

**Pratica ARPAE – Area Autorizzazioni e Concessioni Metropolitana n. 16775/2022**

**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 dell'Accordo di Programma in variante alla Pianificazione territoriale urbanistica per la realizzazione degli ambiti produttivi ASP A5 + ASP AN2.2 – “SAN PAOLO 1 e 2” in località Poggio Piccolo del Comune di Castel Guelfo di Bologna, ai sensi dell'art. 60, legge regionale 24/2017 in attuazione dell'art. 4 dell'Accordo Territoriale per gli Ambiti produttivi del Nuovo Circondario Imolese.  
Contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare**

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

**Autorità procedente: Comune di Castel Guelfo di Bologna (BO)**

**PREMESSO CHE:**

- con nota in atti al PG/2021/183513 del 29/11/2021, il Comune di Castel Guelfo di Bologna ha indetto la Conferenza di Servizi Preliminare ai sensi dell'art. 60, comma 3 della LR 24/2017, da svolgersi in modalità semplificata e asincrona, sul procedimento in oggetto e ha reso disponibili i relativi documenti, chiamando a partecipare i seguenti enti:
  - ARPAE
  - AZIENDA U.S.L. IMOLA
  - SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
  - ATERSIR
  - AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA
  - AUTOSTRADE PER L'ITALIA – DIREZIONE TERZO TRONCO BOLOGNA
  - E-DISTRIBUZIONE
  - SOLARIS SRL
  - HERA S.p.A.
  - TELECOM Italia S.p.A.
  - COMANDO MILITARE ESERCITO EMILIA ROMAGNA
  - AGENZIA REGIONALE PER LA SICUREZZA TERRITORIALE E LA PROTEZIONE CIVILE
  - CONSORZIO DELLA BONIFICA RENANA
  - COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO
  - NCI – SERV. SISMICO ASSOCIATO
  - NCI - UFFICIO DI PIANO FEDERATO
  - COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME: U.O. AMBIENTE; U.O. VIABILITA'; SERVIZIO POLIZIA LOCALE
  - COMUNE DI MEDICINA

- con nota del 7/12/2021, in atti al PG/2021/188946, il Comune di Castel Guelfo ha comunicato un nuovo link da cui poter scaricare la documentazione relativa alla VALSAT, che sostituisce integralmente quella indicata nella comunicazione precedente.
- con nota in atti al PG/2022/65370 del 20/04/2022, il Comune di Castel Guelfo di Bologna ha indetto la Conferenza dei Servizi decisoria per il giorno 3/05/2022, da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona, finalizzata all'espressione dell'assenso preliminare ex art. 60 della L. R. 24/2017 all'accordo di programma in oggetto.
- con nota in atti al PG/2022/65900 del 21/04/2022, il Comune di Castel Guelfo di Bologna ha trasmesso il link alla documentazione progettuale definitiva;
- in data 27/05/2022 (PG n. 32439/2022 della CM BO), la Città metropolitana ha inviato al Comune di Castel Guelfo una Nota, a completamento del verbale della Conferenza dei Servizi del 3 maggio 2022, contenente una richiesta di modifiche e integrazioni in forma dettagliata;
- in data 08/07/2022, con nota in atti al PG/2022/113523, il Comune di Castel Guelfo di Bologna ha convocato la seconda seduta della Conferenza dei Servizi decisoria, da effettuarsi in forma simultanea ed in modalità sincrona, per il giorno 19 Luglio 2022;
- in data 19/07/2022, con nota in atti al PG/2022/120170, il Comune di Castel Guelfo di Bologna ha chiesto a: ARPAE; Soprintendenza; NCI; Autostrade per l'Italia, di confermare i pareri espressi precedentemente.
- con comunicazione del 07/09/2022, in atti al PG/2022/146147, la Città metropolitana ha chiesto ad ARPAE AAC Metropolitana il contributo propedeutico all'espressione dell'assenso preliminare da parte della Città metropolitana, ai sensi dell'art. 60, comma 5 della L.R. 24/2017, nell'ambito delle competenze in materia ambientale previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 1795/2016 entro la data del 23/09/2022.

#### **CONSIDERATO CHE:**

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

[https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI\\_TERRITORIALI/Circondario\\_Imolese/03\\_LOGISTICA\\_CSP-CG/4\\_San\\_Paolo\\_1-2\\_fasc8-22/5\\_ASSENSO\\_PRELIMINARE](https://metrocloud.cittametropolitana.bo.it/index.php/apps/files?dir=/Users/PIANIF-TERR/PTCP/ACCORDI_TERRITORIALI/Circondario_Imolese/03_LOGISTICA_CSP-CG/4_San_Paolo_1-2_fasc8-22/5_ASSENSO_PRELIMINARE)

L'insediamento denominato San Paolo 1-2 è composto da due differenti ambiti, l'Ambito consolidato ASP\_A5a, per il quale nel 2008 è stato approvato un Piano Particolareggiato, convenzionato e non attuato, ma riconfermato dal RUE, e l'Ambito ASP\_AN 2.2, attuabile tramite POC, di cui però il Comune è sprovvisto.

Ambedue gli ambiti hanno destinazione industriale e commerciale come definito dal vigente PSC e RUE.

L'Accordo di Programma ha lo scopo di consentire l'insediamento di strutture per la logistica nell'area interessata da questi comparti e comporta quindi Variante al PSC ed al RUE vigenti.

La variante interviene unificando in un unico Ambito consolidato ASP\_A10 "San Paolo" i previgenti Ambiti:

- ASP\_A5a (soggetto a Convenzione vigente, benché non realizzata, approvata con Delibera di C.C. n. 66/2011 e quindi normativamente regolato dalle NTA del RUE, Tomo III)
- ASP\_AN2.2 di previsione del PSC e interessato alle norme di cui alla relativa Scheda VIP (elaborato D delle NTA del PSC "Schede di Indirizzo Progettuale e di VALSAT – VIP").

Dal precedente comparto ASP AN2.2 è esclusa una porzione centrale sul margine S identificata intorno al nucleo colonico esistente, di mq. 12.208.

La Variante prevede:

- relativamente al PSC:
  - modifica della Tav. 1 del PSC vigente con inserimento dell'Ambito ASP\_A10 "San Paolo" comprensivo degli Ambiti ASP\_AN2.2 del PSC e ASP\_A5a del RUE come previgenti l'attuale stesura ad eccezione del resede della cascina "Ca' Gessa";
  - eliminazione cartografica della indicazione degli Ambiti potenziali ASP\_AN del PSC non attuati: ASP AN2.1 e ASP AN2.2;
  - modifica della perimetrazione del Territorio Urbanizzato a ricomprendere integralmente il nuovo Ambito ASP\_A10.
- relativamente al RUE:
  - modifica della tav. 1a e dell'art. 17.1.1 delle NTA del RUE vigente con individuazione di un nuovo Ambito ASP\_A10 SAN PAOLO comprendente gli Ambiti ASP\_A5a e ASP\_AN2.2 del PSC/RUE come previgenti l'attuale stesura ad eccezione del resede della cascina "Ca' Gessa";
  - le aree con destinazione "DEA" e "D\_fs" costitutive della stessa proprietà sono ricomprese nel perimetro delle aree soggette ad un'unica Convenzione e PUA;
  - estensione e modifica di previsione da D\_Fc a D\_Fs delle aree verdi costituenti il Parco del Canale;
  - ampliamento del perimetro DEA a ricomprendere l'area di rispetto fluviale di estensione del Parco del Canale fino alla Colunga;
  - eliminazione della striscia DEA sul limite E dell'Ambito, priva di autonomia funzionale ferma restando la prescrizione di barriere verdi di salvaguardia ambientale verso il territorio rurale;
  - inserimento nel RUE delle opere infrastrutturali e di sostenibilità previste nel territorio di Castel Guelfo dall' AdP art. 59 sopra citato;
  - variante normativa per ricomprendere nelle aree D\_Fs la possibilità di realizzare strade e percorsi ciclopedonali pubblici oltre che parcheggi pubblici;
  - precisazione dell'efficacia a fini espropriativi dell'inserimento in RUE in assenza di POC;
  - eliminazione cartografica della indicazione Ambiti potenziali ASP dalle porzioni residuali di ASP AN2.1 e ASP AN2.2 non attuate;
  - modifica della perimetrazione del Territorio Urbanizzato a ricomprendere integralmente il nuovo Ambito ASP A10.

Il procedimento in oggetto avrà inoltre valore di titolo edilizio.

La scheda normativa per il nuovo Ambito ASP\_A10 introdotta dalla presente Variante nel Tomo III delle NTA del RUE, prevede le seguenti prescrizioni e parametri:

USI AMMESSI:

- Funzioni produttive ed assimilabili:
  - (d1, d2, d3, d4, d5, d9, d10) e, ai sensi del vigente Accordo Territoriale per le Aree Produttive del Nuovo Circondario Imolese, del PUMS e del PTM vigenti della Città Metropolitana di Bologna, le attività di grande, piccola e media logistica come definite dal Glossario del PTM e la logistica industriale, oltre alle Dotazioni e infrastrutture pubbliche o convenzionate
  - d1) attività manifatturiere artigianali ed industriali limitatamente alle attività di immagazzinamento e mostre; sono assimilate a queste funzioni i concessionari di auto, moto, ecc. con i relativi servizi di assistenza e commercializzazione dei

- materiali annessi;
- d2) commercio all'ingrosso;
- d3) magazzini autorimesse con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita;
- d5) produzione e commercializzazione dell'energia;
- dx) grande logistica anche per conto terzi (rif. Glossario PTM);
- dy) piccola e media logistica (rif. Glossario PTM);
- dz) logistica industriale.
- Non sono ammesse attività a rischio di incidenti rilevanti;
- Non sono ammesse attività particolarmente idroesigenti.

Il documento di Valsat specifica che: *“Richiamando quanto previsto dall’art. 8 dell’Accordo di Programma si chiarisce che il procedimento relativo al PUA in oggetto e la relativa VALSAT sono riferiti espressamente ad un uso logistica di media intensità e quindi possono essere ammesse attività diverse con impatto equivalente di cui all’elenco degli usi ammessi”*.

Specifica inoltre che *“ai sensi di quanto disciplinato dall’art. 8 dell’Accordo di Programma si prescrive che le modifiche agli usi che possono produrre significative variazioni agli impatti ambientali e territoriali come previsti dalla VALSAT di PUA 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’Accordo di Programma San Carlo”*.

#### PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

- Capacità edificatoria: Su = mq 150.000,00 (quale sommatoria di mq 74.430 previsti dalla Convenzione per l’ASP\_A5a e di mq 74.570 ai sensi della Scheda VIP relativa all’ASP\_AN2.2).
- Modalità di attuazione: mediante PUA unitario per tutte le aree comprese nel perimetro soggette a Convenzione unitaria e per le opere pubbliche connesse, previo AdP in Variante ex art. 60 LR 24/2017.

La Convenzione e l’Accordo di Programma in Variante devono prevedere l’impegno del Soggetto Attuatore alla integrale osservanza degli obblighi, delle prescrizioni e delle attuazioni previsti dagli Accordi di Programma ai sensi della L.R. 24/2017:

- Ex Articolo 59, AdP relativo all’”Hub San Carlo” (Atto approvato con Decreto del Sindaco Metropolitano n° 51687 del 01/08/2021);
- Ex Articolo 60, Adp relativo all’ASP\_A10 “San Paolo” (presente).

Per le aree classificate “DEA”, “D\_fs” e “D\_fc” comprese nel perimetro delle aree soggette a Convenzione unitaria è prescritta la realizzazione delle relative opere previste dal PUA e, previo collaudo delle stesse, la cessione gratuita al Comune.

Per gli edifici esistenti nelle aree soggette a Convenzione unitaria è consentita la demolizione.

I parametri urbanistici edilizi deducibili dalla tabella delle NTA sono i seguenti:

ST catastale = mq. 313.570 catastale

ST rilevata = mq. 310.213

Poiché esiste una discrepanza tra superficie catastale e rilievo di circa l’1% si stabilisce che per la SF è ammessa una tolleranza dell’1,00% in più o in meno che risulterà dai frazionamenti catastali.

SU max di PUA mq. 150.000;

SQ (superficie coperta) max di PUA mq. 144.000

Uf 0,60

H MAX = m. 14,50. Le NTA ammettono, per uno sviluppo in pianta non superiore al 10% della SQ, la realizzazione di magazzini automatizzati o strutture speciali con H max m. 30,00 salvo conguaglio degli oneri U1 e U2.

PARCHEGGI PUBBLICI (art. 6.1.2 NTA di RUE): richiesti = 5% SU = 7.500 mq; di progetto = mq. 7.788

PARCHEGGI PERTINENZIALI:

- minimo = 1 posto auto ogni 150 mq di SU = 1.000 posti auto. I posti per mezzi pesanti sono considerati pari a 2 posti auto. I posti per bicicletta sono considerati 1/2 di posto auto
- di progetto = posti auto: 346, posti per mezzi pesanti 278, stalli bici 196 = 1000 posti sosta equivalenti.

AREE DI CESSIONE = 60.685 mq di cui:

- DEA = mq. 21.713
- D\_Fs = mq. 38.972

VERDE PUBBLICO:

- minimo = 10% SU = mq. 15.000
- di progetto = DEA + D\_Fs (detratti parcheggi e strade pubbliche) = mq. 60.685 - ( 7.788 + 9.350) = mq. 43.547 > mq. 15.000

PARCHEGGI PUBBLICI:

- minimo = 5% SU = mq. 7.500 (art. 6.1.2 NTA RUE)
- di progetto = 7.788 mq di cui:
  - parcheggio pubblico A (permeabile alberato) = mq. 6.042
  - parcheggio pubblico B (permeabile alberato) = mq. 1.274
  - parcheggi/sosta bus mq. 80 + 140 = mq. 220
  - parcheggio pubblico C = mq. 252

Strade e marciapiedi pubblici = 9.350 mq

PERMEABILITA':

- minima = 30% St complessiva (art. 42 PTM) = 313.570 x 0,30 = mq. 94.071
- di progetto = mq. 96.370 di cui::
  - verde pubblico di progetto (mq. 43.547) comprensivo di DEA,
  - parte permeabile D\_Fs , del sentiero ciclabile del parco (mq. 620)
  - verde di arredo (aiuole viabilità pubblica e parcheggi - mq. 1.260)
  - verde privato di progetto = mq. 37.962
  - pavimentazione totalmente permeabile dei parcheggi pubblici, pari a mq. 5.766 e dei parcheggi privati (solo auto) per mq. 7.215, questi ultimi conteggiati come da norme APEA a concorrenza di meno del 10 % del totale

Nel conteggio della SP non sono considerati i mq. 15.000 dell'area di parco a N di collegamento alla Colunga, prevista dall'Accordo di Programma e attuata nell'ambito del presente PUA.

Se venissero considerati, porterebbero il totale generale della Superficie Permeabile a mq. 111.370, con una incidenza del 33,92 % sul totale della ST incrementata dell'area a N.

Gli impegni assunti dall'attuatore e per gli eventuali aventi causa per la sostenibilità dell'intervento ed il rispetto dall'Accordo Territoriale e dall'Accordo di Programma di Ambito nonché del

PTM-PUMS sono i seguenti:

- A. Opere di urbanizzazione interne al comparto, intendendosi compresa la realizzazione del verde pubblico e della viabilità stradale ciclabile e pedonale prevista dal progetto, delle opere idrauliche e degli allacciamenti di rete ENEL, acquedotto e fognature, della pubblica illuminazione delle aree destinate convenzionalmente a cessione gratuita a favore del Comune di Castel Guelfo ivi compresa la realizzazione del Parco del Canale di Medicina.
- B. Opere pubbliche previste dall'Accordo di Programma di Ambito e oggetto del presente Accordo di programma in variante, intendendosi le opere che la proponente si impegna a realizzare ad esclusiva propria cura e spese, fino alla concorrenza degli importi ammessi a scomputo, per quanto attiene al Contributo di Sostenibilità ivi compresa l'assunzione degli eventuali oneri di esproprio, nonché delle spese tecniche di progettazione, direzione lavori e dei compensi dei collaudatori eventualmente incaricati dall'amministrazione comunale sono le seguenti:
  - a. Espropri e opere di sistemazione a verde della fascia di rispetto fluviale a N lungo il Canale di Medicina di superficie circa mq. 15.000;
  - b. Opere di sistemazione a verde del Parco del Canale di Medicina secondo gli indirizzi del progetto delle reti ecologiche del Polo San Carlo;
  - c. Manutenzione e ristrutturazione del verde urbano della zona di via del Lavoro e strade limitrofe, comprese spese tecniche;
  - d. Realizzazione della rotatoria sulla SP31 all'intersezione con via dell'Industria;
  - e. Realizzazione della pista ciclabile interna all'area industriale di Castel Guelfo - tratti E-F-G-H-H1-I.
- C. Altre Opere pubbliche previste dall'Accordo di Programma di Ambito e non oggetto del presente Accordo di programma in variante, intendendosi le opere che la proponente, in sede di convenzione di PUA, si impegna a realizzare ad esclusiva propria cura e spese, fino alla concorrenza degli importi ammessi a scomputo, per quanto attiene al Contributo di Sostenibilità ivi compresa l'assunzione degli eventuali oneri di esproprio, nonché delle spese tecniche di progettazione, direzione lavori e dei compensi dei collaudatori eventualmente incaricati dall'amministrazione comunale sono le seguenti:
  - a. Realizzazione in quota parte pari al 50% del ponte ciclabile sulla A14;
  - b. Realizzazione di parte della Ciclabile principale sull'Asse San Carlo (tratto dalla Stazione FFS alla rotatoria Ca' Bianca);
  - c. La pista ciclabile in affiancamento alla Colunga verso Castel Guelfo fino allo "zappettificio" (escluso il sentiero ciclopedonale lungo il Canale di Medicina) e i completamenti di tratti di marciapiedi e ciclabili in via del Lavoro e strade limitrofe;
  - d. La pista ciclabile in affiancamento alla Colunga compreso tra l'intersezione con la San Carlo ed il ponte sul Canale di Medicina (quota parte pari ad 1/3 del totale);
  - e. Opere extracomparto: realizzazione della strada di servizio e manutenzione del Parco tra San Paolo e Ca Bianca 7 verso via Brina e recupero Palazzo Malvezzi Hercolani;
  - f. Realizzazione della pista ciclabile di Medicina dalla SP 31 al confine comunale di Castel Guelfo (1/2 della spesa);
  - g. Studio Trasportistico dell' Ambito San Carlo e spese tecniche di redazione del POC per opere infrastrutturali di Ambito;
  - h. Contributo per implementazione trasporto pubblico.
- D. ulteriori opere pubbliche nel Comune di Castel Guelfo da definirsi in esecuzione dell'Accordo ex art. 11 L. 241/1990 proposto dal SA al comune di Castel Guelfo.
- E. impegno all' acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico per ogni addetto che sarà

impiegato nella attività logistica per la durata di tre anni dall'inizio dell'attività.

Il SA si impegna pertanto per sé e per i suoi eventuali aventi causa, al raggiungimento, nello svolgimento della propria attività, dei criteri operativi e dei requisiti per l'ottenimento della Certificazione Green Logistic entro 24 mesi dall'inizio della attività ed al mantenimento della stessa.

La presente procedura si colloca in una fase del tutto particolare di formazione degli strumenti di pianificazione comunale, essendo avviate le procedure di formazione del nuovo strumento comunale (PUG).

L'Accordo di Programma è promosso:

- in attuazione dell'articolo 42 del PTM e del cap. 4.2 PARTE B) DEL PUMS;
- in attuazione dell'ACCORDO TERRITORIALE PER GLI AMBITI PRODUTTIVI DEL NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE sottoscritto il 27/10/2014 come integrato con la modifica dell'articolo 4 in riferimento alla grande logistica nel territorio del Circondario Imolese sottoscritto il 29/4/2020;
- in attuazione dell'ACCORDO DI PROGRAMMA EX ARTICOLO 59 DELLA L.R. 24/2017 per recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB METROPOLITANO DI SAN CARLO stipulato tra i comuni di Castel San Pietro Terme Castel Guelfo e la Città Metropolitana di Bologna e i Soggetti Attuatori interessati, approvato dal sindaco metropolitano in data 01/09/2021
- in variante al PSC E RUE del Comune di Castel Guelfo e del PUA dell'Ambito ASP A5A.

Il PTCP prevede interventi di riqualificazione dell'ambito produttivo San Carlo nell'ambito del progetto delle Reti Ecologiche (si richiama il rapporto "La progettazione ecologica dell'ambito produttivo San Carlo" redatto dalla Provincia di Bologna). Gli interventi previsti nell'intorno del comparto riguardano:

- il Parco lungo il Canale di Medicina;
- la realizzazione di connessioni ecologiche di area vasta;
- la valorizzazione della S.P. San Carlo;
- interventi di mitigazione d'ambito.

Di questi i primi due interessano le aree del comparto, sono parzialmente adempiuti e verranno valorizzati nel progetto urbanistico, il terzo interessa aree limitrofe al comparto e la Città Metropolitana di Bologna ha già attuato parte degli interventi previsti.

La previsione del percorso ciclabile sulla San Carlo rientra nel progetto di valorizzazione della stessa.

Per quanto riguarda l'adeguatezza e appropriatezza degli elaborati presentati dall'Autorità proponente si rileva:

- Incongruenza tra scheda normativa e documento di Valsat circa gli usi ammessi: la scheda normativa consente anche l'uso d9) (residenza) e d10), mentre la CM aveva chiesto che venissero eliminati gli usi residenziali.
- Il numero di addetti previsti appare sottostimato. Per il calcolo è stato utilizzato il parametro previsto dal Glossario del PTM per la tipologia "Magazzino Logistico specializzato". Nel caso di questa tipologia, il Glossario prescrive di calcolare il carico urbanistico col parametro: addetti: 1/250-300 mq SU. E' stato deciso, senza motivare la scelta, di applicare il parametro minimo 1 addetto/300 mq di SU. Con questo parametro viene stimato un numero di addetti pari a 460, anche se la cifra corretta sarebbe 500 addetti, visto che la SU

consentita è 150.000 mq. Poichè la scheda normativa consente tra gli usi qualsiasi tipologia di logistica e nella documentazione presentata viene dichiarato che non è noto quali ditte andranno ad insediarsi per svolgere quale tipo di attività, il parametro da utilizzare dovrebbe essere quello più cautelativo.

- Analogamente, visto che i parametri previsti dal Glossario del PTM sono gli stessi, viene sottostimato anche il traffico indotto.

Non sono state considerate alternative alla proposta presentata.

Il documento di Valsat definisce gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi.

Il rapporto di monitoraggio sarà inviato ai Comuni territorialmente competenti, con cadenza semestrale.

PIANO DI MONITORAGGIO		
<b>1</b>	<b>Dotazione piste ciclopedonali</b>	
	Descrizione indicatore	Rapporto tra lunghezza delle piste ciclopedonali e superficie territoriale
	Unità di misura	km/kmq
	Fase verifica	Collaudo U1; Conformità edilizia per piste interne ai lotti
<b>2</b>	<b>Certificazione energetica nuovi edifici</b>	
	Descrizione indicatore	Edifici con certificazione energetica per classe
	Unità di misura	n.
	Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi
<b>3</b>	<b>Fonti Rinnovabili</b>	
	Descrizione indicatore	% Fabbisogno Energia primaria Coperta da FER
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi/APE
<b>4</b>	<b>Fonti Rinnovabili: Impianto FV</b>	
	Descrizione indicatore	Potenza di Picco Impianti FV
	Unità di misura	kWp
	Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi/APE
<b>5</b>	<b>Quota spostamenti su navette e con abbonamenti trasporto pubblico</b>	
	Descrizione indicatore	Incidenza del numero di abbonamenti per mezzi di trasporto pubblico e spostamenti con navetta privata rispetto al numero totale degli spostamenti giornalieri addetti
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Insediamiento attività
<b>6</b>	<b>Quota di spostamenti mediante bicicletta</b>	
	Descrizione indicatore	Incidenza dell'utilizzo della bicicletta sul totale degli spostamento giornalieri degli addetti

	Unità di misura	%
	Fase verifica	Annualmente
<b>7</b>	<b>Quota di spostamenti mediante Car pooling</b>	
	Descrizione indicatore	Incidenza dell'utilizzo del car pooling sul totale degli spostamenti giornalieri degli addetti
	Unità di misura	%
	Fase verifica	Annualmente
<b>8</b>	<b>Estensione della rete ciclabile</b>	
	Descrizione indicatore	Misurazione dell'estensione della rete ciclabile presente all'interno del polo San Carlo
	Unità di misura	Km
	Fase verifica	Annuale
<b>9</b>	<b>Livelli acustici sui recettori sensibili</b>	
	Descrizione indicatore	Verifica del rispetto dei livelli acustici normativi di classificazione acustica sul recettore più prossimo all'Ambito posto a sud dello stesso
	Unità di misura	dB(A)
	Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi
<b>10</b>	<b>Pavimentazioni parcheggi semipermeabili</b>	
	Descrizione indicatore	Integrità delle pavimentazioni stradali semipermeabili
	Periodicità monitoraggio	annuale
	Fase verifica	Verifica dell'integrità della pavimentazione, controllo di eventuali segni di cedimento, integrità dei riempimenti degli interstizi, manutenzione crescita erbosa eccedente.
	Unità di misura	mq ripristinati/mq totali
	Azioni	Ripristino periodico della pavimentazione nella sua funzione drenante.
<b>11</b>	<b>Rete di smaltimento reflui e sistema di captazione e riutilizzo acque delle coperture</b>	
	Descrizione indicatore	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Officiosità della rete di smaltimento delle acque bianche e della rete fognaria</li> <li>• Officiosità del sistema di recupero e riutilizzo delle acque meteoriche</li> </ul>
	Periodicità monitoraggio	annuale
	Fase verifica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verifica dello stato di officiosità ed integrità dei vari elementi costituenti l'apparato di smaltimento acque meteoriche dal punto di raccolta a quello di recapito nel corpo recettore; verifica dello stato di tenuta e integrità della rete fognaria delle nere interna al comparto.</li> <li>• Verifica dello stato di officiosità ed integrità dei vari elementi costituenti l'apparato di recupero e riutilizzo delle acque meteoriche delle coperture</li> </ul>
	Unità di misura	ml di reti ripristinate/ml totali

	Azioni	Ripristino in caso di eventuali rotture e manutenzione periodica in caso di necessità
<b>12</b>	<b>Ombreggiamento dei parcheggi</b>	
	Descrizione indicatore	Integrità della vegetazione arborea di ombreggiamento dei parcheggi
	Periodicità monitoraggio	Ogni 3 anni
	Fase verifica	Verifica della vitalità delle alberature.
	Unità di misura	n ripristinati/n totali
	Azioni	Sostituzione degli esemplari non più vegeti.

L'area oggetto di variante alla pianificazione non è interessata da siti facenti parte della Rete Natura 2000 nè sono presenti siti al suo intorno

L'Ambito in oggetto si trova nel comune di Castel Guelfo, a SW del capoluogo, nell'Ambito Produttivo Intercomunale San Carlo con accesso dalla Strada Provinciale Colunga tramite la viabilità del comparto produttivo esistente. In particolare l'area è situata a nord della via Emilia e della Autostrada A14.

L'area è delimitata a N e E da terreni agricoli, a S dal confine con il Comune di Castel San Pietro e con il comparto produttivo Cà Bianca 6, a W dal Canale di Medicina.

L'area risulta circondata, sul lato nord e sul lato est, da territorio agricolo, con campi a colture estensive e rade alberature, caratterizzata essenzialmente dal reticolo stradale e dal sistema dei canali di scolo e di irrigazione. In prossimità dell'area, ad W, scorre il Canale di Medicina. Lungo gli altri lati (S ed W) dell'area si estende il Polo produttivo S. Carlo, imperniato sull'asse della S.P. 19 San Carlo e sul casello autostradale, con aree produttive, commerciali e logistiche esistenti nei territori confinanti di Castel Guelfo e Castel S. Pietro Terme.

L'impianto urbanistico di progetto sarà ordinato secondo un prevalente orientamento E-W .

La strada principale di accesso e distribuzione del comparto deriverà dal ponte esistente collegato con via dell'Artigianato.

Sul margine S del comparto l'Accordo di Programma dell'Ambito San Carlo prevede la realizzazione di una viabilità di servizio ed emergenza collegata alla via Brina.

L'immobile in progetto è costituito da due magazzini di grandi dimensioni ed uno più piccolo, suddivisibili anche in comparti separati, suscettibili di gestione autonoma o collegata, ognuno ad unico piano fuori terra destinato allo stoccaggio di merce di varia tipologia, con porzioni soppalcate interne a uso deposito ed edifici pluripiano accostati sui fronti dove sono collocati gli uffici.

Il numero di addetti presenti è valutato in 160 operai + 40 impiegati in ognuno degli edifici grandi e 60 complessivamente nel piccolo per un totale di 460 unità.

In copertura sono ubicati i locali tecnici accessibili dalle scale interne utilizzate per accedere agli uffici della zona soppalcata.

Le aree cortilive sono soprattutto destinate alle manovre ed allo stazionamento dei mezzi pesanti.

Non sono previsti impianti di processo. Tuttavia sono previste attività di lavorazione legate all'attività di organizzazione, movimentazione, impacchettamento delle merci, quali:

- carico e scarico dei prodotti;
- disimballaggio ed imballaggio;
- controllo qualità;
- riconfezionamento ed etichettatura di prodotti da destinare alla spedizione finale.

I vari prodotti verranno scaricati mediante trans-pallets e muletti elettrici posizionati nella zona libera di fronte alle baie di carico destinate agli arrivi.

Il progetto di PdC contestuale al PUA prevede edifici con superficie coperta SQ circa mq. 130.910, h. m. 14,50 sottotrave e SU (considerata data la caratteristica degli edifici equivalente alla SC) circa mq. 144.094 determinata da 3 edifici pluripiano per uffici di circa complessivi mq. 5.100 (2 su due piani per ogni edificio grande e 1 su tre piani per l'edificio piccolo), oltre ad altre zone soppalcate interne per deposito, oltre a edifici di servizio e accessori quali, cabina di trasformazione elettrica (mq. 36), cabine elettriche idriche e serbatoi gruppi pressurizzazione impianto antincendio (mq. 696).

Le recinzioni saranno realizzate sul perimetro esterno del lotto con caratteristiche di uniformità in tutto il comparto di progetto e potranno essere in muretti di calcestruzzo h. 50 sormontati da

pannelli elettrosaldati formati da tondini di acciaio zincato a caldo, plastificati, colori verde RAL 6005 o bianco RAL 9010, tipo Beckaert, per una altezza massima complessiva fino a cm. 200.

## SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area si presenta prevalentemente pianeggiante, con una leggera pendenza da S verso N, con quote comprese tra 47.00 e 43.00 m s.l.m.

Dal punto di vista geo-litologico, l'area è contraddistinta dalla presenza di formazioni continentali di pianura alluvionale costituite da sedimenti alluvionali fini (limi argillosi e sabbiosi) ai quali si alternano in profondità, in sequenze stratigraficamente discontinue, sabbie limose e più raramente ghiaie sabbiose generate da fasi attive di canalizzazione, i sedimenti affioranti sono ascrivibili al Subsistema di Ravenna.

I terreni del primo sottosuolo sono caratterizzati dalla presenza di una falda freatica di superficie, il cui livello statico, in occasione di indagini geognostiche eseguite in passato sull'area, è stato misurato ad una profondità variabili tra un minimo di 3,5 m e un massimo di 5,0 m rispetto al p.c. attuale, presumibilmente soggetta a variazioni stagionali.

Facendo riferimento agli elaborati della Microzonazione sismica del PSC vigente del Comune di Castel Guelfo (Ottobre 2013), l'area in esame viene classificata nella tav. 5.1 "Carta comunale delle aree suscettibili di effetti locali (Analisi di I livello)" come "Area soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche e potenziali cedimenti" per la quale sono richiesti "studi geologici con la valutazione del coefficiente di amplificazione litologico e dei cedimenti attesi". Le successive fasi necessitano di studi di microzonazione sismica di III livello per la valutazione dei cedimenti post-sismici in terreni soffici e di II livello per la valutazione del fattore di amplificazione.

I risultati acquisiti mediante le diverse indagini geofisiche fanno attribuire la categoria di sottosuolo "C".

L'area d'intervento rientra nella Categoria topografica T1 per la quale vale un coefficiente d'Amplificazione topografica  $ST = 1$ .

Da quanto accertato con le indagini effettuate sull'area edificabile, tenuto conto delle caratteristiche litostratigrafica, idrogeologiche e geotecniche dei sedimenti nei primi 20 m di terreno, il Dott. Geol. Franco Bulgarelli esclude l'insorgere di fenomeni di liquefazione in occasione di sollecitazioni sismiche.

Lo stesso Geol. Franco Bulgarelli, nel documento integrativo alla Relazione Geologica citati in premessa, esegue una microzonazione sismica dell'area ai sensi della D.G.R.564 del 26/04/21.

L'autore evidenzia come le tromometrie eseguite tendano ad avere tutte una serie di picchi fra 3 e 4 hz (picco principale), dove i sondaggi trovano i primi banchi di ghiaia.

Né le tromometrie né i remi sembrano mostrare la presenza di un salto di velocità o un contrasto di impedenza significativo; sembra invece essere presente una graduale crescita delle Vs.

Né i sondaggi diretti né le misure indirette hanno quindi evidenziato un bedrock sismico entro i primi 100 metri, viene quindi ipotizzata la presenza di un bedrock non sismico oltre i 50 metri di profondità.

Il valore di "V.eq." sui 30 metri, considerando i 2 dh eseguite è compreso fra 250 e 280 m./sec.

## ACQUE

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

Il limite occidentale degli ambiti in esame è lambito dal tracciato del Canale di Medicina. La fascia orientale dell'Ambito (compresa nelle aree DEA e D.Fs) ricade nelle "Fasce perfluviali di pianura" (Art PTM: 22), relative al Canale di Medicina (elemento del reticolo idrografico minuto), nelle quali non sono ammesse nuove urbanizzazioni di cui all'art. 50, e che nel progetto vengono dedicate alla realizzazione di aree verdi a parco per la valorizzazione dell'ambito fluviale

L'Ambito ASP A10 ricade in Ambito di Controllo degli apporti d'acqua.

La laminazione delle acque meteoriche intercettate dalle nuove superfici sarà garantita attraverso l'utilizzo della cassa di espansione Trifolce sul Canale di Medicina a valle del comparto, opportunamente dimensionata anche per ricevere gli apporti provenienti dalle nuove urbanizzazioni previste nell'area produttiva San Carlo, tra cui quella del Comparto in esame.

Il Canale di Medicina è stato oggetto di due studi idraulici, inerenti la definizione delle fasce di pertinenza del canale e gli interventi per il recupero della funzionalità dei bacini di laminazione, redatti dal Consorzio della Bonifica Renana. Le simulazioni condotte da entrambi gli studi avevano mostrato che il Canale di Medicina era soggetto a crisi idraulica nel caso di piogge brevi ed intense, le quali avrebbero portato al verificarsi di un abbondante esondazione dell'alveo del canale verso la campagna o le infrastrutture circostanti a monte (per  $Tr=100$  e  $Tr=200$ ) e a valle (per  $Tr=200$ ) della cassa di Castel Guelfo, ubicata a circa 1.3 km di distanza a valle dell'area in esame, con conseguente diminuzione del flusso a valle e inefficacia di laminazione della vasca; inoltre, si registravano ulteriori esondazioni a valle della cassa nel tratto a sud dell'abitato di Medicina dove gli argini sono molto ribassati e non sufficienti a contenere i tiranti transitanti.

Nel caso di eventi con durata di 24 ore il riempimento della vasca di laminazione esistente era efficace e non si presentavano criticità sino al centro abitato di Medicina.

Già dagli studi suddetti, pertanto, non risultavano esserci pericoli per gli ambiti in esame derivanti dal Canale di Medicina, trovandosi circa 1.0 km a monte della zona potenzialmente allagabile; al fine di risolvere le criticità presenti sul Canale di Medicina sono stati approntati negli ultimi anni, i lavori di completamento della Cassa di Trifolce e di riqualificazione di un tratto del Canale di Medicina, per una lunghezza di circa 7 Km. Gli interventi eseguiti hanno consentito di realizzare, nella vasca di laminazione posta a valle, anche i volumi di laminazione necessari a mitigare l'impatto prodotto dall'attuazione di diversi ambiti nella zona industriale San Carlo; di tali volumi si è inoltre tenuto conto in tutti gli interventi realizzati nell'ambito del Canale di Medicina e sino alla cassa di laminazione.

La scheda di Valsat del PSC, per l'ambito ASP\_AN2.2 (uno dei due ambiti che formano il nuovo ambito ASP A 10) prescriveva:

Permeabilità: St permeabile = 40% della St.

Complessivamente sull'intero Nuovo Ambito ASP A10 è rispettata la percentuale di permeabilità del 30% come richiesta dal PTM e dalle Linee Guida APEA, come previsto dal PTCP art.4.8 comma 63.

La superficie permeabile di progetto è pari a:

mq. 21.834 di verde pubblico di progetto (comprensivo del sentiero ciclabile del parco) +

mq. 620 di ciclabile che affianca dal ponte il verde pubblico +

mq. 1.260 di verde di arredo +

mq. 21.713 di DEA (parte permeabile) +

mq. 37.962 di verde privato +

mq. 5.766 di superficie totalmente permeabile dei parcheggi pubblici alberati +

mq. 7.215 di parcheggi privati (solo auto), per questi ultimi conteggiati come da norme APEA a concorrenza di meno del 10 % del totale

totale generale = mq. 96.370

Per quanto riguarda la pericolosità idraulica dell'area, ed in particolare le mappe predisposte dal

PGRA, “Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti” (Immg. 6.12), l’area in esame si colloca nello scenario P2-M con riferimento sia al Reticolo naturale principale e secondario, sia al Reticolo secondario di pianura.

La pericolosità associata al reticolo principale e secondario è connessa principalmente al Torrente Sillaro, che scorre circa 1.4 km ad est; in corrispondenza del tracciato del corso d’acqua sono perimetrate aree a pericolosità P3, oltre che nella zona posta a valle in prossimità dell’omonima località, dove sono stati segnalati anche storicamente episodi di esondazione. L’altro corso d’acqua a cui è riconducibile il grado di pericolosità di questa parte di territorio è il Torrente Gaiana che scorre tuttavia circa 3 Km a ovest dell’area.

Relativamente al Reticolo secondario di pianura la pericolosità P2 è associata essenzialmente all’esondabilità del Canale di Medicina che scorre nelle al limite occidentale della zona in esame.

Benché non si segnalino particolari criticità e pericoli di esondazione per l’area in esame e siano stati eseguiti interventi di adeguamento del sistema Canale – Cassa di laminazione, considerata l’estrema vicinanza del corso d’acqua all’area d’intervento, nella progettazione degli edifici è stata esclusa la realizzazione di piani interrati o seminterrati, i più vulnerabili in caso di alluvioni e saranno comunque adottate soluzioni tali da ridurre efficacemente eventuali rischi idraulici: in particolare si prevederà l’innalzamento della quota del piano terra degli edifici di almeno 0.50 m rispetto al piano di campagna circostante, quota ritenuta sufficiente a ridurre la vulnerabilità del bene esposto. I locali tecnici saranno previsti in coperture e saranno accessibili dalle scale interne utilizzate per accedere agli uffici della zona soppalcata e gli impianti elettrici verranno realizzati con quadri elettrici a quote superiori di 1,5 m; la presenza di una scala interna e di un locale soppalcato costituisce un ulteriore elemento di tutela.

La rete acquedotto di progetto verrà derivata dalla condotta esistente e all’interno del comparto produttivo, con realizzazione dell’anello principale di distribuzione e predisposizione per il collegamento di chiusura sulla condotta esistente sulla via Colunga.

La potenzialità complessiva di erogazione sarà limitata ad 1 l/sec in funzione dell’attuale sovraccarico di funzionamento del potabilizzatore esistente.

Stante la scarsa pressione di adduzione il SA si obbliga al riempimento dei serbatoi antincendio con il supporto ove necessario di autocisterne private.

Il progetto distingue i flussi di acque nere, acque torbide e con possibile veicolazione di agenti inquinanti e acque bianche.

Per acque bianche quindi si intendono esclusivamente quelle derivate dallo scolo delle coperture dei fabbricati di progetto e delle strade, e dei piazzali privati, prescrivendosi sempre, a monte del punto di consegna tra fognatura privata dei piazzali e rete pubblica, la presenza di un pozzetto disoleatore delle acque di prima pioggia.

Il progetto della rete di scolo delle acque bianche si riconnette direttamente al Canale di Medicina tramite scarichi distinti per reti derivanti da aree pubbliche e aree private, dotati di valvola a clapet immediatamente a N del ponte di via della Fornace.

Le superfici a verde perimetrali manterranno il naturale scolo verso le canalette esistenti del reticolo secondario.

Il trattamento delle acque di prima pioggia è previsto nelle aree cortilive private del comparto.

I piazzali delle baie di carico avranno recapito di scolo delle acque unicamente verso una canaletta con griglia posta in adiacenza al fabbricato collegata a disoleatori modello HT marca ISEA conformi UNI EN 858 in grado di assicurare in continuo la depurazione da oli minerali e assicurando pertanto anche il trattamento delle acque di prima pioggia.

Non essendo prevista alcuna attività di deposito nei piazzali interessati si esclude che le acque di dilavamento siano contaminate e pertanto si ritiene sufficiente tale tipologia di trattamento delle

acque che assicura un intervento in continuo anche nel caso di rilasci accidentali.

Il progetto della rete smaltimento delle acque piovane prevede la realizzazione di uno scatolare di accumulo di dimensioni cm. 150 x 200 e lungo m. 100 per il recupero delle acque piovane destinate all'irrigazione. Il totale di capienza risulta complessivamente pari a circa mc. 300 che è sufficiente ad assicurare la irrigazione di sostegno delle superfici a verde, pari tra verde pubblico e DEA a circa 50.000 mq, per circa 1 settimana.

Il troppo pieno dello scatolare, che in caso di pioggia è alimentato in continuo, verserà in un drenaggio di subirrigazione lungo circa 180 m che si svilupperà al di sotto dell'area verde forestale sino a confluire in una zona umida e quindi nel Canale di Medicina. Tale soluzione consentirà la restituzione delle acque meteoriche direttamente nel sottosuolo, la naturalizzazione dell'area umida e nello stesso tempo di sgravare gli scarichi nel recettore a tutela della sicurezza idraulica.

L'irrigazione è prevista con l'utilizzo prevalente di cisterna autocarrata in considerazione dell'ampio sviluppo lineare delle superfici da trattare.

Un ulteriore riutilizzo di una quota delle acque piovane avverrà tramite prelievo diretto ad alcuni pluviali antistanti le zone uffici con accumulo in serbatoi interrati nelle zone parcheggio antistanti gli uffici (n° 3 vasche da mc. 21 per ogni zona uffici dei capannoni grandi + 1 per quello piccolo per capienza complessiva mc. 260) collegati all'impianto di alimentazione degli scarichi igienici dei servizi.

Le fognature acque nere saranno collegate agli scarichi derivanti dagli edifici e saranno dotate in ciascuna sezione di fosse Imhoff, pozzetti per prelievo campioni e sifoni fienze e di pozzetto degrassatore per il convogliamento delle acque grigie provenienti da lavabi o docce al pozzetto a valle della Imhoff, come da prescrizioni del Regolamento di Depurazione e Fognatura del Comune di Castel Guelfo.

La rete delle acque nere raccoglierà gli scarichi dei nuclei servizi igienici e sarà collegata ad un collettore esistente lungo la via della Fornace a W del comparto.

Stante la scarsa ricettività di tale collettore, verrà realizzata una vasca doppia di contenimento di capienza almeno pari alla quantità di deflusso giornaliera. Lo scarico da tale vasca avverrà mediante pompaggio nelle ore notturne o comunque tramite valvola elettrocomandata con possibilità di monitoraggio da parte di HERA. La quantità massima media giornaliera di scarico ammessa nel collettore comunale sarà pari a 1 l./sec.

#### ENERGIA (E BENESSERE MICROCLIMATICO)

Dallo studio delle caratteristiche fisiche del sito e del microclima locale sono emersi i seguenti elementi significativi:

- Rigide temperature minime medie invernali;
- Elevate temperature medie nel periodo estivo;
- Temperature medie superiori ai 20,3°C dalla fine di aprile all'inizio di ottobre
- Umidità relativa mediamente alta;
- Elevato tasso di umidità notturna nei mesi più caldi;
- Precipitazioni maggiormente intense in primavera e nel tardo autunno;
- Buon livello di soleggiamento dell'area e assenza di ostruzioni all'accesso al sole esterne al comparto;
- Elevato irraggiamento estivo delle superfici orizzontali, orientali e occidentali;

Per quanto riguarda l'accesso al sole, il fabbricato, che è completamente libero da ostruzioni esterne, ha orientamento principale Nord-Sud.

In linea di massima gli ambienti esposti a maggiore irraggiamento diretto in regime invernale (affaccio verso i quadranti sud-est, sud e sud-ovest) offrono migliori condizioni di benessere termico e garantiscono risparmi energetici per l'apporto dei carichi gratuiti che si traducono in temperature di esercizio maggiori. Tuttavia per il caso specifico è necessario evidenziare che l'uso deposito/magazzino non risulta particolarmente sensibile sotto questo punto di vista, mentre per quanto concerne eventuali spazi per uffici, tutti gli extra carichi termici possono risultare critici, causando la dilatazione della "stagione di raffrescamento" ben oltre il periodo naturalmente caldo e procurando un aumento dei fabbisogni per il raffrescamento. Per questo motivo sarà necessario prevedere sistemi di schermatura dei serramenti degli uffici e/o adeguate prestazioni ai vetri degli infissi in tema di protezione dalla irradiazione solare e una soluzione tecnica per le chiusure opache che limiti gli apporti termici dovuti alla radiazione solare incidente, come peraltro richiesto dalla normativa vigente in materia.

A causa dell'importante irraggiamento estivo, i coperti piani rappresentano i sistemi edilizi maggiormente critici e sarà necessario prevedere tecnologie idonee per minimizzare i carichi termici ed evitare il surriscaldamento degli ambienti sottostanti, il malfunzionamento dei sistemi impiantistici ubicati in copertura (elevate temperature di esercizio si traducono in una riduzione dei rendimenti) e la rapida usura delle guaine impermeabilizzanti.

doc Valsat pag 113:

Il progetto prevede l'adozione di strategie volte alla riduzione dell'effetto isola di calore:

- I parcheggi saranno ombreggiati con alberature poste a dimora di aiuole vegetate
- Le piste ciclabili saranno ombreggiate da alberature
- Per i coperti è prevista l'adozione di soluzioni impermeabilizzanti caratterizzate da riflettanza solare SRI > 65%

In nessun caso saranno utilizzate guaine bitumate di colore scuro.

Il progetto prevede la sola climatizzazione degli spazi destinati ad uffici.

La climatizzazione dei magazzini non è prevista.

Non sono previsti sistemi di schermatura o di ombreggiamento.

Durante il periodo di raffrescamento, all'interno del magazzino, la distribuzione delle aperture di carico/scarico e la presenza di lucernai apribili in copertura favorisce l'innesco di correnti d'aria ascensionali che possono contribuire a mitigare il clima estivo.

Il progetto garantisce l'efficienza energetica (Edifici nZEB (Nearly Zero Energy Building) con consumo di energia per il riscaldamento/raffrescamento quasi zero e produzione di energia pulita sui coperti.

E' previsto per la climatizzazione l'uso prevalente delle fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico, tramite la realizzazione di un impianto fotovoltaico con installazione sulle coperture degli edifici come si evince dalla planimetria allegata relativa ad uno degli edifici principali.

Il dimensionamento dell'impianto rispetta i criteri del D. Lgs. 28/2011 applicati a tutta la superficie coperta e realizza complessivi kWp 2.610 tramite 9 impianti modulari.

Non è previsto in questa fase allacciamento alla rete gas metano che potrebbe comunque agevolmente essere derivata dalla rete HERA esistente in prossimità.

Il doc di Valsat riporta un primo bilancio energetico – emissivo dell'ambito, nell'ipotesi che il comparto abbia uno sviluppo pari a 150.000 mq di SU (di cui 5.000 destinati ad uffici) e superficie

coperta Sq = 144.000 mq.

In particolare sono state fornite indicazioni in merito alle modalità realizzative dei fabbricati e alle tecnologie impiantistiche utilizzate al fine di rispondere agli obblighi di legge e alle analisi svolte in merito alle condizioni meteorologiche del sito e alla pianificazione settoriale (PAES, RUE, Linee Guida APEA).

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 che occupa il 80% delle coperture degli edifici in progetto (avente potenza di picco pari a 2.880 kWp considerando la MAX superficie coperta insediabile nell'ambito pari a Sq = 144.000 mq) del quale si riesce a sfruttare in situ quasi la totalità dell'energia elettrica prodotta.

Dagli elaborati ex legge 10 allegati alla richiesta di PdC si desume che i fabbisogni energetici di energia primaria per la climatizzazione invernale, estiva e per la produzione di ACS, per le parti climatizzate degli edifici (uffici) sono assolti al 100% da fonti rinnovabili.

L'impianto FV, è inoltre in grado di coprire buona parte dell'Energia Elettrica necessaria al funzionamento degli impianti principali presenti, compresa l'illuminazione delle aree magazzino, per cui complessivamente l'energia elettrica richiesta alla rete risulterà essere pari a circa 326 MWhel.

Considerando che il fattore locale di emissione dell'E.E. calcolato nel PAESC 2021 è pari a 0,290 gr/kWhel si desume un'emissione complessiva di 95 tCO<sub>2</sub>eq, trascurabile rispetto alle 750.000 tCO<sub>2</sub>eq, monitorate sempre nel PAESC al 2019.

## TRAFFICO

La maglia della viabilità è formata da:

- Autostrada Adriatica A14 Bologna-Taranto, che si sviluppa in direzione est- ovest e passa a sud del nuovo polo logistico
- strada provinciale SP n.19, alla quale si collega il vicino svincolo autostradale, che si sviluppa in direzione nord-sud collegando i comuni di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo
- strada provinciale SP n.31, che si sviluppa in direzione ovest-est e passa a nord del nuovo comparto.
- rete di archi stradali di carattere locale, ovvero via dell'Industria che si collega alla SP n.31 e via Fornace che dall'uscita/ingresso del comparto conduce alla SP n.19, tramite via San Carlo.

Per quanto riguarda l'accessibilità al Polo produttivo attraverso il trasporto collettivo sono presenti, allo stato attuale, quattro linee extraurbane (247 "Imola - Alberino", 248 "Medicina - Castel San Pietro Terme", 116 "Medicina Castelguelfo - Castel San Pietro Terme" e 205 "Bologna - Castel Guelfo") e una linea suburbana (99 "Bologna - Castel Guelfo").

Le linee 116, 247 e 248 percorrono la strada provinciale n°19 San Carlo per poi deviare all'interno dell'omonima area commerciale; le fermate che le tre linee condividono si trovano in prossimità dell'intersezione a rotatoria tra via San Carlo e la SP n.31 e in via della Concia, denominate rispettivamente "Poggio Piccolo" e "Castel Guelfo Zona Industriale".

La linea 205 percorre la SP n.31 Stradelli Guelfi e condivide la stessa fermata della linea 116 in prossimità dell'intersezione a rotatoria con via san Carlo.

La linea 99 invece attraversa Medicina lungo la SP n.253 per poi deviare, una sola volta al giorno,

verso la località "Poggio Piccolo". La fermata si trova in prossimità dell'ingresso del comparto in questione, denominata "Poggio Zona Industriale".

Le uniche fermate del trasporto pubblico più prossime al comparto di studio risultano essere: la fermata "Castel Guelfo Zona Industriale", situata in via della Concia a circa 670 m dall'ingresso del comparto e servita dalle linee 116, 247 e 248, la fermata "Poggio Piccolo", situata in via San Carlo e distante dal comparto circa 900 m, e la fermata "Poggio Zona Industriale" posta su via Fornace a circa 100 m dall'ingresso.

A seguito dell'analisi di ciascun orario delle linee extraurbane menzionate si osserva come la distribuzione delle corse nell'arco della giornata sia tale da soddisfare prevalentemente le necessità di un'utenza scolastica.

Allo stato attuale, per quanto riguarda l'accessibilità ciclabile, non è presente alcun percorso che permetta un collegamento tra il sito di progetto e le più vicine località.

L'Accordo Territoriale appena revisionato (2020) per recepire le indicazioni del PUMS/PULS delinea la possibilità di insediamento nel Polo S. Carlo di strutture per la logistica a seguito di accurate valutazioni di sostenibilità che dovranno interessare tutta l'area oggetto dell'intervento, anche nel caso in cui si attui in più fasi. In particolare, tale sostenibilità andrà valutata tramite uno specifico studio trasportistico.

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.

A seguito delle simulazioni di traffico per lo scenario di progetto con ipotesi cautelative, si è osservato come il valore dell'indice di congestione si mantenga per quasi tutta la rete al di sotto della soglia di precongessione ( $I_c > 75$ ), solo in alcuni casi specifici si osservano dei superamenti di tale soglia.

I parametri utilizzati nello Studio Trasportistico d'Ambito (Scenario "cautelativo"), fanno riferimento alla tipologia di logistica: "Magazzino Logistico specializzato (anche robotizzato)" e considera:

1 addetto ogni 300 mq di Su;

1 conferitore/prelevatore ogni 300 mq di Su.

Il carico urbanistico delle proposte insediative in ragione dei parametri di generazione adottati è esplicitato all'interno del documento di Valsat, al capitolo Mobilità e Traffico.

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.

ARIA

Ovviamente una attività di logistica determina un traffico, in particolare di pesanti, ma l'aumento emissivo dovuto al traffico indotto si può comunque ritenere non significativo in considerazione anche dei flussi circolanti nell'area produttiva e sull'autostrada e quindi anche in termini di concentrazioni di inquinanti nell'areale di studio. Infatti, in termini di flussi nell'ora di punta, in autostrada si hanno 2939 veicoli e nelle 24 ore quasi 77.000 veicoli, pertanto, il traffico indotto dal progetto è del tutto ininfluenza.

#### VERDE E RETE ECOLOGICA

L'ambito di interesse è posto in adiacenza a un Corridoio ecologico locale (il Canale di Medicina). Il progetto prevede un'area di verde pubblico con pista ciclabile che andrà a rafforzare la Rete Ecologica.

Saranno realizzate fasce di verde alberate sia sul confine E che a N ma soprattutto a W lungo il Canale di Medicina dove saranno le aree verdi di maggiore consistenza e l'asse ciclabile di collegamento sia verso il capoluogo che verso l'Outlet a W. Le essenze saranno scelte tra quelle che garantiscono il maggiore assorbimento di CO<sub>2</sub> e di PM<sub>10</sub>. La qualità delle aree stradali è affidata principalmente alle fasce di verde alberato che affiancano la viabilità principale di progetto; in particolare, nel verde privato sono previste le tipologie: filare alternato di frassino minore e acero campestre a ombreggiare i parcheggi pertinenziali sul limite N del comparto; doppio filare, esterno di pioppi a ombreggiare i parcheggi pertinenziali e interno di arbusti di pruno e sanguinello sul margine E del comparto; siepi compatte di noccioli aceri e prugnoli sui bordi a confine con la colonica a S; siepi compatte di rampicanti o conifere a ridosso delle pareti perimetrali E e W dei capannoni. I parcheggi pubblici previsti saranno ombreggiati da piantumazioni di *Fraxinus minor* (ornus) e *acer campestris* sui bordi. Ad ovest verrà realizzato il Parco lungo il Canale di Medicina, con l'impianto di specie arboree ad alta capacità di assorbimento di PM<sub>10</sub> e altri inquinanti. Si considera che l'insieme delle aree verdi alberate previste, compresa la fascia verde prevista lungo il lato sud dell'ambito e attorno alla corte rurale esterna ma limitrofa al comparto, concorra ad attuare un potenziamento e raffittimento della rete ecologica locale.

#### ARCHEOLOGIA E PAESAGGIO

Nel comparto è presente un'Area di concentrazione di materiali archeologici (art. 2.2.3), che "comprendono quelle individuate dal PTCP, quelle di segnalazione di rinvenimenti derivanti dal PRG e gli ambiti puntuali rilevati dalla Soprintendenza". In questo caso *"sono ammessi gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici, fermo restando che ogni intervento incidente il sottosuolo deve essere autorizzato dalla competente Soprintendenza per i Beni Archeologici, previa esecuzione di sondaggi a cura e spese della proprietà."*

Si precisa in merito che è stata richiesta autorizzazione alla esecuzione di indagini archeologiche preliminari autorizzate dalla SBAP rilasciata in data 09/09/2020 con nota 34.43.04/143.10. I relativi lavori sono iniziati in data 05/10/2020 e hanno evidenziato l'esistenza di preesistenze di epoca romana per le quali è stata effettuata, su autorizzazione specifica, lo scavo e la catalogazione. Ulteriori scavi di allargamento sono attualmente programmati.

Sul margine ovest è presente una fascia di Sistema forestale boschivo (art. 2.1.3). In base al PSC: *"Nel sistema forestale e boschivo sono ammessi: interventi sugli edifici esistenti previsti dal RUE per il territorio rurale ad esclusione degli interventi di NC in ampliamento e DR; gli usi previsti dal RUE per il territorio rurale ad esclusione degli allevamenti intensivi. Strade, piste e relativi spazi di sosta devono essere realizzati con pavimentazione permeabile. Per le infrastrutture e impianti di pubblica utilità si veda il riferimento normativo. All'esterno del TU sono vietate le installazioni*

*pubblicitarie ai sensi dell'art. 7.8 PTCP."*

In questa fascia sono previste solo sistemazioni a verde compatibili con la norma.

Sul margine ovest dell'ambito ma esternamente scorre il Canale di Medicina appartenente ai Principali canali storici (PSC art. 2.2.10). Il progetto si avvicina al canale, non prevede trasformazioni nelle fasce di rispetto, ma solo sistemazioni a verde, quindi è compatibile alla norma.

## ELETTROMAGNETISMO

Le sorgenti cem a bassa frequenza che si collocano a minor distanza dall'areale oggetto di verifica si riferiscono a:

- linea MT interrata posta sul confine ovest dell'areale;
- linee MT aeree situate presso il confine sud-ovest dell'area oggetto di verifica;
- alcune cabine di trasformazione MT/BT poste esternamente all'area di intervento.

La linea MT aerea, individuata, si colloca a una distanza mai inferiore a 30 metri dal confine dell'areale oggetto di verifica. Le cabine di trasformazione MT/BT e la linea MT interrata, individuate nell'intorno territoriale, si collocano esternamente all'area a una distanza mai inferiore a 20 metri dal confine.

Sulla base delle distanze di sicurezza citate risulta evidente che le sorgenti cem a bassa frequenza presenti nell'intorno territoriale dell'area in esame risultano essere tali da escludere qualsiasi forma di interferenza in termini di campi elettromagnetici.

Contestualmente alla realizzazione dell'intervento verranno realizzate n.3 cabine di ricezione gestite da e-distribuzione, inoltre, all'interno degli edifici verranno realizzate cabine di trasformazione MT/BT gestite dagli utenti. Nel dettaglio l'intervento prevede la realizzazione di:

n.3 cabine di ricezione gestite da e-distribuzione

n.9 cabine di trasformazione MT/BT utenti

Le tre cabine MT/BT gestite da E-distribuzione saranno poste a margine della viabilità interna.

La prima e la seconda cabina si collocano rispettivamente a ovest dell'edificio 1 e 2 di progetto mentre la terza cabina si collocano nell'angolo nord/ovest dell'edificio 3. Tali cabine saranno alimentate da elettrodotti MT interrati che corrono esternamente agli edifici di progetto in corrispondenza della viabilità di progetto.

Le nuove cabine di trasformazione MT/BT di E-distribuzione si collocano a una distanza mai inferiore a 8,5 metri dagli edifici di progetto.

Per quanto concerne le 9 cabine, interne agli edifici di progetto gestite dagli utenti, le zone interne alle DPA verranno interdette all'accesso del personale e in nessun modo verrà permessa la permanenza di persone.

Le caratteristiche delle linee MT interrate di progetto rientrano completamente nei parametri che escludono l'applicazione della DPA.

Per ciò che concerne l'esistenza di sorgenti ad alta frequenza, i sopralluoghi effettuati unitamente ai raggugli cartografici hanno portato ad escludere la presenza di stazioni SRB ed antenne radio televisive in un intorno territoriale tale da poter interferire con l'ambito in esame

## QUALITA' DEL LAVORO

Quanto alle azioni per lo sviluppo e sostegno all'occupazione (PTM – Green Logistic), la Convenzione Urbanistica e le NTA del AdP prevedono l'impegno dei soggetti sottoscrittori, ciascuno per i propri ruoli e competenze, ad aderire e promuovere fattivamente un'Intesa per individuare, condividere e valorizzare azioni finalizzate alla qualificazione, sviluppo e sostenibilità dell'occupazione. Rientrano in questo obbligo i seguenti impegni:

- a trasferire l'impegno all'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico per tutti gli addetti che operano effettivamente all'interno dei magazzini logistici del comparto in capo ai successivi aventi causa e/o comunque utilizzatori a qualsivoglia titolo del magazzino logistico;
- all'attuazione di politiche aziendali qualificanti la Green Logistic come definita al punto 2 del Glossario del PTM;
- all'incremento della formazione professionale di tutti gli attori della filiera per le nuove competenze richieste dalla digitalizzazione della logistica;
- alla promozione ed incentivazione all'utilizzo di veicoli commerciali ecologici;
- ad assicurare che il ricorso al sistema dell'esternalizzazione dei servizi relativi alla logistica sia effettivamente necessitato da esigenze produttive e di organizzazione aziendale;
- a prevedere lo studio di nuove formule di contratto di appalto di servizi nel quale siano previsti da parte degli operatori di logistica momenti di verifica, comunicazione e confronto con i committenti in modo periodico e sistematico
- al rispetto del CCNL Logistica;
- a prevedere clausole in seno ai contratti di appalto dei servizi di logistica, fra cui la clausola sociale per quei CCNL che ne prevedono l'utilizzo, da adottarsi esclusivamente come da disposizioni di legge e di CCNL, a tutela della salvaguardia occupazionale in caso di risoluzione del contratto di appalto.

#### **PRESO ATTO CHE**

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

#### **SI PROPONE**

alla Città metropolitana di Bologna, in qualità di autorità competente, di esprimere il PARERE AMBIENTALE, ai sensi dell'art. 19 della LR 24/17 in merito al procedimento di Assenso preliminare all'Accordo di Programma in variante alla Pianificazione territoriale urbanistica per la realizzazione degli ambiti produttivi ASP A5 + ASP AN2.2 – "SAN PAOLO 1 e 2" in località Poggio Piccolo del Comune di Castel Guelfo di Bologna, con le prescrizioni impartite dagli enti con competenze ambientali e le raccomandazioni di seguito riportate.

La presente istruttoria si riferisce al parere preliminare ai sensi dell'art. 60 comma 3 della L.R. 24/2017; pertanto l'istruttoria sulla sostenibilità sarà resa al termine del periodo di pubblicazione dell'accordo di programma adottato, alla luce delle eventuali osservazioni degli enti competenti in materia ambientale e delle osservazioni presentate durante il periodo di deposito, come previsto dall'art. 60 comma 7 della stessa L.R..

L'Accordo di Programma ha lo scopo di consentire l'insediamento di strutture per la logistica e comporta Variante al PSC ed al RUE vigenti.

La variante interviene unificando in un unico Ambito consolidato ASP\_A10 "San Paolo" i previgenti Ambiti: ASP\_A5a e ASP\_AN2.2

Il procedimento in oggetto avrà inoltre valore di titolo edilizio.

In relazione alle destinazioni d'uso consentite, si conferma la necessità, già evidenziata dalla CM, di escludere qualsiasi uso residenziale. Pertanto si chiede di escludere esplicitamente tale uso nelle NTA.

La VALSAT è riferita espressamente ad un uso logistica di media intensità.

Considerata l'estensione territoriale e di superficie utile, attività diverse, anche se ricomprese tra gli usi consentiti, dovranno pertanto essere oggetto di una nuova valutazione della sostenibilità ambientale secondo la normativa vigente.

A fronte dei numerosi e rilevanti impegni assunti dall'attuatore in termini di realizzazione di opere pubbliche, opere di urbanizzazione ed extracomparto, contributi economici e contributi in quota parte - economici e realizzativi - ad ulteriori opere da realizzare a carico dell'intero polo logistico San Carlo, che configura una notevole complessità anche nel caso di un solo attuatore, si chiede quanto segue:

- di presentare una dettagliata ipotesi di trasferimento degli oneri ad un numero congruo di soggetti, minimo 3, a cui il proponente dovrà cedere i capannoni e gli impegni assunti nell'AdP;
- di rappresentare organicamente uno schema degli interventi (opere e servizi) effettivamente realizzati dai soggetti attuatori a scadenze temporali predefinite di circa 6 mesi, dando evidenza della significatività degli interventi realizzate anche se per stralci e della funzionalità dei contributi economici (ad es. per le navette).

In relazione alla Certificazione Green Logistic si chiede di esplicitare gli impegni concreti, in termini di criteri operativi e requisiti, che il soggetto attuatore ovvero gli eventuali aventi causa garantiscono per l'ottenimento e il mantenimento della suddetta certificazione.

Per quanto riguarda l'accessibilità al comparto, si rileva una notevole criticità relativamente al ponte sul canale di Medicina, attualmente unico punto di accesso dalla zona industriale, che appare inadeguato a sostenere un flusso importante di mezzi pesanti e autoarticolati. Si chiede di verificarne le caratteristiche e confermarne esplicitamente l'adeguatezza.

D'altro canto non si condivide la proposta di lungo termine di inserire una nuova connessione stradale a nord con rotatoria SP31-Via Picchio che rappresenterebbe un ulteriore allontanamento dal casello di Castel San Pietro e dalla viabilità realizzata attorno alla SP19 appositamente adeguata per il traffico pesante, un aggravamento improprio del traffico sulla SP31, oltre che un eccessivo e ingiustificato consumo di suolo agricolo.

Si chiede dunque, rispetto al lungo termine, di studiare una connessione più funzionale e meno impattante che colleghi il comparto in oggetto alla SP 19 e al casello di CSPT minimizzando il percorso e l'impatto ambientale, ad esempio attraverso la via Henry Ford.

Per quanto concerne i percorsi interni, si ritiene scarsamente funzionale l'accessibilità del capannone più a sud, per il quale non sembrano essere adeguati né gli spazi di manovra né la viabilità interna, che in base alle tavole non sembra essere percorribile dai camion.

Analoga considerazione sulla rotatoria terminale a sud il cui raggio non consente l'uso da parte dei mezzi pesanti. Si chiede di esplicitarne la funzione anche in relazione alla vicinanza del canale di Medicina.

In merito al calcolo del carico urbanistico, si prende atto che i parametri sono stati assunti in condivisione con i progettisti e i tecnici della Città metropolitana allo scopo di verificare la fattibilità dell'intervento. Tuttavia nelle valutazioni ambientali, che hanno un fine di tutela tanto dei cittadini quanto dell'ambiente naturale, si deve sempre assumere la condizione che massimizza l'impatto.

Pertanto nella fattispecie, prendendo a riferimento i parametri del glossario del PTM che massimizzano il carico urbanistico, ovvero 1/100 mq sia per addetti che per conferitori/prelevatori, si stima complessivamente un carico urbanistico che supera di molto le 2000 unità, ovvero 4-5 volte quanto ipotizzato nello studio ambientale.

D'altro canto, la Valsat dice che "al momento non è possibile definire le tipologie di prodotti che verranno movimentati dai nuovi comparti in corso di attuazione", perciò la condizione di massimo impatto è d'obbligo.

Con questa stima del carico urbanistico tutte le valutazioni relative a traffico, rumore e aria diventano molto più critiche.

Si chiede pertanto di revisionare lo studio con le simulazioni di massimo impatto come suesposte. In particolare nello studio acustico presentato vengono riportate misure effettuate nel 2020, quando non tutte le attività attualmente insediate erano già presenti. Si chiede perciò di ripetere le misure presso tutti quei ricettori che hanno subito modifiche significative, a partire dal ricettore R1, rivalutando gli impatti alla luce dei nuovi valori di carico urbanistico e prevedendo le necessarie misure di mitigazione.

In relazione alla accessibilità con modalità sostenibili si rileva l'assenza di trasporto pubblico in orari utili per la mobilità degli addetti e una connessione ciclabile di previsione - ma tuttora inesistente - che sarà difficilmente utilizzabile a causa della lunghezza di oltre 6 km e del contesto di viabilità. Entrambe queste situazioni sono in contrasto con quanto richiesto dal PTM-PULS.

Si chiede di integrare l'impegno all'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico con azioni di maggiore e dimostrabile efficacia (ad es. navette di collegamento a orari con la stazione SFM).

Si prende atto del previsto innalzamento della quota del piano terra degli edifici di almeno 0.50 m al fine della sicurezza idraulica.

Si evidenzia che il documento di Valsat ha rilevato l'attuale sovraccarico di funzionamento del potabilizzatore esistente e la scarsa ricettività del collettore delle acque nere.

Considerato che il carico urbanistico appare sottostimato, queste criticità assumono maggiore rilevanza. Pertanto si chiede agli Enti competenti (HERA, AUSL, ARPAE APAM) di esprimersi al riguardo.

In merito alla permeabilità si rileva che una quota molto significativa (mq. 37.962, 39%) deriva dal verde privato, la cui garanzia di mantenimento è sempre incerta. Considerando che per uno dei due ambiti originari il PSC richiedeva una permeabilità del 40% della ST, e che in base ai calcoli nel progetto è rispettata complessivamente la percentuale di permeabilità del 30% inclusi ciclabile, verde di arredo e parcheggi, si chiede di ampliare ulteriormente le aree a verde pubblico.

Si chiede inoltre di escludere dalla variante al RUE il cambio di classificazione delle aree destinate a verde pubblico da D\_Fc (verde pubblico attrezzato) a D\_Fs. Questa modifica infatti, coordinata con l'ulteriore variante normativa richiesta per le aree D\_Fs, consente di inserire parcheggi e strade nelle aree a verde pubblico, stravolgendone la valenza naturalistica e di riequilibrio ecologico e ambientale.

Nel verde pubblico, in coerenza con le indicazioni del progetto di Reti Ecologiche e con le prescrizioni del Regolamento Comunale e del Codice della Strada, nonché dei CMA del DM 11/10/2017 art. 2.2.1 e 2.2.2 il progetto prevede la piantumazione di numerosi pioppi e salici. Per quanto la previsione sia coerente con il progetto Reti Ecologiche e col Regolamento comunale, si chiede di adeguare la scelta delle essenze da piantumare alle mutate condizioni climatiche. Negli

anni recenti sta infatti diventando evidente la scarsa capacità di adattamento delle varietà arboree più idroesigenti alle estati particolarmente calde e siccitose.

Deve essere prevista l'irrigazione di tutti i nuovi impianti non solo durante i primi anni ma anche in seguito, in caso di prolungati periodi di siccità. Va previsto, oltre all'irrigazione e alla manutenzione ordinaria, un monitoraggio annuale e la sostituzione degli esemplari morti per i 10 anni successivi al completamento dei lavori. Si ritiene necessario inserire tale obbligo tra le garanzie fideiussorie.

In merito agli auspici sulla possibilità di una rottura di carico a Interporto, sull'utilizzo di mezzi pesanti elettrici a emissioni zero, e sulla possibilità che l'azienda insediata possa adottare una distribuzione oraria ottimale nell'arco della giornata non è possibile esprimere alcuna valutazione trattandosi di ipotesi che al momento non hanno fondamento.

In merito al monitoraggio, il piano che è stato presentato non copre alcuni dati che si chiede di integrare. In particolare:

- N. addetti per capannone;
- Flussi di mezzi pesanti in entrata/uscita da ogni capannone;
- Numero e stato degli alberi (con sostituzione nei primi 10 anni, se necessario);
- Verifica rispetto della III classe acustica al ricettore abitativo a sud R1;
- Utilizzo delle modalità sostenibili di spostamento (numero di utenti).

Si ricorda che, in base a quanto previsto all'art. 60, c.4 della l.r. 24/2017, il Comune proponente deve definire, prima dell'assenso preliminare, le modalità che intende seguire per svolgere la fase della partecipazione dei cittadini, finalizzata a fornire un'informazione approfondita sui contenuti della proposta di accordo e a stimolarne la partecipazione.

LA RESPONSABILE  
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA  
**Patrizia Vitali**<sup>1</sup>  
(lettera firmata digitalmente)<sup>2</sup>

---

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

<sup>2</sup> Documento prodotto e conservato in originale informatico e firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 del "Codice dell'Amministrazione Digitale" nella data risultante dai dati della sottoscrizione digitale. L'eventuale stampa del documento costituisce copia analogica sottoscritta con firma a mezzo stampa predisposta secondo l'articolo 3 del D.Lgs. n. 39/93 e l'articolo 3 bis, comma 4 bis del Codice dell'Amministrazione Digitale.