

Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 10595/2022

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 del Cambio d'uso da produttivo a uso per la grande logistica del PUA di iniziativa privata denominato "CA' BIANCA 6" Lotto 1 - ambito produttivo ASP 2.2 del Comune di Castel San Pietro Terme – Variante in corso d'opera al Permesso di Costruire 316/GE/2019 – Ambito produttivo Ca' Bianca 6 - Lotto 1.

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna (CM BO)

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

PREMESSO CHE:

- con comunicazione agli atti CM BO con PG 13127 del 03/03/2022 il Comune informa che gli elaborati comprensivi del Rapporto ambientale e della Sintesi non tecnica ai fini della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT), sono depositati per 45 giorni interi e consecutivi dal 2 marzo 2022 (data di pubblicazione del presente avviso nel Bollettino Ufficiale Regione Emilia-Romagna) e sono consultabili sul sito web del Comune. Le osservazioni devono essere trasmesse entro il 16 aprile 2022;
- con comunicazione del 17/06/2022, in atti al PG/2022/100836, 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 08/07/2022;

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 CSPCG\
1_Ca Bianca 6\2-CB6-CAMBIO USO IN LOGISTIC-PG9902\CSP

L'intervento in oggetto si applica agli edifici previsti all'interno del LOTTO 1 dell'ambito ASP.AN2.2 "Ambito produttivo sovracomunale di sviluppo di nuovo impianto" del PSC del Comune di Castel S. Pietro Terme

La documentazione è completa e corposa, ma si evidenziano informazioni discordanti, permanendo in particolare incertezze in merito al tipo di attività condotta dal soggetto esercente l'attività di logistica.

L'accordo di Programma del polo San Carlo non ha mai avuto una valutazione di sostenibilità, ma esclusivamente una valutazione di fattibilità, ovvero delle condizioni necessarie affinché gli interventi possano essere realizzati dal punto di vista della sola operatività realizzativa e non certo della sostenibilità ambientale.

Non sono state considerate alternative di progetto in quanto l'attuale destinazione è stata giudicata *equivalente* dal punto di vista dell'impatto trasportistico.

Viene riportata una dichiarazione in cui si dice che "Il piano di monitoraggio riguarderà la matrice acustica e di inquinamento dell'aria anche al fine della valutazione dell'impatto cumulativo della attuazione di tutti i piani previsti per il Polo San Carlo. Il monitoraggio dovrà anche essere rivolto alla verifica dell'effettivo impatto delle azioni di mobility management per indirizzare al trasporto pubblico o elettrico i flussi del personale addetto."

Il Piano urbanistico attuativo (PUA) Ca' Bianca 6 - Sub-Ambito ASP_AN 2.2 del POC1, destinazione produttivo - logistica, è stato approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 88 del 11/06/2020 ed ha attualmente una destinazione produttiva (uso D: Funzioni produttive ed assimilabili). E' stata presentata una SCIA per variazione di destinazione d'uso verso funzioni di Grande Logistica. La presente Valsat, relativa alla variazione di destinazione d'uso, è richiesta nell'atto del Sindaco Metropolitan - Allegato C al Verbale della Conferenza di servizi del 05/06/2020, relativa al PUA con valore di titolo edilizio (art. 31 comma 5 LR 20/2000 e s.m.i.) per il sub Ambito ASP.AN2.2 (Cà Bianca 6) in attuazione del POC 1 di Castel S. Pietro Terme, sulla base delle considerazioni contenute nella "Relazione istruttoria" predisposta dal Servizio Pianificazione e Territorio (Allegato 1 all'Atto del Sindaco Metropolitan, PG n. 26325 del 25.25.2020), ove si chiede (pag. 3):

"(...) nel caso in cui si intendesse convertire il Lotto 1 ad usi logistici > 10.000 mq di Sf, sarà necessaria una nuova Valsat e la modifica della convenzione proposta all'interno del presente procedimento, che dovrà recepire gli impegni che verranno definiti a carico di questo PUA dall'Accordo di programma previsto per l'intero ambito San Carlo, anche in relazione alla perequazione territoriale, in attuazione di quanto condiviso in sede di modifica all'AT per l'insediamento della grande logistica nel Circondario Imolese (in recepimento delle politiche del PUMS)."

La presente Valsat fa esclusivo riferimento al mutamento della destinazione d'uso.

Nel tempo intercorso tra l'approvazione del PUA e del conseguente PDC convenzionato n°316/GE/2019-LOTTO 1 (29/06/2020) e la presentazione della presente "SCIA relativa al mutamento di destinazione d'uso" (SCIA con inizio lavori differito presentata in data 01/09/2021), è stata approvata una SCIA (presentata il 26/03/2021, protocollo comunale n. 7720/2021), per la "Variante edilizia in corso d'opera al Permesso di Costruire Convenzionato PDC n°316/GE/2019-LOTTO 1" rilasciato per la realizzazione di due nuovi edifici ad uso produttivo all'interno del LOTTO 1 facente parte del sub ambito ASP_AN2.2 (Cà Bianca 6), riguardante un aumento della SUL degli edifici del Lotto 1 pari a 8.012 mq, e la riconfigurazione delle sistemazioni esterne entro il perimetro fondiario.

Stanti le variazioni dei parametri edilizi entro la percentuale massima del 10%, ai sensi dell'art.22-Titolo II della LR ER n°15/2013, la suddetta variante si configura come Variante non significativa in corso d'opera.

In base a quanto asserito nella Relazione tecnica della suddetta SCIA *"le modifiche apportate al lotto 1 con la presente variante non comportano alcuna variazione della configurazione del PUA e degli standard da esso determinati: verde pubblico e parcheggi pubblici. Non cambia neppure la permeabilità APEA; per compensare i circa 1300 mq di verde privato in meno nel lotto 1 (riduzione dovuta all'aumentata superficie coperta degli edifici), si è optato per la rimozione della pavimentazione bituminosa degli stalli del parcheggio pubblico P1 (altrettanti 1300 mq), che verrà sostituita da betonelle aventi le stesse caratteristiche di permeabilità (minimo 80%) delle pavimentazioni permeabili utilizzate per gli altri stalli."*

Tali variazioni, già autorizzate, non sono oggetto della presente Valsat.

Nello studio si sono valutati: la coerenza con la pianificazione, e gli effetti ambientali dell'intervento in relazione agli aspetti riguardanti:

- traffico
- rumore
- qualità dell'aria
- energia e cambiamenti climatici.

Si ritiene infatti che l'oggetto della variante, ovvero il cambio d'uso senza opere proposto, non abbia effetti sulle componenti Suolo, sottosuolo, acque, Verde, paesaggio ed ecosistemi, CEM.

Il nuovo testo dell'Accordo Territoriale delinea la possibilità di insediamento nel Polo S. Carlo di strutture per la logistica di medie e grandi dimensioni, a seguito di valutazioni di sostenibilità che dovranno interessare tutta l'area oggetto dell'intervento, anche nel caso in cui si attui in più fasi e di uno specifico studio trasportistico che consideri la tipologia delle merci movimentate, l'incremento di veicoli sulla rete, l'adeguatezza delle infrastrutture interessate, l'accessibilità pubblica in rapporto agli addetti, gli impatti anche acustici su eventuali usi "sensibili" presenti.

L'Accordo di Programma individua, oltre alle Opere relative alla viabilità, le Opere relative alla viabilità ciclabile, le azioni per la Sostenibilità ambientale e quelle per la attivazione del Servizio di trasporto pubblico per gli addetti.

Parallelamente alla stipula dell'Accordo di Programma è stato redatto lo Studio Trasportistico d'Ambito, riferito all'intero Hub S. Carlo, che ha evidenziato la sostenibilità delle previsioni insediative nel Polo San Carlo individuando gli interventi infrastrutturali necessari, che sono elencati come Opere pubbliche di interesse strategico sovracomunale all'interno dell'AdP, parte dei quali, in base al riparto eseguito all'interno dell'AdP medesimo, risultano a carico dell'Ambito ASPAN 2.2.

Nella Convenzione integrativa il Soggetto Attuatore assume per sé e per gli eventuali aventi causa, tutti gli obblighi e gli oneri derivanti dall'Accordo di Programma in relazione alla attuazione delle previsioni urbanistiche relative al Lotto 1 del comparto Cà Bianca 6.

Nello specifico, le "opere di urbanizzazione extracomparto e interventi previsti dall'Accordo di Programma" che la proponente si impegna a realizzare integralmente, nelle modalità definite dall'AdP e riprese nella Convenzione sono le seguenti:

- Opere di realizzazione della pista ciclabile principale lungo l'asse San Carlo per il tratto AB-B1-C-D-E pari a circa 2/3 della ciclabile dalla stazione FS di CSPT alla rotatoria Cà Bianca;
- Opere di realizzazione della Ciclabile a fianco della Colunga - tratto O-I – 2/3 della spesa, quota parte 50%;
- Opere di realizzazione della Ciclabile interna E tratto F-CB6;
- Opere di realizzazione della Ciclabile di Medicina, dalla SP31 al confine comunale di Castel Guelfo, quota parte 50%.

Il comparto in esame si trova nella zona nord del comune di Castel San Pietro Terme, a confine con il territorio del Comune di Castel Guelfo, adiacente agli ambiti produttivi esistenti. L'area risulta circondata, sul lato nord e sul lato est, da territorio prevalentemente destinato ad uso agricolo, con insediamenti rurali sparsi e piccoli nuclei abitativi.

I terreni sono situati in prossimità del ramo di svincolo dell'autostrada A14 e circoscritti ad ovest e nordovest 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.

L'andamento orografico dell'area è pressoché pianeggiante e attestato a una quota media di ml 50 sul livello del mare.

I due complessi del LOTTO 1 si sviluppano longitudinalmente secondo l'asse E-O.

Gli interni dei singoli edifici saranno suddivisi in 4 comparti ciascuno.

Lungo i lati sud dei due lotti 1A e 1B saranno dislocate le baie di carico e scarico, dotate di pedane oleodinamiche con adeguate protezioni laterali e portoni sezionali interni con portale sigillante.

L'illuminazione naturale sarà garantita dai nastri finestra con serramenti in alluminio posti lungo le pareti perimetrali e da lucernari in copertura protetti da rete anticaduta.

Il magazzino sarà aerato naturalmente mediante parte dei nastri finestra e parte dei lucernari in copertura; gli elementi apribili saranno dotati di apertura elettrica centralizzata con comando manuale da terra.

La viabilità di accesso ai singoli lotti avverrà attraverso varchi presidiati in remoto (tramite sbarre automatiche controllate dagli impianti di videosorveglianza propri di ciascun complesso) e non sarà distinta tra autoarticolati e autovetture.

Al fine di evitare pericolose interferenze e incroci fra i percorsi dei due tipi di mezzi, la circolazione sarà sempre a senso unico all'interno di ciascun lotto.

All'interno del lotto verranno realizzati posti auto pertinenziali in numero adeguato al personale presente con una quota di riserva per i visitatori (considerando che, all'esterno, sarà presente anche una buona dotazione di parcheggi pubblici). Sono previsti stalli di parcheggio con colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli; analogamente sono previsti portabiciclette coperti, vicini agli accessi degli edifici e dotati di punti per la ricarica delle bici elettriche.

Al fine di adempiere a quanto richiesto in merito alle prestazioni "ambientali" del comparto, ed in particolare all'assorbimento della CO₂, si è massimizzata la dotazione di verde convertendo a tale assetto anche parte della dotazione a parcheggi pubblici, avendo valutato sufficienti le dotazioni di parcheggi pertinenziali; pur mantenendo uno Standard complessivo (Verde pubblico + Parcheggi pubblici) pari al 15% di St.

Poiché le NTA del PSC recepiscono e integrano le tutele, le direttive e le prescrizioni previste dal PTCP, l'analisi sulla conformità ai vincoli e prescrizioni di legge può essere svolta in riferimento alle Tavv. 2, 3, 4 di PSC; inoltre, essendo tale analisi già stata svolta in sede di POC 2017-2022, si fa riferimento alla Valsat del POC.

Si ritiene la presente Variante, come il PUA vigente, compatibile con i vincoli individuati dalla Tavola dei vincoli del PSC e sintetizzati nella Scheda, e coerente con gli indirizzi progettuali ivi riportati.

Sintesi degli impatti per ogni componente

In base a quanto sostenuto nello Studio Trasportistico d'Ambito, riferito all'intero Hub S. Carlo, il cambio di destinazione d'uso da produttivo a logistico non va a variare il traffico veicolare attratto/generato dal comparto.

Ai fini esplicativi si ripropongono le analisi condotte all'interno dello Studio d'Ambito per il Polo San Carlo redatto nell'anno 2020, che ha valutato una serie di nuovi insediamenti logistici fra i quali il comparto Ca' Bianca 6, già considerato all'epoca come comparto totalmente logistico.

Parallelamente alle attività insediate lo Studio d'Ambito ha valutato anche l'inserimento di diverse opere infrastrutturali atte a migliorare la circolazione del traffico veicolare all'interno del Polo.

I comparti per i quali sono state avviate o sono di prossimo avvio le procedure amministrative

finalizzate all'insediamento nel Polo e che saranno valutati all'interno dello Studio sono:

- 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;
- L'ambito ASP.ANS2.1 Cà Bianca 7 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.

Allo stato attuale, per quanto riguarda l'accessibilità ciclabile, non è presente alcun percorso che permetta un collegamento tra il comparto Ca' Bianca 6 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 la realizzazione dell'asse di portante ciclabile sulla SP n.19 tra Castel San Pietro Terme e Medicina.

In particolare, per quanto riguarda le opere di urbanizzazione extracomparto definite nell'AdP e riprese nella Convenzione, l'attuatore si impegna a realizzare le seguenti opere a servizio della mobilità ciclabile:

- Opere di realizzazione della pista ciclabile principale lungo l'asse San Carlo per il tratto AB-B1-C-D-E pari a circa 2/3 della ciclabile dalla stazione FS di CSPT alla rotatoria Cà Bianca;
- Opere di realizzazione della Ciclabile a fianco della Colunga - tratto O-I – 2/3 della spesa, quota parte 50%;
- Opere di realizzazione della Ciclabile interna E tratto F-CB6;
- Opere di realizzazione della Ciclabile di Medicina, dalla SP31 al confine comunale di Castel Guelfo, quota parte 50%.

L'accessibilità al comparto, tramite il trasporto pubblico collettivo, resta invariata rispetto allo scenario ante operam: la fermata più vicina (fermata "Castel Guelfo Z.I. via Ford ") è situata a più di 900 m dall'ingresso dei comparti. Tuttavia, la risistemazione della viabilità del comparto prevede un apposito spazio in cui sarà possibile prevedere una nuova fermata, nel caso in cui futuri accordi promossi con il servizio pubblico locale prevedano l'estensione delle linee di TPL.

L'attuatore, in merito all'utilizzo del trasporto pubblico da parte degli addetti, si impegna nella fase transitoria a finanziare l'attivazione di una navetta che permetta il collegamento del comparto Ca' Bianca 6 con la vicina stazione del servizio SFM di Castel San Pietro Terme; tale impegno viene definito al punto n.9 del Quadro di Ripartizione All.6 dell'AdP.

Successivamente, nel momento in cui sarà realizzata la nuova fermata del TPL in prossimità del comparto, l'attuatore si impegnerà all'acquisto di abbonamenti a servizio degli addetti.

All'interno del complesso non sarà autorizzata la circolazione delle biciclette.

Lo studio specifica che la variante di destinazione d'uso per il Lotto 1 da produttivo a logistico non comporta una variazione dei flussi veicolari generati/attratti del Lotto.

Essendo le attività logistiche potenzialmente insediabili molto differenziate in termini di flussi veicolari indotti, in condivisione con il Servizio Pianificazione della mobilità della Città Metropolitana, è stato condotto un approfondimento di indagine sui parametri da utilizzare per la generazione dei flussi veicolari, sia leggeri che pesanti, dal comparto oggetto di analisi e dagli altri nuovi comparti previsti.

Tralasciando i casi estremi delle attività di logistica per la distribuzione intensiva delle merci, altresì dette "piattaforme distributive", da un lato e le pure attività di deposito a medio lungo termine dall'altro, si è fatto riferimento ad una attività logistica articolata fondamentalmente nelle tre fasi: stoccaggio – conservazione – distribuzione, che si traducono nelle tre attività lavorative principali di ricevimento, stoccaggio e spedizione.

Questa attività adotta nella maggior parte dei casi un ciclo lavorativo che si svolge normalmente su due turni lavorativi di 8 ore (6.00-14,00/14,00-22.00) e ha carattere continuativo durante tutto l'arco

dell'anno. Le spedizioni/ricevimenti si svolgono normalmente dalle ore 5.00 alle 23.00. Sulla base di queste considerazioni si è stabilito di verificare uno scenario cautelativo che portasse a un incremento, rispetto ai dati progettuali, dei parametri generativi del carico urbanistico in modo omogeneo tra i diversi comparti.

I parametri assunti in condivisione con i progettisti e i tecnici della Città metropolitana hanno riguardato il numero di addetti e di conferitori/prelevatori per unità di SU. In tal modo i numeri di addetti e conf/prel sono diventati pari a 248 veicoli leggeri e 248 pesanti nella ipotesi cautelativa. Tali valori passano a 274 a seguito dell'aumento di SU già autorizzato con la precedente SCIA. Tale incremento della superficie utile riguardante il solo Lotto 1 si traduce, per il solo scenario cautelativo, in un incremento del carico urbanistico del comparto Cà Bianca 6 (Lotto1) che passa dalle 496 unità/g alle 548 unità giorno.

Considerati i limitati incrementi, in particolare per l'ora di punta della mattina, si ritiene di poter considerare ancora validi i calcoli di generazione sviluppati nello Studio d'Ambito, anche se riferiti a una superficie utile del Lotto 1 inferiore.

Lo studio afferma che l'incremento di superficie del Lotto 1 del comparto Cà Bianca 6 e la variante di destinazione d'uso, da produttivo a logistico, non comportano una variazione ai flussi veicolari attratti/generati dal comparto Cà Bianca 6.

Per gli addetti l'uso dell'auto come conducente è nettamente prevalente arrivando a sfiorare il 95% dei casi, tutti gli altri mezzi svolgono un ruolo marginale. Pertanto si è mantenuto un uso dell'auto da parte degli addetti previsti nel nuovo comparto pari al 100%.

Lo scenario cautelativo prevede dunque un incremento giornaliero dei veicoli leggeri da 1.264 a 2.658 v/g (+110%) e dei veicoli pesanti da 1.604 a 2.679 (+67%).

L'incidenza del traffico pesante nei flussi prodotti in questo scenario risulta significativa, essendo stimata in circa il 51% del totale dei veicoli giornalieri.

Dal confronto dei dati si osserva come l'attuazione delle previsioni insediative dei nuovi lotti logistici comporti un incremento dei flussi complessivi del 23%.

Dai risultati della microsimulazione, per l'ora di punta del giorno ferialo, si può osservare come il livello complessivo di servizio per la rotatoria si mantiene ottimo (LOS A), così come i LOS dei singoli rami, i quali rimangono in linea con quello complessivo nonostante l'incremento indotto alla matrice di domanda.

In conclusione, considerate le valutazioni svolte all'interno dello Studio d'Ambito del Polo San Carlo, i progettisti non riscontrano effetti negativi sulla componente mobilità.

La descrizione del clima acustico attuale riprende i risultati emersi dalla valutazione dell'impatto acustico condotta nel 2017 per l'attuazione del comparto Decathlon, per la quale erano state eseguite delle analisi acustiche tra le giornate di giovedì 8 e domenica 11 settembre 2016.

Data la vicinanza temporale tra i due studi non è stato ritenuto necessario ripetere le indagini condotte per la caratterizzazione del clima acustico dell'area.

A partire dal modello previsionale acustico di progetto del comparto Decathlon, rappresentativo dello stato attuale, è stato costruito il modello previsionale acustico per la valutazione di impatto acustico dell'insediamento del comparto oggetto di studio.

A tal fine all'interno del software di modellazione acustica sono stati inseriti gli edifici di progetto e il carico veicolare indotto dal comparto e sono state effettuate le verifiche del rispetto dei limiti acustici.

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.

Per l'inquinamento acustico la scheda VIP allegata al PSC indica che dovranno essere fatte le debite valutazioni per individuare le idonee misure preventive e/o mitigative da adottare lungo i

marginii nord ed est, al fine di garantire il rispetto dei limiti di Classe III. Inoltre dovranno essere previste, mediante valutazione previsionale di impatto acustico, misure preventive e mitigative al fine di garantire un non peggioramento del clima acustico per l'area residenziale che ricade all'interno del comparto.

La quantificazione del rumore nello attuale del presente studio è stata condotta in riferimento al periodo diurno (6-22) e notturno (22-6), assumendo come sorgenti i flussi di traffico stradale rilevato durante la campagna di rilievi e il traffico indotto dal comparto Decathlon. Le velocità di marcia dei veicoli sono ricavate dalla taratura sulle misure di lungo periodo.

Considerando le attività presenti dalle 6 alle 22, sulla base delle indicazioni fornite dalla società di progettazione, è stato considerato per il Lotto 1 nel periodo notturno un flusso di 210 dipendenti (come somma di ingressi e uscite) e 8 mezzi pesanti in ingresso. Nel periodo diurno la somma tra ingressi e uscite è pari a 250 per i veicoli leggeri e 110 per i mezzi pesanti.

Le aree di carico e scarico non sono state considerate come sorgenti acustiche nelle verifiche, in quanto le operazioni rumorose avverranno all'interno degli edifici tramite le baie di carico.

Le simulazioni evidenziano, in merito ai ricettori ricadenti nell'area residenziale interna al comparto, che gli incrementi dei livelli dovuti agli impianti ma soprattutto al traffico indotto, comportano superamenti dei limiti acustici di III Classe. È dunque stato verificato l'effetto schermante di una barriera verticale di altezza pari a 4 m sul p.c. posta in corrispondenza della viabilità ad ovest dell'edificio residenziale intercluso nel comparto.

Occorre specificare che dalle verifiche acustiche appare evidente che i superamenti siano dovuti al traffico veicolare: il contributo degli impianti risulta infatti ininfluente.

La barriera consente di far rientrare entro i limiti quei ricettori che mostravano superamenti dovuti ai flussi generati e attratti dalle attività che si insedieranno nei lotti oggetto di verifica.

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 a condizione di prevedere opportuna mitigazione al rumore stradale.

Per ridurre le emissioni di rumore, le bocche di carico avranno imbotti di protezione.

In merito alle verifiche sul criterio differenziale, calcolato ipotizzando il funzionamento contemporaneo di tutti gli impianti alla massima potenza ($L_w = 92,6$ dB), si rileva come il criterio differenziale nel periodo notturno non sia verificato per alcuni ricettori.

Dalle simulazioni condotte è emerso che la previsione di silenziare alcuni impianti, in particolare quelli maggiormente influenti sui ricettori che superano i limiti, ovvero i 4 Roof Top della porzione più a sud del Lotto 2 ed i tre Roof Top del Lotto 1B più prossimi all'edificio residenziale intercluso nel comparto, consentono il rispetto del criterio differenziale nel periodo notturno. La potenza acustica degli impianti silenziati, in base a quanto previsto dalla scheda tecnica, è pari a 83,2 dBA.

La fonte principale di inquinamento atmosferico nell'area di intervento è costituita dal traffico veicolare, in particolare la sorgente più prossima al comparto è rappresentata dall'autostrada A14. Dall'indagine svolta si può affermare che la situazione atmosferica relativa all'area oggetto di studio sia nel complesso non problematica. Tuttavia, data la vicinanza del comparto all'autostrada A14, l'area potrebbe essere interessata da fenomeni di concentrazione tali da comportare un innalzamento dei valori degli inquinanti.

Anche per quanto riguarda le eventuali sorgenti interne al comparto non vi sono modifiche, la climatizzazione avviene tramite pompe di calore con sistema di condensazione aria-aria che non comportano alcuna immissione di inquinanti in atmosfera.

Si evidenzia inoltre che non vi sono emissioni in atmosfera da autorizzare e che le attività di carico e scarico avvengono internamente ai capannoni.

Si ritiene che il cambio d'uso risulti coerente con il PAIR 2020 e che non determini effetti significativi rispetto alla qualità dell'aria.

Una parte consistente dell'energia elettrica utilizzata è fornita dai pannelli fotovoltaici posti sui coperti degli edifici aventi potenza elettrica complessiva che non potrà risultare inferiore a 2.650 kWp per risultare conforme alle prescrizioni di cui al DLgs 28/2011 così come recepito dalla DGR 967/2015.

Visti gli usi e la tipologia di servizi energetici richiesti, la scelta impiantistica si è indirizzata verso sistemi reversibili a pompa di calore alimentati elettricamente, in grado di assicurare sia la climatizzazione invernale che quella estiva che la produzione di ACS e che soprattutto bene si integrano con la presenza di un importante sistema fotovoltaico di potenza di picco superiore a 2,5 MWp del quale si riesce a sfruttare in situ quasi la totalità dell'energia elettrica prodotta.

Sotto queste ipotesi le emissioni climalteranti diventano trascurabili rispetto a quelle complessive del Circondario Imolese, come dettagliate all'interno del PAES.

E' bene precisare che l'edificio dovrà avere caratteristiche tali da poter essere definito NZEB secondo la definizione che ne dà la normativa vigente e che pertanto la valutazione svolta (che si basa sulle prestazioni di un edificio realizzato prima del gennaio 2019) potrebbe rivelarsi cautelativa rispetto alla stima dei fabbisogni di energia primaria non rinnovabile e quindi in termini di emissioni climalteranti.

In seguito alle richieste di integrazioni pervenute è stato fornito un elaborato di approfondimento degli effetti ambientali sulle componenti traffico, rumore ed aria della combinazione delle due Varianti, ovvero della attuazione nel Lotto 1 di edifici adibiti ad attività di Grande Logistica, per una complessiva SU pari a 82.300 mq.

Si riepilogano i dati relativi agli Standard urbanistici per la Ca' Bianca 6:

PUA - AMBITO CA' BIANCA 6 ORIGINARIO (N18+LOTTO 1+LOTTO 2)		SUPERFICIE TERRITORIALE	ST	(mq) 379.397
SCIA CAMBIO D'USO				
CA' BIANCA 6 ORIGINARIO (N18+LOTTO 1+LOTTO 2)	SUPERFICIE TERRITORIALE IN POC	ST2	379.397	
	FASCIA DI MITIGAZIONE LATO EST EXTRAPOC	Fm extrapoc	6.203	
	SUPERFICIE TERRITORIALE FITTIZIA	STf	385.600	
DOTAZIONI STANDARD MIN		15% di STf	57.840	
CALCOLO STANDARD EFFETTIVI				
VERDE PUBBLICO DI ASSORBIMENTO CO ₂	A	5.233	25.226 25.226	
	B	5.930		
	C	14.063		
		25.226		
P.pubb (PERMEABILI)	Ppubb-P1	6.755	14.371 14.371	
	Ppubb-P2	7.616		
		14.371		
FASCIA DI MITIGAZIONE EXTRA COMPARTO (AREA A SUD A14)			30.000	
		DOTAZIONE TOTALE STANDARD <u>SENZA</u> FASCIA EXTRA-COMPARTO		39.597
		DOTAZIONE TOTALE STANDARD <u>CON</u> FASCIA EXTRA-COMPARTO		69.597

L'approfondimento, che recepisce i contenuti dello Studio d'Ambito aggiornati alla nuova superficie utile del Lotto1, va inoltre ad aggiornare il carico urbanistico indotto considerato all'interno del documento di Valsat di aprile 2020 a supporto del PUA del comparto Cà Bianca 6 (nel quale l'aumento di superficie era stato considerato ininfluenza, ndr).

In particolare, i dati di traffico indotto dal Lotto 1 presentati nel documento di Valsat PUA, si basavano sulle ipotesi di generazione adottate per il vicino comparto Decathlon (2016) modificate

per meglio definire le caratteristiche del Lotto1 su indicazione dei progettisti.

La successiva evoluzione delle ipotesi di generazione del traffico indotto, anche in vista della stesura dello Studio d'Ambito, redatto nel tardo 2020, ha portato ad un allineamento delle ipotesi di generazione per tutti i comparti a destinazione logistica; questo ha comportato per il Lotto1 un aggiornamento dei flussi veicolari indotti, in particolare per i mezzi pesanti.

Comparto Cà Bianca 6 Lotto1	Aprile 2020	Ottobre 2020		Dicembre 2021/ Maggio 2022	
	Valsat PUA Cà Bianca 6	Studio d'Ambito Polo San Carlo	Studio d'Ambito Polo San Carlo	Valsat Cambio Uso Lotto1 Approfondimento	Valsat Cambio Uso Lotto 1 Approfondimento
Scenario	Scenario di Progetto	Scenario di Progetto	Scenario Cautelativo*	Scenario di Progetto	Scenario Cautelativo*
Destinazione d'uso	Produttivo	Logistica	Logistica	Logistica	Logistica
SU	74.333	74.333	74.333	82.300	82.300
Addetti	220	220	248	220	274
Visitatori	10	10	10	10	10
Turni	2/3	2/3	2/3	2/3	2/3
Confer/Prelev	59	180	248	180	274
Ore In-Out	5-23	5-23	5-23	5-23	5-23

Lo scenario cautelativo prevede dunque un incremento giornaliero dei veicoli leggeri da 1.264 a 2.712. v/g (+115%) e dei veicoli pesanti da 1.604 a 2.732 (+70%).

Per quanto riguarda gli effetti sulla viabilità, all'interno di una visione complessiva che attua tutti i comparti logistici e gli interventi infrastrutturali ad un unico orizzonte temporale di medio periodo, sulla rete nello scenario di progetto si osserva un generale incremento dei flussi veicolari, ma tali da non peggiorare significativamente le condizioni di deflusso sulla rete.

Il casello autostradale di Castel San Pietro Terme presenta valori inferiori alla soglia di precongestione, l'unico punto per il quale si osserva un superamento di tale soglia è un tratto della rotatoria di accesso al casello per il quale si riscontra un valore pari a 84.

Complessivamente, al termine di questo studio di approfondimento sul tema della mobilità all'interno del Polo San Carlo, anche a seguito delle simulazioni svolte per l'ora di punta della mattina, si ritiene di confermare la sostenibilità delle proposte presentate.

In particolare, l'incremento di superficie utile, valutato per il Lotto 1 del comparto Ca' Bianca 6, in ragione delle caratteristiche delle attività e dell'organizzazione del lavoro previsto generano degli effetti sulla mobilità nell'ora di punta della mattina, che risultano essere limitati.

Inoltre l'AdP tramite gli studi propedeutici svolti ha fissato gli interventi per la riqualificazione ambientale e le indicazioni per la Sostenibilità ambientale degli interventi (Allegato 2: Parcheggi alberati; Integrazione alberature; Riqualificazione viali alberati; Forestazione del Canale di Medicina), parte dei quali, in base al riparto eseguito all'interno dell'AdP medesimo, risultano a carico del presente Lotto 1, e previste nella Convenzione Integrativa.

Considerato che al momento non è possibile definire le tipologie di prodotti che verranno movimentati dai nuovi comparti in corso di attuazione, e quindi stabilire le necessità di trasporto, si osserva che la vicinanza del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con il Polo San Carlo possa in futuro agevolare la connessione con l'interporto di Bologna, presso il quale potrebbe avvenire il cambio modo di trasporto in favore del treno, almeno per le spedizioni a medio/lungo raggio. Tale connessione tra il Polo San Carlo e l'interporto di Bologna considerata la breve distanza e il limitato tempo di percorrenza sulla rete autostradale, potrebbe essere svolto in un prossimo futuro da mezzi pesanti elettrici a emissioni zero.

In riferimento all'incidentalità nell'area di sviluppo del Polo San Carlo, facendo riferimento ai dati

raccolti dalla Città metropolitana di Bologna, si può osservare come durante l'anno 2019 (periodo pre-Covid) il numero di incidenti sul territorio tra Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo, nell'area produttiva siano abbastanza limitati.

Dalla mappa che segue, si riscontano diversi sinistri sul tratto autostradale della A14 Bologna-Taranto, altri punti specifici si osservano in prossimità dell'intersezione tra il casello autostradale e la SP n.19 San Carlo e in prossimità delle principali intersezioni sulla SP n.31 Stradelli Guelfi.

Si ricorda che gli interventi infrastrutturali previsti nell'Accordo di Programma e dei quali si è tenuto in considerazione nelle simulazioni modellistiche andranno ad interessare le intersezioni che da dati storici presentano incidenti stradali.

In particolare, verranno trasformate in rotonde a raso le seguenti intersezioni:

- tra il collegamento al casello autostradale di Castel San Pietro Terme sulla A14 e la SP19 via San Carlo, in intersezione a rotatoria;
- tra la SS9 via Emilia Levante, via Cova e via Roma, in intersezione a rotatoria;
- tra la SP31 via Stradelli Guelfi e via Legnana, in intersezione a rotatoria;
- tra la SP31 via Stradelli Guelfi e via Cartara, in intersezione a rotatoria;
- tra la SP31 via Stradelli Guelfi, e via dell'Industria, in intersezione a rotatoria.

Tali trasformazioni infrastrutturali oltre a migliorare la circolazione sulla rete comporteranno un aumento della sicurezza per gli utenti, riducendo il numero di punti di conflitto sulle intersezioni.

Quanto alla compatibilità dei flussi di traffico sulla rete con le funzioni circostanti, si ritiene che il traffico veicolare generato dai nuovi comparti che si andranno a insediare all'interno del Polo San Carlo, in particolare i mezzi pesanti, seguiranno itinerari sulla viabilità principale (SP n.19, Autostrada A14, SP n.31) tali da non interferire con aree residenziali.

Quanto alla composizione della flotta veicolare, è auspicabile che l'azienda insedianda, al momento attuale non nota, si doti di mezzi non inquinanti in percentuali adeguate, e possa, compatibilmente con le esigenze della propria attività, adottare una distribuzione oraria ottimale nell'arco della giornata.

In ragione delle dimensioni delle strutture aziendali che andranno ad insediarsi, secondo la normativa vigente dovrà essere individuata la figura del Mobility manager aziendale.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale, tutti in atti al PG CM BO 30773 del 20/05/2022):

AUSL (parere del 21/02/2022) esprime parere favorevole. Per quanto riguarda l'attivazione dell'impianto di riscaldamento, al momento dell'insediamento delle attività dovrà essere valutata l'opportunità di riscaldare i comparti che prevedono la permanenza di lavoratori (es. zone di attività picking). Ricorda inoltre che, relativamente alle opere di urbanizzazione, era prevista la realizzazione dei locali per i servizi dedicati ai trasportatori. Di tale intervento, ritenuto necessario vista l'entità e la tipologia di attività, si chiede che siano fornite evidenze.

ARPAE (pareri del 07/04/2022 e del 02/05/2022) osserva che l'ipotesi di attività logistica era già compresa anche nella documentazione presentata in sede di progetto relativo alla realizzazione di n.3 edifici ad uso produttivo-logistico, e riconferma il proprio parere espresso con nota PG/2020/18750. In seguito ad approfondimenti e alla fornitura della nuova documentazione trasmessa a seguito della prevista mutazione della destinazione d'uso del Lotto 1 da produttivo a logistica e dell'aumento della SU degli edifici del Lotto 1 pari a 8.012 mq rispetto alla configurazione del PUA, si osserva quanto segue. La variante prende in considerazione solo alcuni aspetti ambientali e nello specifico non comporta modifiche allo smaltimento delle acque reflue che avverrà tramite reti separate con le modalità già precedentemente valutate da questa Agenzia nell'ambito del PUA. Analogamente la variante non incide sui campi Elettromagnetici rispetto a quanto valutato nel PUA. Le simulazioni acustiche sullo stato di fatto evidenziano, presso alcuni

ricettori, il superamento del valore limite assoluto di immissione sonora previsto per la Classe III, con riferimento particolare al periodo notturno, dovuto al contributo acustico del traffico autostradale. Relativamente allo stato di progetto, considerate attive tutte le nuove sorgenti sonore, comprese gli impianti di climatizzazione posti sui coperti dei nuovi fabbricati, le simulazioni evidenziano superamenti del valore limite assoluto di immissione sonora previsto per la Classe III presso alcuni ricettori, oltre ad incremento dei livelli di pressione sonora presso altri ricettori per i quali il limite di Classe III risultava già superato.

Per tale ragione è stata prevista l'installazione di una barriera verticale di altezza pari a 4 m sul p.c. posta in corrispondenza della viabilità ad ovest dell'edificio residenziale intercluso nel comparto, con la quale la simulazione mostra presso i ricettori abitativi il rispetto dei valori limite di Classe III e un non peggioramento del clima acustico per quei ricettori per i quali il limite di Classe III risulta già superato dal rumore autostradale. Per garantire anche il rispetto del valore limite differenziale di immissione presso i ricettori, nel periodo notturno, viene prevista l'installazione di silenziatori sugli impianti di raffrescamento/riscaldamento posti sui coperti del fabbricati dei Lotti 1 e 2.

Sulla base di quanto sopra esposto esprime un parere favorevole alla variante in progetto, con le seguenti prescrizioni:

1. dovranno essere realizzati gli interventi di contenimento delle emissioni sonore riportate nello studio acustico presentato, con particolare riferimento sia alla riduzione delle potenze sonore degli impianti di climatizzazione posti sulla copertura degli edifici in progetto ed alla realizzazione di una barriera acustica lungo la viabilità ad ovest dell'edificio residenziale intercluso nel comparto,
2. entro 30 giorni dall'inizio di ognuna 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.

Consorzio della Bonifica Renana (parere del 12/05/2022) rileva che risulta essere oggetto di SCIA la variazione della configurazione delle sistemazioni esterne (verde e parcheggi pertinenziali) entro il perimetro fondiario, l'aumento della SUL degli edifici del Lotto 1 pari a 8.012 mq e la variazione dei rapporti aeranti. Dal momento che nella relazione di VALSAT non sono state apportate modifiche sulle componenti suolo, sottosuolo, acque, verde, paesaggio ed ecosistemi, essendo l'oggetto della variante proposta il cambio di destinazione d'uso senza opere.

Pertanto, per quanto di competenza e fatti salvi diritti di terzi, questo Consorzio esprime parere idraulico favorevole confermando il parere idraulico favorevole espresso durante la seconda seduta, tenutasi in data 05/06/2020, della Conferenza dei Servizi decisoria inerente al "PUA con valore di titolo edilizio per la realizzazione di 3 Edifici ad uso produttivo-logistico nel sub ambito ASP _AN 2.2 (Cà Bianca 6) del POC1 approvato con Delibera C.C. n.34 del 21/03/2019".

Hera spa INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A (parere del 22/04/2022) rilascia, fatti salvi i diritti di terzi e la piena osservanza di ogni normativa in vigore, nulla osta da parte delle scriventi alla modifica proposta.

PRESO ATTO CHE

in attuazione della DGR 1795/2016, Arpae predispone 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 VAS/Valsat del Cambio d'uso da produttivo a grande logistica del PUA di iniziativa privata denominato "CA' BIANCA 6" Lotto 1 - ambito produttivo ASP 2.2 del Comune di Castel San Pietro Terme – Variante in corso d'opera al Permesso di Costruire 316/GE/2019, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

Il Piano urbanistico attuativo (PUA) Ca' Bianca 6 ha attualmente una destinazione produttiva. E' stata presentata una SCIA per variazione di destinazione d'uso verso funzioni di Grande Logistica. La valutazione ambientale relativa alla variazione di destinazione d'uso è stata richiesta dalla Città metropolitana nell'atto del Sindaco relativo al PUA con valore di titolo edilizio. Si prende atto che i capannoni del Lotto 1 sono già stati costruiti con caratteristiche utili alla destinazione logistica.

Nello studio ambientale presentato sono stati valutati la coerenza con la pianificazione e gli effetti ambientali dell'intervento in relazione agli aspetti riguardanti:

- traffico
- rumore
- qualità dell'aria
- energia e cambiamenti climatici.

Parallelamente alla stipula dell'Accordo di Programma per l'ambito San Carlo - che si ricorda non è stato sottoposto a valutazione di sostenibilità VAS/Valsat - è stato redatto lo Studio Trasportistico d'Ambito, riferito all'intero Hub S. Carlo, che - si legge nei documenti - valuta la sostenibilità del complesso delle trasformazioni previste nel Polo.

Si fa osservare che uno studio trasportistico non costituisce valutazione di sostenibilità dell'intervento, e le condizioni poste (interventi infrastrutturali, gestionali, operativi) non sono requisiti per il raggiungimento della sostenibilità, ma elementi che lo rendono *realizzabile*.

Se da un lato si concorda sulla *necessità* di tali opere infrastrutturali, dall'altro si rileva come le stesse, oltre ai capannoni di logistica, generino consumo di suolo e impatti sulle componenti ambientali (paesaggio, rumore, inquinamento atmosferico) che necessitano di valutazione di sostenibilità.

Pertanto in questo specifico caso, considerato l'interesse pubblico che si dichiara essere sotteso a tali interventi, la Valsat ha il compito di individuare quegli elementi *non derogabili* di mitigazione e contenimento degli effetti negativi.

Si riportano di seguito gli aspetti che dovranno essere meglio esplicitati nella dichiarazione di sintesi.

Lo studio ambientale afferma che *"In base a quanto sostenuto nello Studio Trasportistico d'Ambito, riferito all'intero Hub S. Carlo, il cambio di destinazione d'uso da produttivo a logistico non va a variare il traffico veicolare attratto/generato dal comparto."*

Si ritiene questa affermazione non adeguatamente suffragata da motivazioni e si chiede pertanto di esplicitare l'attività che si andrà a insediare e di rivalutare l'impatto sul traffico di mezzi pesanti e leggeri dettagliando gli orari di attività e gli eventuali periodi di punta.

Dovrà inoltre essere attivato un sistema di monitoraggio periodico dei flussi in entrata/uscita delle diverse tipologie di mezzi, e fornita una relazione annuale, per 5 anni dall'entrata a regime dell'attività, sui percorsi viari esterni dei mezzi pesanti con relativi flussi confrontati con le previsioni.

In merito alla viabilità interna, in favore di una maggiore sicurezza della circolazione, si chiede di

verificare la possibilità di distinguere i percorsi dei mezzi leggeri da quelli pesanti.

In merito all'accessibilità pedonale e ciclabile si rileva quanto segue.

Allo stato attuale, per quanto riguarda l'accessibilità ciclabile, non è presente alcun percorso che permetta un collegamento tra il comparto Ca' Bianca 6 e le più vicine località. Lo stato di progettazione della rete ciclabile non consente di ipotizzarne una realizzazione a breve: ciò significa che le uniche modalità di accesso sicuro dei dipendenti sono con auto propria o con TPL, quest'ultimo però di fatto al momento inesistente sia per frequenza che per distanza.

Si chiede che contestualmente alla messa in esercizio dell'attività sia attivato un servizio di navetta dedicato al Lotto 1 sul quale sia possibile trasportare anche le biciclette, organizzato in modo funzionale all'entrata/uscita degli addetti e con punti di raccolta nel capoluogo e alla stazione SFM. Si chiede altresì che sia meglio definita e realizzata la rete pedonale interna che appare attualmente (in base alle tavole disponibili) non coprire adeguatamente gli accessi pedonali dell'intero lotto.

In merito al traffico, dal confronto dei dati emerge che l'attuazione delle previsioni insediative dei nuovi lotti logistici comporta un incremento dei flussi complessivi del 23%.

Si tratta di un valore estremamente significativo a maggior ragione perchè in un ambito già gravato da flussi importanti. Si ritiene perciò saturata la disponibilità di flusso offerta dal casello di Castel S. Pietro e dalla intersezione con la SP19, nonché di tutte le altre strade a nord della A14.

In merito all'impatto acustico, si osserva come insufficiente il riferimento ai monitoraggi del 2016 e alla previsione dei flussi del comparto Decathlon; pertanto le ipotesi di flussi, sia diurni che notturni devono essere aggiornate.

Inoltre le aree di carico e scarico non sono state considerate come sorgenti acustiche: si ricorda che sono presenti 96 baie di carico in base alle tavole presentate (e non 68 come indicato in un documento). Viene riportato che *"le operazioni rumorose avverranno all'interno degli edifici tramite le baie di carico"* ma anche che *"per ridurre le emissioni di rumore, le bocche di carico avranno imbotti di protezione"*.

L'incremento delle sorgenti sonore, sebbene probabilmente sottostimato, sembra non generare ulteriori criticità rispetto alla situazione attuale a condizione di prevedere opportune mitigazioni. Le simulazioni evidenziano superamenti del valore limite assoluto di immissione sonora previsto per la Classe III presso alcuni ricettori, oltre ad incremento dei livelli di pressione sonora presso altri ricettori per i quali il limite di Classe III risultava già superato.

Pertanto dovranno essere realizzati gli interventi di contenimento delle emissioni sonore riportati nello studio acustico, con particolare riferimento sia alla riduzione delle potenze sonore degli impianti di climatizzazione posti sulla copertura degli edifici in progetto che alla realizzazione di una barriera acustica lungo la viabilità ad ovest dell'edificio residenziale intercluso nel comparto. Inoltre entro 30 giorni dall'inizio di ognuna 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.

Si chiede di definire un piano di monitoraggio di mobilità e rumore secondo le indicazioni fornite.

Si chiede di omettere, se non pertinenti con la presente variante, o di rendere fattive le affermazioni volte a prefigurare una svolta *"verde"* del comparto di logistica, quando si ipotizza che *"la vicinanza del casello autostradale di Castel San Pietro Terme con il Polo San Carlo possa in futuro agevolare la connessione con l'interporto di Bologna, presso il quale potrebbe avvenire il cambio modo di trasporto in favore del treno, almeno per le spedizioni a medio/lungo raggio"* e che *"tale connessione tra il Polo San Carlo e l'interporto di Bologna considerata la breve distanza e il*

limitato tempo di percorrenza sulla rete autostradale, potrebbe essere svolto in un prossimo futuro da mezzi pesanti elettrici a emissioni zero.”

In merito al verde privato e alla sua funzione mitigativa - tanto necessaria quanto imprescindibile - a fronte dell'aumento di superficie (ottenuto con una precedente SCIA e dunque senza valutazione ambientale) viene proposto l'inserimento di una fascia di mitigazione extracomparto, ovvero in un'area totalmente sconnessa e a sud del nastro autostradale. La fascia di mitigazione deve essere:

1. all'interno del lotto di cui trattasi;
2. con funzione mitigativa sia climatica che visivo/paesaggistica e dunque necessariamente limitrofa al lotto.

Si chiede perciò di modificare il disegno progettuale affinché la fascia di mitigazione sia interna al comparto.

Si chiede altresì di specificare qual è la quota di permeabilità reale del solo lotto 1 con riferimento alla ST e ai parametri del PTM, differenziando se si tratta di suolo pubblico o privato e, se pavimentato, con quale percentuale di permeabilità.

Come indicato nel parere AUSL, anche al fine di contenere il degrado urbano, si richiama la necessità di prevedere la realizzazione dei locali per i servizi dedicati ai trasportatori.

Si ritiene non condivisibile, stanti le numerose osservazioni presentate anche in merito ai percorsi pedonali e viari interni, la richiesta di concessione dell'agibilità in assenza di formale Certificato di Collaudo delle opere di urbanizzazione primaria. Parimenti non si ritiene condivisibile la proposta di consentire l'inizio di esercizio delle attività logistiche in mancanza di completamento delle opere infrastrutturali di competenza del soggetto attuatore previste dall'AdP.

per LA RESPONSABILE

AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA

Patrizia Vitali¹

L'INCARICO DI FUNZIONE

UNITÀ AUTORIZZAZIONI COMPLESSE E VALUTAZIONI AMBIENTALI

PAOLA CAVAZZI²

(lettera firmata digitalmente)³

¹ 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.

² D.D.G. n. 29/2022 "Direzione Generale. Revisione incarichi di funzione in Arpae Emilia-Romagna (triennio 2019-2022) istituiti con D.D.G. n. 96/2019 e revisionati da ultimo con D.D.G. n. 59/2021.

³ 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.