7) debbano essere realizzate contestualmente al fabbricato prevedendo la conclusione delle opere pubbliche entro la data di**

presentazione della SCEA ex art. 23 della LR 15/2013, resta inteso che l'esecuzione delle opere da eseguirsi entro i termini di cronoprogramma e del Progetto di Fattibilità Tecnico Economico sono da intendersi propedeutiche all'approvazione del PUA, condizione necessaria al fine del conseguimento dell'agibilità dei fabbricati finalizzata anche al raggiungimento delle condizioni di sicurezza dei lavoratori oltre che di sostenibilità dell'insediamento.

## 6. GLI ALLEGATI

- A) proposta di parere in merito alla valutazione ambientale rilasciata da ARPAE –AACM;
- B) parere in merito alla compatibilità delle previsioni del Piano con le condizioni di pericolosità locale del territorio (art. 5, L.R. n. 19/2008);

Il Funzionario Tecnico  
(Arch. Elena De Angelis)

La Responsabile  
Servizio Pianificazione del Territorio  
(Arch. Maria Grazia Murru)