

Pratica ARPAE – AAC Metropolitana n. 23702/2020

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 sul POC stralcio denominato "POC AMBITO PRODUTTIVO DI PSC ASP_AN1.1. CA' BIANCA 5" con effetti di PUA finalizzato ad un insediamento produttivo – logistico nel Comune di Castel San Pietro Terme

Autorità competente: Città metropolitana di Bologna

Autorità procedente: SUAP del Comune di Castel San Pietro Terme

PREMESSO CHE:

- con comunicazione del 19/02/2020, in atti al PG/2020/27109, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha indetto la Conferenza di Servizi istruttoria in data 19/03/2020, da svolgersi forma simultanea e con modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della Legge 241/90, per l'esame di un procedimento di Accordo Operativo con effetto di PUA, oltre che di titolo abilitativo edilizio per l'insediamento produttivo-logistico in oggetto e ha comunicato che gli elaborati costituenti la proposta progettuale possono essere consultati presso il link:
[https://mail.nuovocircondarioimolese.it/home/barbara.emiliani@comune.castelsanpietroterme.bo.it/Briefcase/CA'%20BIANCA%205%20-%20PIASTRA%20LOGISTICA](https://mail.nuovocircondarioimolese.it/home/barbara.emiliani@comune.castelsanpietroterme.bo.it/Briefcase/CA'%20BIANCA%205%20-%20PIASTRA%20LOGISTICA;);
- con comunicazione del 12/03/2020, in atti al PG/2020/40373, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha modificato la modalità di svolgimento della CdS indetta per il 19/03/2020 da forma simultanea e con modalità sincrona a modalità asincrona;
- con comunicazione del 13/07/2020, in atti al PG/2020/100843, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme, facendo seguito agli esiti della conferenza di servizi istruttoria del 19/03/2020, ha comunicato che con avviso prot. n. 15433/2020 è depositata la documentazione relativa all'accordo operativo in oggetto specificato, per la presentazione delle osservazioni e ha precisato che il deposito presso la sede comunale è previsto dalla data del 22/07/2020 per sessanta giorni consecutivi, ovvero sino al 21/09/2020. Ha quindi richiesto ai soggetti competenti in materia ambientale l'espressione del parere di competenza;
- con comunicazione del 7/08/2020, in atti al PG/2020/115380, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha dato atto che gli elaborati costituenti la proposta progettuale sono consultabili al seguente link:
https://mail.nuovocircondarioimolese.it/home/barbara.emiliani@comune.castelsanpietroterme.bo.it/Briefcase/CA'%20BIANCA%205%20-%20PIASTRA%20LOGISTICA/0_13.07.2020_AVVISO%20DI%20DEPOSITO%20DOCUMENTAZIONE%20COMPLETA e ha segnalato che è stato sostituito il file relativo all'elaborato progettuale della ROTATORIA DI SVINCOLO DELL'ACCESSO DEL CASELLO A14 SULLA SP 19 SAN CARLO;
- in data 7/08/2020, con comunicazione in atti al PG/2020/115598 la Città metropolitana ha comunicato alla STO il link del Comune di Castel San Pietro per la consultazione dei materiali e ha informato che gli stessi elaborati saranno caricati dal Comune sulla piattaforma PING della RER, creata per la trasmissione, utilizzazione e conservazione degli elaborati di piano in formato digitale, ai sensi dell'Atto di Coordinamento Regionale approvato con delibera n. 2134

del 2019 e che sarà cura del Comune dare comunicazione ai membri del CUM di tale attivazione;

- con comunicazione del 4/09/2020, in atti al PG/2020/127630, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha segnalato che è stato integrato il file relativo all'elaborato inerente lo "Studio del traffico di ambito per il Polo S. Carlo nei comuni di Castel S. Pietro Terme e Castel Guelfo, consultabile al link indicato in precedenza.
- con comunicazione del 26/11/2020, in atti al PG/2020/171954, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha trasmesso il nulla osta del Comando Militare Esercito "Emilia Romagna";
- con comunicazione del 14/04/2021, in atti al PG/2021/58269, il SUAP del Comune Castel San Pietro Terme ha trasmesso copia della delibera del Consiglio Comunale n. 49 del 6/4/2021 di adozione del POC stralcio denominato "POC AMBITO PRODUTTIVO DI PSC ASP_AN1.1. "CA' BIANCA 5"" con effetti di PUA finalizzato ad un insediamento produttivo – logistico. Ha precisato che il deposito presso la sede comunale è previsto dalla data del 14/04/2021 per sessanta giorni consecutivi, ovvero sino al 14/06/2021 (Pubblicazione BURERT n. 107 del 14/04/2021) e che la documentazione, oltre ad essere pubblicata in formato pdf sul sito istituzionale del Comune di Castel San Pietro Terme, è consultabile e scaricabile al link: <https://mail.nuovocircondarioimolese.it/service/extension/drive/link/VC6ACVNRUEK5O7ODIU NUFC3NPP2IA5DMQHQLJMV>. Ha inoltre precisato che la conclusione del procedimento di approvazione del POC stralcio è subordinata alla condizione del perfezionamento dell'Accordo di programma ex art. 59 LR 24/2017, di cui alle premesse, finalizzato all'individuazione e al coordinamento delle opere infrastrutturali e di mobilità sostenibile dell'intero Ambito produttivo San Carlo di rilevanza sovracomunale;
- in data 17/06/2021 il comune di Castel San Pietro Terme ha attestato che non sono pervenute osservazioni alla proposta di variante depositata dal 14/04/2021 al 14/06/2021 e ha confermato che la conclusione del procedimento di approvazione del POC stralcio denominato "POC AMBITO PRODUTTIVO DI PSC ASP_AN1.1. "CA' BIANCA 5"" è subordinata alla condizione del perfezionamento dell'Accordo di programma ex art. 59 LR 24/2017, finalizzato all'individuazione e al coordinamento delle opere infrastrutturali e di mobilità sostenibile dell'intero Ambito produttivo San Carlo di rilevanza sovracomunale;
- in data 20/07/2021, con comunicazione in atti al PG/2021/113590, la Città Metropolitana ha comunicato l'avvio del procedimento di osservazioni ai sensi dell'art. 34, L.R. n. 20/2000 e delle contestuali valutazioni di compatibilità ambientale, in applicazione delle norme transitorie di cui all'art. 4, comma 4, L.R. n. 24/2017, il quale dovrà concludersi entro il giorno 14/07/2020;
- in data 20/07/2021, con comunicazione in atti al PG/2021/113097, la Città Metropolitana ha richiesto ad ARPAE AACM, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regione Emilia-Romagna n. 1795/2016, la Relazione istruttoria propedeutica al Parere motivato entro la data del 04 agosto 2021;
- sono stati richiesti i pareri dei seguenti soggetti competenti in materia ambientale, come individuati dall'Autorità precedente in accordo con l'Autorità competente:

ARPAE - APAM – Distretto di Imola

AZIENDA USL di Imola

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio

Consorzio della Bonifica Renana

HERA SPA

ATERSIR

Agenzia per la sicurezza territoriale e protezione civile - Servizio Area Reno e Po di Volano
Comando Militare Esercito "Emilia Romagna"
VI Reparto Infrastrutture
NCI – SERV. SISMICO ASSOCIATO
NCI - UFFICIO DI PIANO FEDERATO
Comando Provinciale Vigili del Fuoco
AUTOSTRADIE PER L'ITALIA SPA
AUTOSTRADIE PER L'ITALIA – DIREZIONE TERZO TRONCO BOLOGNA
TELECOM ITALIA SPA
E-DISTRIBUZIONE SPA
SOLARIS SRL
Comune di Castel San Pietro Terme - Area Servizi al Territorio
COMUNE DI CASTEL GUELFO DI BOLOGNA
COMUNE DI MEDICINA

CONSIDERATO CHE:

La valutazione della sostenibilità della proposta è stata effettuata sulla base dei documenti indicati dalla Città metropolitana nella lettera di richiesta della relazione istruttoria (rif. PG/2021/113097 del 20/07/2021) reperibili al seguente indirizzo:

<https://mail.nuovocircondarioimolese.it/service/extension/drive/link/VC6ACVNRUEK5O7ODIUNUF C3NPP2IA5DMQHQLJMV>

- 1POC Relazione illustrativa - espropri
- 4POC NTA
- 9 R7-VALSAT Cà Bianca 5
- dlc_00049_06-04-2021
- 0_adozione poc stralcio - richiesta pareri
- 8 Studio traffico Ambito S.Carlo_
- 12 CSP B1 Masterplan variante al POC
- 7 R6-Studio acustico Cà Bianca 5 CSPT.pdf.p7m

OGGETTO del POC con effetto di PUA - NTA

La destinazione prevista dal PRG ASP_AN 1.1 Cà Bianca 5 è "Zona di espansione produttiva".

L'ambito non è compreso nel POC vigente.

E' invece compreso nell'Ambito Sovracomunale San Carlo disciplinato dall'Accordo Territoriale per gli Ambiti Produttivi del Nuovo Circondario Imolese variato con delibera del Nuovo Circondario Imolese del 30/04/2020.

L'intervento in oggetto prevede l'insediamento della funzione logistica in misura eccedente alla soglia dimensionale di 10.000 mq di SF (Superficie fondiaria di lotto), definita nell'Accordo Territoriale .

L'Accordo Territoriale prescrive uno specifico Accordo di programma ex art. 59 LR 24/2017 allo scopo di formulare un piano complessivo di assetto e rendere sostenibile l'insieme degli interventi con lo scopo di individuare e coordinare le opere infrastrutturali e di mobilità sostenibile dell'intero Ambito produttivo San Carlo di rilevanza sovracomunale, facendo riferimento per l'attuazione in

buona parte agli oneri ed ai contributi straordinari previsti nei singoli progetti di intervento. L'Accordo di programma di cui sopra costituisce presupposto e condizione essenziale per la conclusione favorevole del procedimento in oggetto.

L'intervento è stato oggetto di manifestazione di interesse depositata in data 08/08/2019 per la selezione delle previsioni del vigente piano strutturale comunale (PSC) da attuarsi mediante Accordi Operativi ai sensi dell'art. 4 della LR 21.12.2017 N. 24.

Con DCC n.18/2019 il Consiglio Comunale ha approvato la proposta, esprimendo parere favorevole anche relativamente alla attivazione di diversa procedura di approvazione del progetto di insediamento quale l'Art. 8 del DPR 160/2010 o altre.

In data 19/02/2020 è stata avviata la conferenza di servizi per l'approvazione dell'Accordo Operativo con effetto di PUA, oltre che di titolo abilitativo edilizio.

Nell'ambito di questa conferenza sono stati acquisiti i pareri degli enti coinvolti (ARPAE Unità autorizzazioni, AUSI, Bonifica Renana, HERA, Soprintendenza Archeologica, Servizio Area Reno e Po di Volano, Comando Provinciale Vigili del Fuoco, Snam rete Gas, ATERSIR, COMANDO MILITARE ESERCITO "Emilia Romagna" SM – Ufficio Personale, Logistico e Servitù Militari, Ufficio Sismico associato, Solaris srl – società in house che gestisce l'illuminazione pubblica, Comune di Castel Guelfo di Bologna, Comune di Medicina).

Nella fase propedeutica all'attivazione del CUM è stato avviato un confronto informale con gli enti sovraordinati, Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica, dei trasporti e del paesaggio della Regione Emilia-Romagna, e Area Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana di Bologna (incontri svolti in modalità telematica nelle seguenti date 18.09.2020, 17.02.2021 e 05.03.2021), a conclusione del quale è stato condiviso di dare attuazione all'intervento con un POC stralcio con valore ed effetti di PUA di cui all'Art. 4, punto 4., lettera a) della nuova legge regionale urbanistica (L.R. n. 24/2017) e secondo le Prime Indicazioni applicative emanate dalla Regione (punto IV, lettera a).

In data 01/04/2021 con protocollo n. 8255 il SUAP del Comune di Castel San Pietro ha acquisito agli atti l'adesione dei soggetti attuatori alla modifica procedurale.

Il 6/04/2021, con DCC n. 49/2021, Il Comune di Castel San Pietro Terme ha adottato il POC stralcio denominato "POC Ambito produttivo di PSC ASP_AN1.1. "Ca' bianca 5"" con valore ed effetti di PUA, oggetto del presente procedimento.

Il POC stralcio ha ad oggetto l'Ambito ASP AN1.1 – Cà Bianca 5, con effetto di PUA e con contestuale richiesta di PDC sia per le Opere di Urbanizzazione di Comparto, sia per la realizzazione del previsto insediamento logistico.

I terreni interessati sono distinti al catasto del Comune di Castel San Pietro Terme al fg. 23 mappali nn. 303, 308, 257, 259, 7, 8, 225, 296, 298, oltre ad area contermina in Comune di Castel Guelfo di Bologna compresa tra la via San Carlo e lo Scolo Sestola.

L'area oggetto di intervento è ubicata nel comune di Castel San Pietro Terme (provincia di Bologna), a nord del capoluogo, con accesso dalla Strada Provinciale Colunga. In particolare l'area è situata a nord della via Emilia e della Autostrada, in prossimità del casello di Castel San Pietro.

L'area risulta delimitata a N e W dalla via Colunga, a E dalla via San Carlo e dal confine con il Comune di Castel Guelfo, a Sud dal comparto produttivo Cà Bianca. Ad W l'area risulta confinante con terreni agricoli di altra proprietà. Per un tratto lungo il lato W corre un elettrodotto ENEL MT.

L'impianto urbanistico di progetto sarà ordinato secondo un prevalente orientamento E-W con il fronte principale è rivolto verso la rotonda di collegamento tra la San Carlo e la via Colunga.

Dalla rotonda deriverà direttamente la strada principale di accesso e distribuzione del comparto. Un secondo accesso di servizio sarà previsto da sud, attraverso la viabilità dell'adiacente zona produttiva.

Il paesaggio è prettamente agricolo, con campi a colture estensive e rade alberature, caratterizzato essenzialmente dal reticolo stradale e dal sistema dei canali di scolo e di irrigazione. In prossimità dell'area, ad est, scorre il Canale di Medicina.

La rete viaria principale nell'area interessata è costituita essenzialmente dalla direttrice nord-sud della SP 19 San Carlo che collega a nord il capoluogo con l'area industriale e con Medicina e sulla quale si trova anche il casello autostradale della A14. Sul lato nord dell'ambito si trova via Colunga, SP 31 che collega Castel Guelfo a San Lazzaro con due rotonde, una delle quali costituirà l'accesso al comparto.

A sud è presente la viabilità interna al polo produttivo Ca' Bianca (via G. Passatempi) che si attesta ai limiti del comparto.

La SP 19 San Carlo, nel tratto dal casello autostradale verso nord sino alla Trasversale di Pianura, è classificata dal PTCP e dal PSC come appartenente alla 'Grande rete' - viabilità interesse nazionale e regionale.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico l'ambito si colloca in prossimità di una direttrice del servizio attuale, il comparto dista infatti circa 600 metri dalla fermata del servizio TPER posta su via della Concia in prossimità dell'Outlet di Castel Guelfo e a circa 400 m dalla fermata TPER di Poggio Piccolo.

La stazione di Castel S. Pietro del SFM risulta a circa 4 km. Anche riguardo alla mobilità ciclabile l'ambito si colloca fuori dalla rete esistente, ma è compreso in quella in previsione del PUMS.

L'area ha una superficie territoriale catastale di mq.136.880 a destinazione industriale e commerciale dal vigente PSC e RUE come zona ASP_AN1.1 disciplinato dal capo 3.7 e non inserito in POC.

Il POC stralcio ha i seguenti parametri:

SUPERFICIE TERRITORIALE MQ. 136.880

Uf pari 0,60-0,90 mq/mq di superficie fondiaria, al netto della viabilità, dei parcheggi e del verde.

Il POC/PUA definisce un unico lotto di SF mq. 109.215 e aree ad uso pubblico di cessione per circa mq. 27.664.

SU massima ammissibile = 67.500.

Superficie Coperta SQ massima ammissibile = mq. 64.500 senza decremento delle superfici a verde e permeabili.

h. max 14,50 m.;

h. max strutture particolari 20 m (distanza minima da confini 0,4h);

Gli standard urbanistici sono calcolati, secondo il parere espresso da CM, ed in conformità alla L.R. 24/2017, considerando cumulativamente per i parcheggi pubblici e il verde pubblico il 15% della ST.

Vengono quindi richiesti standard pari a mq. 20.532.

Per i parcheggi pertinenziali, comprendenti anche le postazioni di carico scarico dei mezzi in adiacenza al magazzino e conteggiando gli stalli di sosta degli autoarticolati come 2 posti auto ordinari (PA), il riferimento è alla Tab. 3 del Titolo 6 del RUE tomo III con la maggiore quantità tra 1 PA ogni 400 mq. di SF ovvero e 1 PA ogni 150 mq. di SU (riferita alla massima ammissibile, quindi mq. 65.500) e determinando quindi la necessità di n° 437 PA.

Al fine della qualificazione come ambito APEA la superficie permeabile complessiva (verde pubblico + verde privato) dovrà essere superiore al 25% della superficie territoriale, ed una quota non superiore al 10% della superficie permeabile potrà essere costituita da pavimentazioni permeabili e coperture verdi.

Destinazioni d'Uso ammesse:

- Funzioni D Produttive ed assimilabili ed in particolare gli usi (come definiti all'art. 3.1.1 delle NTA del RUE:
 - d1) attività manifatturiere artigianali ed industriali, comprensive del commercio dei beni di produzione propria con $SdV < 250$ mq. e delle attività direzionali e terziarie connesse, delle 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;
 - d4) attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione di prodotti alimentari e zootecnici;
 - non ammesse attività a rischio incidenti rilevanti;
 - non ammesse attività particolarmente idroesigenti;
 - consentita di elementi di coperture mobili a corredo delle aperture degli edifici per le operazioni di carico e scarico merci a condizione che non siano costituiti da elementi portanti fissi (art. 15.3.4 comma 12).

Le opere che il proponente si impegna a realizzare integralmente, ad esclusiva propria cura e spese, anche ove eccedenti gli importi preventivati, 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) Opere di urbanizzazione interne al comparto, intendendosi compresa la realizzazione del verde pubblico e della viabilità stradale ciclabile e pedonale prevista dal progetto, delle opere idrauliche e degli allacciamenti di rete ENEL, acquedotto e fognature, della pubblica illuminazione delle aree destinate convenzionalmente a cessione gratuita a favore del Comune di Castel San Pietro Terme, ivi compresa la ciclabile fino alla connessione con la viabilità del comparto Ca' Bianca per l'ammontare preventivato di € 970.257,47 IVA e spese tecniche escluse;
- b) Opere di sistemazione della rotatoria di accesso al comparto esistente sulla via Colunga, nel rispetto delle prescrizioni della Città Metropolitana di Bologna che dovrà approvare il progetto esecutivo delle modifiche a tale rotatoria, per l'ammontare preventivato di € 144.628,40 IVA e spese tecniche escluse;
- c) Opere di realizzazione della rotatoria di svincolo dell'accesso del casello A14 sulla SP 19 San Carlo come da progetto realizzato da AUTOSTRADE spa/SPEA Engineering (punto 11.6.2 della Relazione Tecnico Illustrativa del Progetto Esecutivo dell'Ampliamento alla Quarta Corsia e relative tavole progettuali) ivi compresi gli oneri di esproprio delle aree private interessate al progetto, redazione della variante al POC, per l'ammontare preventivato di € 774.966,47 IVA e spese tecniche escluse.

Nel caso il MIT non fornisca l'assenso allo stralcio dal Protocollo di intesa della quarta Corsia della A14 della rotatoria di svincolo del casello autostradale l'opera prevista sarà sostituita da progettazione esecutiva e realizzazione della rotatoria di accesso alla frazione Poggio del Comune

di Castel San Pietro, indicata al n° 12 nella planimetria del POC.

VINCOLI

PTCP

Tav. 1 – IV. Via Colunga e via S. Carlo sono classificate come “viabilità storica (art. 8.5)

Tav. 2 B – Non risultano vincoli sull’area.

Tav. 3 – L’area è indicata come “Principale area produttiva (art. 9.1) – aree urbanizzate e aree pianificate per usi prevalentemente produttivi negli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale”. Fra gli elementi per le politiche attive l’area è inserita in un “ambito produttivo di rilievo sovracomunale, suscettibile di sviluppo per funzioni miste produttive, logistiche e del commercio non alimentare (art. 9.1)”.

Tav. 4 A - La stazione di Castel S. Pietro costituisce fermata del SFM, con parcheggio di scambio per le auto.

Tav. 4 B - La linea del servizio ferroviario metropolitano SFM è prevista con frequenza di 30 minuti.

Tav. 5 - L’ambito S. Carlo è individuato, ai fini della rete ecologica, come “interferenza con aree urbanizzate e aree pianificate (art. 3.5)”. Parallelamente alla S.P. 19 S. Carlo è indicato un “corridoio della rete ecologica provinciale (art. 3.5)”. Il progetto è compatibile con i criteri sopra enunciati.

VALSAT

INQUADRAMENTO

L’area ha una superficie catastale di 136.880 mq. a destinazione industriale e commerciale Ambito AN1.1 non inserito in POC.

L’impianto urbanistico di progetto è ordinato secondo un prevalente orientamento E-W con i due fronti principali rivolti a N verso la rotonda di collegamento tra la San Carlo e la via Colunga ed il comparto industriale esistente a S. Dalla rotonda, come previsto dal PRG previgente, il progetto deriva la strada principale di accesso e distribuzione del comparto. Un secondo accesso è previsto da sud, attraverso la viabilità dell’adiacente zona produttiva.

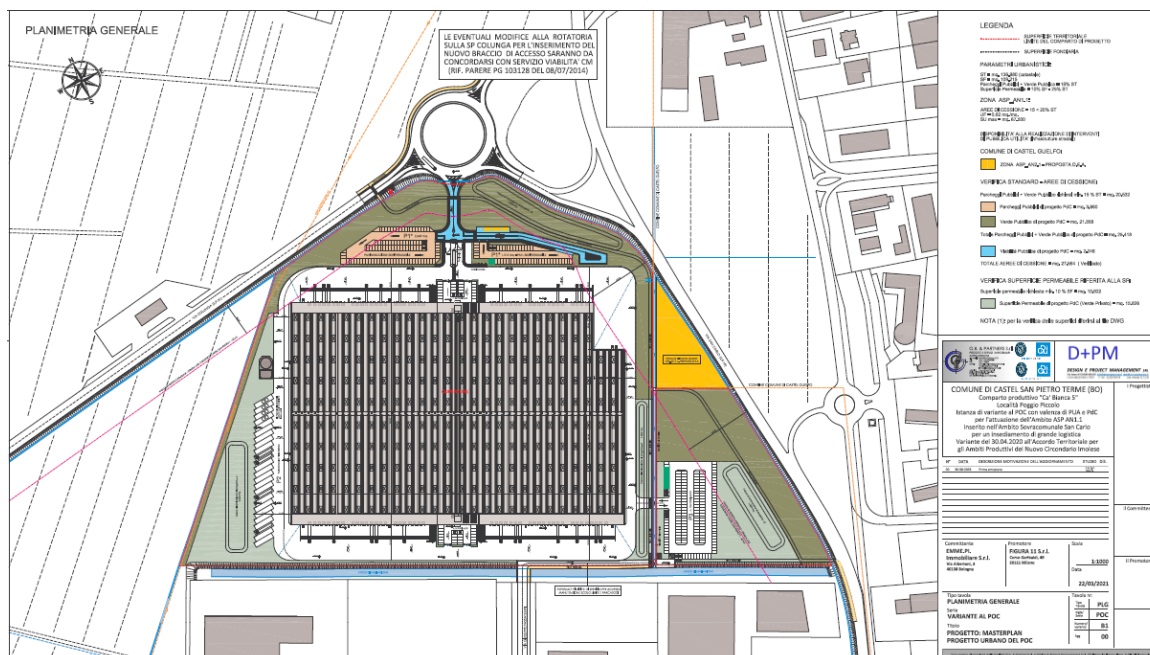
Come detto l’area risulta delimitata a N dalla via Colunga, a E dalla via San Carlo, a W da aree agricole. In adiacenza a tali strade si determina due fasce di rispetto, di 30 m dalla via Colunga e di 60 m dalla via San Carlo, individuate dagli elaborati di PSC.

Il PTCP prevede interventi di riqualificazione dell’ambito produttivo San Carlo nell’ambito del progetto delle Reti Ecologiche.

Gli interventi previsti nell’intorno del PUA riguardano il Parco lungo il Canale di Medicina, la realizzazione di connessioni ecologiche di area vasta, la valorizzazione della S.P. San Carlo, e interventi di mitigazione d’ambito.

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

La SU massima ammissibile individuata dal PUA sarà di mq. 67.500.



Il progetto prevede la realizzazione di un unico edificio principale con destinazione magazzino deposito di superficie coperta SQ circa mq. 59.230, h. m. 12,50 e SUL circa mq. 59.700 determinata da 2 zone soppalcate di circa mq. 380 ciascuna, oltre a edifici di servizio e accessori quali guardiania/portineria (mq. 40), cabina di trasformazione elettrica (mq. 40), cabina idrica e serbatoio gruppo pressurizzazione impianto antincendio (mq. 160).

Il totale SU del progetto edilizio sarà pertanto pari a mq. 59.900 e il totale SQ a mq. 60.430.

Al fine di assicurare la necessaria flessibilità di utilizzo del comparto si definiscono i seguenti parametri edificatori massimi che tengono conto di possibili incrementi di superficie:

- Superficie Coperta SQ massima ammissibile max mq. 64.500 senza decremento delle superfici a verde e permeabili;
- Superficie Utile SU=SC massima ammissibile max mq. 67.500 utilizzabile per ampliamenti fino alla concorrenza della SQ massima ammissibile senza decremento delle superfici a verde e permeabili e per l'eccedenza per soppalcature interne, con le modalità specificate nelle NTA, previo conguaglio degli oneri U1, U2, U3 D+S e ERS.

Gli standard urbanistici sono calcolati, considerando cumulativamente per i parcheggi pubblici e il verde pubblico il 15% della ST.

Abbiamo quindi complessivamente standard richiesti mq. 20.532 < standard di progetto mq. 25.418 (verde pubblico mq. 21.558 + parcheggi pubblici mq. 3.860).

Il verde pubblico (comprensivo delle depressioni inerbite della laminazione B di mq. 2300 ma esclusa la porzione in Comune di Castel Guelfo) risulta ampiamente superiore al 10% della ST (comunque superiore a 10 mq./100 mq. SU e comunque verificata anche detraendo la vasca di laminazione).

La superficie permeabile del lotto, pari al verde privato è di mq. 16.056 pari a circa il 14,60% della SF e quindi superiore al minimo richiesto. La superficie permeabile complessiva (verde pubblico mq. 21.558 + verde privato mq. 16.056) è pari a circa mq. 37.614 pari al 27,48 % della ST e pertanto superiore al 25% richiesto per APEA.

L'immobile in progetto è costituito da un magazzino di grandi dimensioni, suddiviso in 4 comparti separati, suscettibili di gestione autonoma o collegata, ognuno ad unico piano fuori terra destinato allo stoccaggio di merce di varia tipologia, con piccola porzione soppalcata dove sono collocati gli uffici. Il magazzino ha forma rettangolare di dimensione m. 200,00 x m. 300,00 con i fronti più lunghi dell'edificio a nord e sud destinati al ricevimento ed alla spedizione delle merci con 4 gruppi di 23 baie di carico e scarico merci.

Le aree cortilive sono soprattutto destinate alle manovre ed allo stazionamento dei mezzi pesanti. Nei comparti destinati a deposito/magazzino saranno occupati, a regime, complessivamente circa 90 operai che svolgeranno attività di carico e scarico, dei quali nelle zone uffici circa 20 impiegati con mansioni contabili ed amministrative.

Nella zona picking/scaffalato saranno previsti 2 turni di lavoro che copriranno la fascia oraria 06.00-18.00, mentre gli uffici svolgeranno la loro attività negli orari consueti 8.00 – 18.00.

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.

Il progetto prevede un accesso principale carrabile a doppio senso di marcia, innestato sulla rotatoria esistente sulla S.P. Colunga, che pertanto si articolerà su quattro bracci.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico l'ambito si colloca in prossimità di una direttrice del servizio attuale, il comparto dista infatti circa 600 metri dalla fermata TPER posta su via della Concia in prossimità dell'Outlet in Comune di Castel Guelfo e a circa 400 m dalla fermata TPER di Poggio Piccolo.

La stazione di Castel S. Pietro del SFM risulta a circa 4 km. a S.

In prospettiva occorrerà implementare per tutto il Polo San Carlo, la presenza di un sistema di trasporto pubblico (o collettivo) per gli addetti, in grado di garantire un livello di servizio adeguato in relazione ai turni lavorativi previsti, rispetto al bacino di utenza dei lavoratori. Riguardo alla mobilità ciclabile l'ambito si colloca in prossimità della direttrice tra Castel San Pietro e Medicina prevista dal PUMS.

Il progetto prevede una rete ciclabile interconnessa a N e S con la viabilità esistente.

Tuttavia è evidente la necessità della presenza di un'adeguata rete ciclabile di connessione tra l'attività logistica e la fermata SFM di CSPietro e il centro abitato.

La qualità delle aree stradali è affidata principalmente alle fasce di verde alberato che affiancano la viabilità principale progetto, al sistema dell'illuminazione pubblica e alle recinzioni uniformate.

La viabilità è connessa al sistema della sosta, organizzato con percorrenze principalmente a senso unico che consentono di facilitare gli attraversamenti a raso della viabilità.

All'interno delle zone di parcheggio si realizzano percorsi pedonali protetti attrezzati per garantire la piena accessibilità all'utenza disabile.

L'accesso secondario è destinato principalmente a funzioni di servizio e comporterà la realizzazione di un ponte carrabile sopra la vasca di laminazione del comparto Ca' Bianca.

Principali interventi di mitigazione ambientale previsti dal progetto e requisiti APEA:

1. soddisfacimento dei requisiti APEA;
2. efficientamento del trasporto pubblico;
3. attuazione parziale della direttrice ciclabile lungo la San Carlo prevista dal PUMS;

4. integrazione di ambito dello studio del traffico;
5. dotazione ecologico forestale sui bordi dell'insediamento;
6. adesione agli indirizzi Green Logistic.

Per quanto attiene il trasporto pubblico nelle more della implementazione di tale servizio, si evidenzia l'impegno del proponente (con modalità previste nella Convenzione e in aderenza al disposto dell'art. 20 comma 2 della LR 24/2017) sia a finanziare nel periodo transitorio un servizio da e per la stazione SFM di Castel San Pietro, cadenzato in relazione alle esigenze degli addetti, che, quando sarà attivato a regime il servizio di TPM, a finanziare l'acquisto degli abbonamenti necessari per gli addetti.

Per la mobilità ciclabile il progetto prevede una rete ciclabile interconnessa a N e S con la viabilità esistente.

In collaborazione con il comparto Ca Bianca 6, viene redatto un progetto complessivo di fattibilità in coerenza con le previsioni del Biciplan e in estensione alla rete comunale, con previsione di realizzazione del tratto tra Castel San Pietro, Stazione FFS e interconnessione SP 19/SP31 dell'asse ciclabile Castel San Pietro – Medicina previsto dal PUMS e dei collegamenti all'insieme dei comparti previsti nel Polo San Carlo.

Per quanto attiene la dotazione ecologico forestale il progetto prevede di armonizzare l'intervento con gli elementi del paesaggio rurale tramite fasce arboree di bordo 10-20 m. tali da costituire aree di forestazione urbana aumentando il verde e il drenaggio urbano, in particolare il microclima urbano e l'abbattimento di inquinanti atmosferici, anche adottando soluzioni progettuali tali per cui le strutture verticali del manufatto siano in parte rivestite da rampicanti (pareti verdi) e utilizzando le specie più performanti contenute nel regolamento del verde del Comune di Bologna e nel Piano della qualità dell'aria della Regione Toscana) destinando a tale scopo oltre il 25% della ST interessata dall'insediamento con l'impianto di fasce arboree ad alto assorbimento di CO₂, e convertendo a tale assetto anche parte della dotazione a parcheggi pubblici.

TRAFFICO

Per quanto riguarda il traffico è stato presentato per l'Accordo di Programma del POLO SAN CARLO (Z.I. SAN CARLO) uno specifico STUDIO DEL TRAFFICO finalizzato alla valutazione degli effetti sulla mobilità dell'attuazione di diverse proposte progettuali mirate ad insediarsi nell'ambito del Polo San Carlo con attività di tipo logistico.

Il Polo San Carlo, denominato anche Z.I. San Carlo, situato a cavallo tra i territori comunali di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo, risulta essere uno dei quattro siti identificati dal PUMS della Città metropolitana di Bologna all'interno dei quali sviluppare insediamenti logistici.

Nelle recenti analisi sviluppate nell'ambito del QC del PTM 2020 sugli ambiti produttivi la Z.I. San Carlo è stata valutata con un grado di accessibilità già alto nello scenario attuale e destinato a migliorare sino a raggiungere l'ottimo nello scenario a regime previsto dal PUMS.

Il Polo San Carlo si candida dunque a ricevere uno sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici e questo richiede alcune verifiche sul sistema della viabilità sia a scala macro che su elementi puntuali. Lo scopo dello Studio del traffico è dunque proprio quello di prendere in esame complessivamente e in modo integrato le proposte insediative avanzate, costituendo un riferimento, come richiesto peraltro dal Servizio Pianificazione della mobilità della Città Metropolitana, per le valutazioni relative ai singoli ambiti attuativi.

I comparti per i quali sono state avviate o sono di prossimo avvio le procedure amministrative finalizzate all'insediamento nel Polo e che sono 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.

Parallelamente all'insediamento delle attività previste per i diversi ambiti, lo scenario futuro ha implementato una serie di opere infrastrutturali previste dalle municipalità di Castel San Pietro Terme e Castel Guelfo e finalizzate a migliorare le condizioni di accessibilità al Polo San Carlo, o comunque previste all'interno degli schemi progettuali dei comparti.

In merito alla mobilità sostenibile, lo Studio rileva che la rete del trasporto pubblico metropolitano

nell'area di Castel San Pietro Terme prevede, nello scenario PUMS (2030), una rete di terzo livello potenziato a 60' con un numero di 16 corse al giorno distribuite su un orario di servizio di 16 ore, dalle 6:00 alle 21:00. I centri di mobilità più vicini all'area di studio sono situati a Medicina e Castel San Pietro Terme, quest'ultimo risulta essere anche un importante punto di interscambio tra SFM e Bus (I e II Livello).

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

Il Polo San Carlo rappresenta già un importante insediamento produttivo di ambito sovralocale con un'estensione attuale di quasi 225 ha già insediati e circa 87 ha di superficie potenzialmente insediabile.

La tabella mostra i principali dati insediativi e di carico urbanistico previsti dai progettisti per ciascun comparto.

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

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

È necessario tuttavia tenere conto che ad eccezione del comparto Ca' Bianca 6 – lotto 2, per tutti gli altri comparti non si conosce la destinazione finale specifica, non essendo ancora individuabile l'utilizzatore finale.

Essendo le attività logistiche potenzialmente insediabili molto differenziate in termini di flussi veicolari indotti, in accordo con le finalità specifiche di questo Studio, che intendono verificare la capacità del sistema stradale attuale di supportare i nuovi insediamenti, prevedendo eventuali criticità, e 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, dai comparti oggetto di analisi.

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, salvo che per il Lotto 1 di Ca' Bianca 6 per il quale è già stato approvato il PUA con destinazione specifica a centro di distribuzione di un operatore commerciale. I parametri assunti con i progettisti e i tecnici della Città metropolitana hanno riguardato il numero

di addetti e di conferitori/prelevatori per unità di SU, assunti entrambi pari a 300.

Il carico urbanistico complessivo di tutti i comparti insediati nello scenario di progetto è stato così stimato, a partire dalle previsioni insediative in termini di superfici destinate ai diversi usi, in circa 2.650 unità/g contro i circa 1.600 indicati dai progettisti.

Da specifiche indagini sulla mobilità degli addetti emerge che l'uso dell'auto come conducente è nettamente prevalente arrivando a sfiorare il 95% dei casi, tutti gli altri mezzi svolgono un ruolo marginale.

Nello scenario futuro già gli accordi che verranno assunti tra attuatori dei comparti ed Enti pubblici prevedono la realizzazione di opere come il collegamento ciclabile tra la stazione di Castel San Pietro e ciascun comparto, o il contributo ad un servizio di navetta tra la stessa stazione e il polo produttivo, destinate a favorire l'impiego di mezzi alternativi all'auto.

Inoltre, lo stesso PUMS prevede il potenziamento del sistema di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma anche a servizio del Polo San Carlo.

Tuttavia, cautelativamente, le verifiche prodotte in questo studio, sempre in condivisione con i progettisti e i tecnici della Città metropolitana, hanno mantenuto un uso dell'auto da parte degli addetti previsti nei nuovi comparti pari al 100%.

Sono riportati in tabella i valori assoluti degli indicatori per la valutazione degli scenari futuri rispetto allo scenario attuale - valori riferiti all'ora di punta della mattina:

Parametri	Unità di misura	Scenario Attuale	Scenario Futuro senza interventi	Scenario Futuro con interventi
Lunghezza totale di rete attiva	km	102,89	104,53	104,66
Percorrenza totale	veicoli*km	33620	35055	35200
Tempo totale di viaggio	ore	602,62	641,71	645,69
Percentuale di rete con $l_c > 100$	%	0,0%	0,3%	0,0%
Percentuale di veicoli*km su rete con $l_c > 100$	%	0,0%	0,9%	0,0%
Percentuale di rete con $75 < l_c < 100$	%	0,8%	0,6%	1,0%
Percentuale di veicoli*km su rete con $75 < l_c < 100$	%	2,5%	1,8%	3,1%
Percentuale di rete con $l_c < 75$	%	99,2%	99,1%	99,0%
Percentuale di veicoli*km su rete con $l_c < 75$	%	97,5%	97,3%	96,9%
Velocità media	km/h	63,23	61,72	59,45

E' stata inoltre effettuata l'analisi delle principali intersezioni della rete stradale che serve il Polo San Carlo. Anche grazie agli interventi infrastrutturali previsti (inserimento di rotatorie al posto delle attuali intersezioni, descritte di seguito) si rileva non solo una situazione di compatibilità con le previsioni insediative dei nuovi comparti logistici, ma soprattutto un netto miglioramento rispetto alla situazione attuale.

Interventi infrastrutturali:

1. trasformazione dell'intersezione a rotatoria tra il collegamento al casello autostradale di Castel San Pietro Terme sulla A14 e la SP 19 San Carlo;
2. trasformazione dell'intersezione a rotatoria tra la SS 9 Emilia Levante, via Cova e via Roma;

3. trasformazione dell'intersezione a rotatoria tra la SP 31 Stradelli Guelfi e via Legnana;
4. trasformazione dell'intersezione a rotatoria tra la SP 31 Stradelli Guelfi e via Cartara;
5. trasformazione dell'intersezione a rotatoria tra la SP 31 Stradelli Guelfi e via dell'Industria.

ARIA

Poiché è documentato nel Comune di Castel San Pietro terme il superamento del valore limite giornaliero di PM10, l'incremento di ulteriori fonti di emissioni inquinanti è ammesso a fronte della messa in atto di misure mitigative: in tal senso il progetto prevede, in conformità a quanto previsto all'art 21 comma 3 lettere b), c), d) della LR 24/2017, la realizzazione di fasce di verde alberate sia sul confine ovest che lungo la San Carlo e in prossimità della rotatoria di collegamento, integrate con le modeste depressioni inerbite che fungono da vasche di laminazione.

Le essenze sono scelte tra quelle che garantiscono il maggiore assorbimento di CO2 e di PM10.

Tale impianto sarà proseguito anche nella zona dove il progetto prevedeva un parcheggio pubblico per camion che è stato eliminato per prescrizioni emerse in Conferenza dei Servizi e nella zona di proprietà in Comune di Castel Guelfo.

Le possibili sorgenti ad emissione inquinante in atmosfera derivanti dal progetto sono essenzialmente riconducibili ai flussi di traffico indotti.

Le attività logistiche da insediare previste nel progetto non hanno fonti emissive apprezzabili.

Al fine di verificare la sostenibilità dell'intervento si procede determinando il bilancio emissivo, ovvero la quantificazione e confronto con lo scenario attuale in termini di emissioni generate dall'aumento del traffico sulla rete viaria di interesse. Tale valutazione appare decisamente cautelativa in quanto lo stato attuale non tiene conto di tutte le altre sorgenti emissive presenti con particolare riferimento alla zona produttiva adiacente al sito di intervento.

Per la quantificazione è stata ipotizzata una media di veicoli con caratteristiche emissive di tipo EURO II. L'estensore dello studio non ha ritenuto necessaria una suddivisione dettagliata della composizione del parco veicoli valutando che l'incidenza del flusso di progetto rispetto allo scenario attuale abbia interesse solo in termini relativi e non assoluti (per valutare i quali sarebbero necessari innumerevoli dati difficilmente recuperabili per la caratterizzazione dello scenario attuale).

Si ricava infine l'emissione complessiva negli scenari attuale e futuro con il nuovo insediamento commerciale utilizzando dei fattori medi emissivi per il "veicolo leggero tipo" ed il "veicolo pesante tipo". Tale valutazione evidenzia che:

- l'incidenza sul lungo periodo, che risulta quella maggiormente significativa in quanto potenzialmente in grado di determinare modifiche nello stato di qualità dell'aria della zona, risulta pressoché trascurabile con valori pari al 3,37% per NO2 ed al 2,45% per le PM10;
- l'incidenza sul singolo giorno non risulta significativa per il periodo festivo con valori inferiori al 1% per i due inquinanti considerati;
- l'incidenza sull'ora massima non risulta significativa per il periodo festivo con valori pari al 3,1 % circa per l'NO2;
- l'incidenza oraria e giornaliera nel periodo feriale risulta pressoché trascurabile con valori di incidenza inferiori al 4 % per i due inquinanti considerati.

Le valutazioni riportate evidenziano in sintesi che l'insediamento di progetto ha una incidenza sullo stato di qualità dell'aria che può essere considerata di scarsissimo significato.

Come specificato in precedenza, in linea generale, si ritiene che il progetto presentato (di tipo commerciale) presenti condizioni ampiamente migliorative rispetto allo scenario ad oggi vigente

che prevede nell'area un insediamento di tipo produttivo inteso in senso più generale.

RUMORE

Per effettuare le analisi di impatto acustico si procede secondo lo schema metodologico seguente:

- Analisi del sito di studio e verifica delle possibili sorgenti di disturbo presenti;
- Individuazione dei recettori sensibili
- Individuazione e caratterizzazione delle sorgenti di inquinamento
- Caratterizzazione della situazione ante-operam
- Scelta del modello di simulazione
- Scenari di simulazione e calcolo dei $LeqA$ [dBA] sui ricettori individuati
- Analisi dei risultati e confronto con le normative vigenti

Dall'analisi territoriale si evince che, dal punto di vista delle potenziali sorgenti di disturbo acustico, le fonti di rumore esistenti e maggiormente significative sono riconducibili ai flussi veicolari delle arterie indicate ed in misura minore alle attività produttive ubicate nel lato sud rispetto al perimetro di intervento.

La classificazione acustica prevede la classe V per il comparto e la IV per le fasce di rispetto stradale su tutti i fronti eccetto il margine ovest, in cui è in adiacenza per due terzi della lunghezza del lato, ad un ambito rurale posto in classe IIII.

Si specifica che, in considerazione dei provvedimenti restrittivi adottati dal Governo a seguito dell'emergenza Corona virus, con conseguente impossibilità ad eseguire monitoraggi acustici e relative valutazioni attendibili in tale contesto, soprattutto per quanto riguarda i flussi veicolari, nello studio si è fatto riferimento ai rilievi acustici e contemporanei conteggi di traffico effettuati dagli scriventi nel luglio 2020 nell'ambito dello studio acustico del vicino Comprato Cà Bianca 7, utili in particolare per la taratura del modello di simulazione acustica.

L'individuazione dei recettori è fatta tenendo in considerazione le sorgenti di impatto previste dalla realizzazione del progetto e la Classificazione Acustica Comunale che sintetizza il grado di sensibilità del territorio al disturbo acustico.

In linea generale si considerano tutti gli edifici presenti nelle immediate vicinanze dell'area di intervento con particolare riferimento alle funzioni residenziali.

Si evidenzia che, per la valutazione dell'inquinamento acustico, è sempre "sfavorito" l'edificio più vicino alla sorgente di disturbo che non ha barriere ed ostacoli interposti, cioè che "vede" direttamente la sorgente e che è caratterizzato da una classificazione acustica più restrittiva in termini di limiti ammissibili.

Visto che le sorgenti di disturbo acustico di progetto sono riconducibili essenzialmente al traffico indotto, che si distribuisce completamente sulla SP31 e sulla SP19, i principali recettori sensibili sono gli edifici che risentono dell'aumento di traffico derivante dal nuovo intervento e quindi gli edifici posizionati sulle due strade provinciali.

Le sorgenti di disturbo di progetto sono individuabili nel flusso di traffico indotto dalle attività previste dall'intervento (sulla rete viaria e nei parcheggi di progetto), dagli impianti a servizio delle funzioni insediabili e dalle baie di carico/scarico merci.

Visto che le sorgenti principali di disturbo sono i flussi veicolari ed i recettori più sensibili all'impatto sono quindi gli edifici ubicati lungo le arterie interessate, il clima acustico ante operam nei pressi dei tanti recettori individuati è stato ricostruito attraverso l'utilizzo di modellistica di simulazione caratterizzando con precisione lo stato attuale del traffico sulla rete viaria.

Il modello di calcolo utilizzato è il software LIMA3.

I valori degli scenari simulati per i valori assoluti di immissione, riguardanti il periodo diurno e notturno, hanno indicato la compatibilità dell'intervento ed in specifico hanno evidenziato un impatto che può essere considerato trascurabile ai recettori individuati.

Ai fini della valutazione del criterio differenziale, sono stati cautelativamente presi in considerazione entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno in quanto al momento non è noto il soggetto che si insedierà nel futuro comparto logistico; le sorgenti acustiche interne al comparto sono pertanto state considerate attive in entrambi i periodi normativi.

Il contributo delle sorgenti interne al comparto, pur nelle condizioni cautelative valutate, non è tale da poter mai determinare un superamento del limite differenziale.

GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA – SUOLO E SOTTOSUOLO

In base alla vigente normativa è stato condotto uno studio che si è articolato nella raccolta dei dati bibliografici e nell'esecuzione di una specifica campagna geognostica, finalizzata sia alla ricostruzione della stratigrafia locale sia all'acquisizione dei parametri geomeccanici e delle caratteristiche idrogeologiche e sismiche dei terreni presenti nell'area.

Il lotto in esame, posto alla quota di circa m. 46 s.l.m., si presenta del tutto pianeggiante con irrilevanti pendenze verso N/NE.

Attualmente l'evoluzione geomorfologica dell'area è legata principalmente all'attività antropica e in particolar modo agli interventi edilizi ed infrastrutturali.

I dati geognostici rilevati e quelli di letteratura concordano nell'individuare un acquifero freatico formato da una successione di orizzonti litologici con struttura lentiforme.

Tali alternanze di strati e/o banchi a diversa granulometrica caratterizzano un acquifero a falda libera e cioè delimitato solo inferiormente da un substrato impermeabile.

Detto livello idrogeologico può anche presentarsi localmente confinato, in modo più o meno parziale, ma risulta comunque in diretta comunicazione con l'infiltrazione superficiale. Nei fori delle 3 prove penetrometriche statiche, eseguite in data 29-11-2013, è stato rilevato la presenza di acqua il cui livello statico si è stabilizzato tra -2,5 m e -2,6 m dal piano di campagna attuale.

La falda freatica, in genere caratterizzata da bassi valori di trasmissività e da variabilità nel livello piezometrico è in stretta relazione con gli apporti meteorici.

Il suo livello potrebbe raggiungere e superare il piano di fondazione, tuttavia, dato il modesto carico idraulico, essa non esercita spinte idrostatiche significative alla base dello stesso.

Sulla scorta dei dati bibliografici rilevati nel periodo 1976-2002 la fluttuazione stagionale della falda superficiale in questa zona è risultata inferiore a 0,5 m dal p.c.

L'unico rischio geologico incidente sull'area in esame, e che interessa gran parte della pianura, è rappresentato dalla subsidenza intesa come abbassamento del suolo. Nella zona interessata dall'intervento edificatorio risultano abbassamenti variabile tra 1,0 e 2,5 cm/anno. Tali valori, anche se preliminarmente da considerarsi accettabili rispetto alla fattibilità dell'intervento, dovranno essere definitivamente valutati anche in funzione delle scelte strutturali.

Per determinare le caratteristiche fisico-meccaniche dei terreni per i primi metri del sottosuolo ed effettuare una valutazione litologica degli stessi sono state eseguite, in data 29-11-2013, n. 3 prove penetrometriche statiche, che hanno raggiunto rispettivamente le profondità di m. 22,2 (CPT1), m. 15,2 (CPT2) e m. 18,6 (CPT3) dall'attuale piano campagna (spinti fino al rifiuto all'avanzamento della colonna delle aste per la presenza di sedimenti compatti con valori della resistenza alla punta superiori a 250 Kg/cm²). Dal profilo penetrometrico, ricostruito con le 3 prove, risulta una discreta uniforme distribuzione areale e verticale dei sedimenti per i primi metri nel sottosuolo che

può essere schematizzata in tre distinti livelli.

Dalle analisi eseguite si evince la compatibilità dell'insediamento.

In relazione alle opere idrauliche il progetto distingue i flussi di acque nere, di acque torbide e con possibile veicolazione di agenti inquinanti e di 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 e rete pubblica, la presenza di un pozzetto degrassatore delle acque di prima pioggia.

Il progetto della rete di scolo delle acque bianche si riconnette allo Scolo Limite in prossimità del perimetro del comparto stesso.

In particolare si precisa che verrà realizzata un sistema di collettori e vasche di laminazione dedicato esclusivamente alla rete delle acque bianche del comparto, al fine di consentire il rilascio dilazionato delle acque verso lo Scolo Sestola nel rispetto del principio della invarianza idraulica.

Le superfici a verde perimetrali manterranno il naturale scolo verso le canalette stradali esistenti.

Essendo esclusa la previsione di stoccaggio diretto sulle superfici di strade e parcheggi di materiali inquinanti, non è previsto trattamento delle acque di prima pioggia.

La rete delle acque nere raccoglierà gli scarichi dei nuclei servizi igienici e sarà collegata ad un collettore esistente lungo la strada provinciale.

Stante la scarsa ricettività di tale collettore collegato all'impianto di depurazione del capoluogo, verrà realizzata una vasca di contenimento di capienza pari alla quantità di deflusso giornaliera.

Lo scarico da tale vasca avverrà mediante pompaggio o comunque tramite valvola elettrocomandata con possibilità di monitoraggio da parte di HERA.

La quantità massima media giornaliera di scarico ammessa nel collettore comunale è di 1 l/sec.

Tutti gli scarichi provenienti dai servizi verranno dotati di fossa IMHOF adeguatamente dimensionata e di sifone firenze adeguatamente ventilato.

Gli scarichi derivanti da servizi pubblici (bar, ristoranti, aree attrezzate esterne), verranno dotati di idonei pozzetti degrassatori.

E' esclusa la possibilità di conferimento alla fognatura di acque nere di reflui industriali, che andranno in ogni caso preventivamente depurati all'interno dei lotti di insediamento.

In merito dell'invarianza idraulica nella situazione attuale il terreno presenta una generale pendenza verso N e drena prevalentemente (circa 80%) attraverso una serie di scoline con andamento NNE intercettate a circa m 40 dalla rotatoria da un fosso superficiale con andamento E-SE che si connette con lo Scolo Sestola subito prima del tombamento diam. 800 dello stesso al di sotto della sede stradale. Per il resto il terreno scola verso le canalette stradali a loro volta collegate allo Scolo Sestola che quindi è l'unico corpo idrico ricevente i deflussi superficiali dall'area di progetto.

Il proponente ritiene opportuno dimensionare la capacità di invaso come se tutto il terreno fosse impermeabile e quindi per una Capacità di Laminazione Totale pari a mc. = $13,69 \times 500$ mc. = 6.845 mc., arrotondati a mc. 7.000. Tale laminazione è realizzata, in destra dello Scolo Sestola, con una depressione inerbita del terreno al di sotto della scarpata stradale e lungo la canaletta con restituzione nella stessa (vasca D mq. 1500 capienza di laminazione mc. 1650). In sinistra dello Scolo Sestola è realizzata la laminazione principale organizzata su tre sistemi autonomi:

- a N una depressione inerbita in prossimità della rotatoria (vasca B mq. 2300 capienza di laminazione mc. 2530) e un collettore di laminazione costituito da una tubazione diam. 1.000 interrata raccolgono tutti gli scarichi acque bianche delle aree pubbliche e li

restituisce in caso di incapienza alla vasca di laminazione tramite pozzetti a sfioro e opportune canalizzazioni di raccordo.

- A E e W due vasche di laminazione (vasca A mq. 2000 capienza di laminazione mc. 2200 e vasca C mq. 1500 capienza di laminazione mc. 1650) e due collettori costituiti ciascuno da una coppia di tubazioni diam. 1000 che corrono perimetralmente all'edificio raccolgono le acque dei tetti e dei piazzali (queste ultime preventivamente disoleate) e li restituiscono in caso di incapienza alle vasche di laminazione tramite pozzetti a sfioro e opportune canalizzazioni di raccordo.

L'altezza di laminazione è calcolata in cm. 110 e la quota di fondo delle vasche è superiore alla quota di scorrimento dello Scolo Sestola.

L'altezza dello sfioro è inferiore alla quota di scorrimento delle fognature afferenti.

I collettori pertanto scaricano sulle vasche solo quando in pressione, limitando i periodi di allagamento delle stesse ai casi di piogge più consistenti.

Sia i collettori che le vasche sono collegati allo Scolo Sestola, in corrispondenza dell'attuale fosso con andamento E-W, tributario dello Scolo Sestola, la cui geometria di immissione non viene modificata.

Subito a monte della immissione nello Scolo Sestola il fosso esistente viene intercettato da un pozzetto dotato di valvole clapet di ritegno per la immissione dai sistemi di laminazione.

Invariata la sezione del fosso di immissione, la condotta a monte derivante dalle laminazioni sarà strozzata al dimensionamento corrispondente al deflusso ante operam e sarà pertanto diam. 350 piena all'80% e con pendenza del 0,5%.

Per semplicità costruttiva il progetto utilizza una tubazione in PVC diam. 400 con pendenza dello 0,15%.

La capienza totale della laminazione sarà quindi di poco superiore a mc. 8.000 mentre la capienza dei collettori sarà di mc. 1.600 per complessivi mc. 9600 e la capienza sufficiente alla laminazione di piogge di mm. 70, al lordo dell'assorbimento delle superfici permeabili e pari a circa la media massima mensile del trentennio.

Nei mesi di pioggia si prevede che la vasca si riempia 1/2 volte al mese.

In caso di fenomeni di particolare intensità e durata, da individuarsi in piogge di mm. 100, si prevede la possibilità dell'allagamento delle zone a verde esterne alle vasche di laminazione per un battente massimo di cm. 5/10 e successivo deflusso naturale nei corpi idrici perimetrali, senza rischio di allagamento delle sedi stradali interne o esterne all'area di intervento.

A tal fine le aree a verde saranno in sede di intervento, opportunamente sagomate.

ENERGIA

Il progetto prevede la realizzazione degli allacciamenti alle utenze del lotto con possibilità di alimentazione sia in bassa sia in media tensione.

L'utenza verrà derivata dalla linea MT esistente e collegata alla rete ENEL esistente all'interno del comparto produttivo esistente a sud.

La cabina ENEL di progetto sul lato N verrà affiancata da una cabina privata di trasformazione e dalla cabina di interconnessione per il fotovoltaico.

Il progetto persegue la 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.

Nell'ambito del progetto l'edificio di progetto prevede l'utilizzo esclusivo di fonti rinnovabili.

L'uso esclusivo delle fonti rinnovabili per l'approvvigionamento energetico per la climatizzazione, sarà consentito dalla realizzazione di un impianto fotovoltaico installato sulle coperture degli edifici e dimensionato per assicurare la copertura dei consumi complessivi per la climatizzazione degli uffici e servizi.

La climatizzazione del magazzino non è prevista.

Il progetto persegue altresì l'obiettivo di ottimizzare le prestazioni del sistema di illuminazione naturale ed artificiale al fine di riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂, applicati ai sistemi di illuminazione interna (come sorgenti a basso consumo, corpi illuminanti efficienti, sensori di presenza e regolatori del flusso luminoso in funzione della luce naturale) ed ai sistemi di illuminazione esterna in applicazione della normativa regionale vigente (Lr 19/2003), ai fini di risparmio energetico e contenimento dell'inquinamento luminoso.

Le movimentazioni interne delle merci saranno effettuate con apparecchi elettrici per i quali sono previste apposite stazioni di ricarica.

Per gli autoveicoli sia leggeri che pesanti sono previste all'interno del lotto stazioni di ricarica nei parcheggi di progetto.

Sono altresì previste stazioni di ricarica in area pubblica e la predisposizione alla ricarica elettrica del 20% dei parcheggi nel rispetto del D. Lgs. 257/2016.

RIFIUTI

Per quanto riguarda il ciclo dei rifiuti il progetto prevede la realizzazione del recupero e avvio al riciclo integrale degli imballaggi tramite l'individuazione di idonee piazzole per l'alloggiamento dei contenitori per raccolta RSU e per raccolta differenziata.

Saranno individuati, in accordo con le indicazioni del Servizio Ambiente di HERA, all'interno del lotto unico di progetto, spazi per la raccolta del rifiuto normale e differenziato e per contenitori scarrabili per materie plastiche, legno, carta.

ASPETTI ECOLOGICI, NATURALISTICI E PAESAGGISTICI

L'area è collocata nella zona di pianura a nord del capoluogo. Il paesaggio è prettamente 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 E scorre il Canale di Medicina.

Il PTCP prevede interventi di riqualificazione dell'ambito produttivo San Carlo nell'ambito del progetto delle Reti Ecologiche.

Gli interventi previsti riguardano il Parco lungo il Canale di Medicina, la realizzazione di connessioni ecologiche di area vasta, la valorizzazione della S.P. San Carlo, e interventi di mitigazione d'ambito.

Di questi i primi due non interessano le aree del comparto, il terzo interessa aree limitrofe al comparto ed in parte aree già oggetto di cessione alla Provincia di Bologna, che ha già attuato parte degli interventi previsti.

Per quanto agli interventi di mitigazione, il progetto prevede la realizzazione di fasce di verde alberate sia sul confine W che lungo la San Carlo e in prossimità della rotatoria di collegamento, dove il progetto prevede le aree verdi di maggiore consistenza, integrate con le modeste depressioni inerbite che fungono da vasche di laminazione.

La scelta delle essenze alberate è coerente con le indicazioni del progetto di Reti Ecologiche.

VERDE PUBBLICO

Per quanto attiene la dotazione ecologico forestale il progetto intende armonizzare l'intervento con gli elementi del paesaggio rurale tramite fasce arboree di bordo 10-20 m tali da costituire aree di forestazione urbana aumentando il verde e il drenaggio urbano, in particolare il microclima urbano e l'abbattimento di inquinanti atmosferici, anche adottando soluzioni progettuali tali per cui le strutture verticali del manufatto siano in parte rivestite da rampicanti (pareti verdi) e utilizzando le specie più performanti contenute nel regolamento del verde del Comune di Bologna e nel Piano della qualità dell'aria della Regione Toscana) destinando a tale scopo oltre il 25% della ST interessata dall'insediamento con l'impianto di fasce arboree ad alto assorbimento di CO₂, e convertendo a tale assetto anche parte della dotazione a parcheggi pubblici.

PIANO DI MONITORAGGIO

Alla luce degli interventi previsti e degli impatti attesi pur evidenziandosi che gli impatti identificati non hanno evidenziato particolari criticità, si ritiene di dover prevedere un piano di monitoraggio per quanto attiene la matrice acustica e di inquinamento dell'aria in quanto non è stato possibile effettuare rilevazioni aggiornate a causa della emergenza COVID e perché non è di facile valutazione l'impatto che avrà la 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.

Si prevede pertanto l'effettuazione di una campagna di rilevazione del traffico indotto a regime dell'impianto, entro 24 mesi dal completamento, nonché la rilevazione del clima acustico negli stessi termini temporali. Tali impegni saranno riportati nelle convenzioni attuative.

MONITORAGGIO POST OPERAM TRAFFICO

Lo studio del traffico realizzato per il POLO S. CARLO riconosce che le valutazioni condotte hanno alla base una incertezza sulle caratteristiche specifiche delle attività logistiche che si insedieranno nei diversi comparti, per i quali, ad eccezione del comparto Ca' Bianca 6 – lotto 2, non risulta ancora individuabile l'utilizzatore finale.

Essendo le attività logistiche potenzialmente insediabili molto differenziate in termini di flussi veicolari indotti, propone un periodo di monitoraggio che aiuti a mantenere sotto controllo l'evoluzione del traffico indotto nel corso della progressiva attuazione dei comparti che sono stati oggetto delle verifiche e dei relativi interventi infrastrutturali.

Il monitoraggio ha come obiettivo quello di verificare, una volta avviata la realizzazione dei comparti, se i flussi veicolari riscontrati sulla rete siano coerenti con le ipotesi di attrazione/generazione e scelta modale utilizzati nello studio e riguardanti gli addetti, nonché il numero e la tipologia dei veicoli impiegati per la movimentazione delle merci.

L'attuazione del monitoraggio, con cadenza annuale dovrebbe essere articolato prevedendo almeno:

- una campagna di monitoraggio del traffico veicolare sulla viabilità principale del polo San Carlo con:
 - rilievo di durata settimanale dei veicoli transitanti su alcune sezioni della viabilità principale con classificazione dei veicoli (leggeri e pesanti);
 - rilievo delle manovre di svolta su alcune delle intersezioni principali per le fasce orarie di punta 7-9 e 17-19 dei giorni in contemporanea con il rilievo delle sezioni;
- una indagine conoscitiva, presso le aziende insediate nei nuovi comparti, su mezzi e modi

di trasporto utilizzati, orari di ingresso e uscita, degli addetti per gli spostamenti casa-lavoro;

- una indagine conoscitiva, presso le aziende insediate nei nuovi comparti, su mezzi utilizzati per il trasporto delle merci, orari di arrivo e partenza e numero di baie utilizzate, riferita ad una settimana tipo.

Nell'ambito dello svolgimento del monitoraggio andrebbero anche censiti nuovi interventi insediativi (o ampliamenti rilevanti di insediamenti già presenti) attivati nel periodo temporale intercorso dall'ultimo monitoraggio nell'ambito del Polo San Carlo ed eventuali cessazioni di attività già presenti nel polo.

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

sono pervenuti i pareri dai soggetti competenti in materia ambientale di cui si riporta una sintesi:

ARPAE - APAM – Distretto di Imola (pareri del 7/09/2020 e del 31/05/2021, in atti rispettivamente al PG n. 13017/2021 e 20457/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme)

Nel parere del 7/09/2020 esprime parere favorevole con le seguenti prescrizioni:

1. relativamente agli scarichi di acque meteoriche di dilavamento piazzali dovranno essere realizzati, a valle del sistema di trattamento (disoleatore) e prima dell'immissione nelle vasche di laminazione, idonei pozzetti di ispezione e campionamento, con annessa saracinesca in grado di bloccare lo scarico in caso di emergenze ambientali;
2. l'eventuale insediamento di attività che presentino emissioni in atmosfera, scarichi di acque reflue industriali, acque reflue meteoriche di dilavamento contaminate o potenzialmente contaminate, dovrà essere vincolato alla preventiva acquisizione di specifica autorizzazione (AUA);
3. dovrà essere garantito, presso tutti i ricettori presenti in prossimità del comparto, il rispetto dei valori limite di immissione sonora previsti dalla Classificazione Acustica approvata dal Comune di Castel San Pietro Terme, oltre ai valori limite differenziali di immissione sonora di cui al D.P.C.M. 14/11/97;

Per quanto concerne i campi elettromagnetici ritiene che il comparto produttivo in oggetto possa essere ritenuto di massima compatibile con le normative vigenti a condizione che:

1. la realizzazione degli elettrodotti in progetto sia conforme con quanto indicato, dichiarato e rappresentato all'interno della documentazione tecnica pervenuta ad integrazione (tipologie e caratteristiche tecniche dei cavi impiegati nella realizzazione delle nuove tratte MT, potenze e posizione delle n. 4 cabine MT/bt collocate all'interno dei singoli comparti in progetto e della cabina di trasformazione di proprietà del gestore e-distribuzione, ecc...);
2. all'interno delle estensioni delle DPA valutate per gli elettrodotti esistenti e di prossima realizzazione, precedentemente indicate, non vi siano luoghi e/o aree (nonché aree gioco per l'infanzia e/o aree verdi attrezzate) destinate ad una permanenza prolungata di persone per tempi superiori alle quattro ore giornaliere;

3. siano trasmesse a questa Agenzia **le dichiarazioni**, sottoscritte dalle proprietà delle aree **impattate dalle estensioni delle DPA**, in particolare per gli elettrodotti in progetto, che nelle porzioni di spazi e luoghi interessati dalle DPA stesse non sarà consentita la permanenza di persone per tempi superiori alle 4 ore al giorno ottemperando all'art. 4 *“Obiettivi di qualità”* del DPCM 08/07/2003 *“Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti, G.U. 28 agosto 2003, n. 200”*, in cui è specificato che: *“nella progettazione di nuovi elettrodotti in corrispondenza di aree gioco per l'infanzia, di ambienti abitativi, di ambienti scolastici e di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore e nella progettazione dei nuovi insediamenti e delle nuove aree di cui sopra in prossimità di linee ed installazioni elettriche già presenti nel territorio, ai fini della progressiva minimizzazione dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici generati dagli elettrodotti operanti alla frequenza di 50 Hz, è fissato l'obiettivo di qualità di 3 μ T per il valore dell'induzione magnetica, da intendersi come mediana dei valori nell'arco delle 24 ore nelle normali condizioni di esercizio”*.

Nel parere del 31/05/2021, relativamente alla componente Rumore, prende atto che il nuovo studio presentato evidenzia la compatibilità acustica dell'intervento ed esprime pertanto Parere Favorevole. In merito alle altre componenti ambientali, con riferimento alla gestione delle acque reflue e ai campi Elettromagnetici, rimanda a quanto già espresso nella precedente nota del 07/09/2020.

AZIENDA USL di Imola (pareri del 23/04/2020 e del 24/04/2021, in atti ai PG n. 8923/2020 e 13017/2021 del Comune di Castel San Pietro Terme). Nel parere del 23/04/2020 esprime parere favorevole specificando che per l'area a destinazione magazzino, in applicazione dell'art. 194 Tomo II del RUE relativamente ai parametri illuminazione-ventilanti si applica la deroga in considerazione di quanto relazionato. Le deroghe sono finalizzate alla destinazione di magazzino/deposito logistica; un utilizzo difforme comporta la necessità di nuove valutazioni. Nel parere del 24/04/2021 conferma quanto già espresso nel precedente parere.

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio (pareri del 19/03/2020, 1/07/2020 e 17/05/2021, in atti al PG n. 12653/2021 del Comune di Castel San Pietro Terme)

Nel parere del 19/03/2020 pur ritenendo fattibile il progetto presentato, prescrive quanto segue:

- In previsione di bonifica da ordigni bellici, tutte le attività che richiedano interventi nel sottosuolo a seguito di segnale di masse ferrose dovranno essere eseguite alla presenza di archeologi professionisti.
- l'esecuzione, su tutta l'area in cui dovrà essere realizzato l'edificio, i parcheggi e la viabilità, di una serie di saggi lineari di verifica preliminare in numero sufficiente a definire quanto è ancora conservato nel sottosuolo; dovrà essere pertanto presentata una nuova proposta di sondaggi;
- i sondaggi, da effettuare con mezzo meccanico provvisto di benna liscia, dovranno raggiungere la profondità di progetto, con eventuali approfondimenti di quota se ritenuto necessario;
- in caso di presenza di stratigrafie e/o resti strutturali questo Ufficio potrà richiedere ulteriori approfondimenti.
- le attività di indagine archeologica preventiva, non a carico di questo Ufficio, dovranno essere affidate a personale specializzato (archeologi), che opereranno secondo le

- indicazioni fornite da questa Soprintendenza;
- dovrà essere comunicato con largo anticipo il nominativo della ditta che sarà incaricata dei lavori di indagine archeologica come pure l'inizio dei sondaggi che non potranno essere attuati senza preavviso a questa Soprintendenza;
 - assistenza archeologica in corso d'opera per tutte le opere di urbanizzazione (sottoservizi e condotte fognarie), ritenendo che le caratteristiche delle opere da realizzare richiedano necessariamente una contestualità dei lavori di indagine archeologica con la realizzazione delle stesse;
 - le indagini archeologiche preventive, oltre alle attività sul campo (assistenza, saggi ed eventuali indagini di approfondimento), dovranno prevedere il lavaggio dei materiali, la documentazione grafica che comprenderà la schedatura delle unità stratigrafiche rilevate, le planimetrie e le sezioni, in numero adeguato alla completa documentazione, le foto su supporto digitale;
 - al termine delle attività archeologiche dovrà essere prodotta da parte della ditta incaricata, una relazione finale, ritenuta parte integrante delle indagini e a completamento delle medesime, che conterrà tutti i dati raccolti nel corso dei lavori.
 - la consegna della documentazione di scavo e della relazione finale dovrà essere trasmessa secondo le modalità indicate sul sito di questa Soprintendenza.

Solo dopo l'esito dei sondaggi potrà essere verificata la reale consistenza delle stratigrafie e/o delle eventuali strutture emerse e valutata la compatibilità delle opere progettate con le esigenze di tutela di quanto ancora conservato nel sottosuolo.

Nel parere del 1/07/2020 esprime parere positivo all'esecuzione dei lavori conformemente alla copia depositata presso il proprio Ufficio. Ribadisce le prescrizioni del precedente parere del 19/03/2020, con cui è stata richiesta assistenza archeologica in corso d'opera a tutte le opere di urbanizzazione (sottoservizi e condotte fognarie) ancora da realizzare.

Nel parere del 17/05/2021 ribadisce quanto espresso nei precedenti pareri e chiarisce che anche tutti gli interventi relativi alla nuova viabilità in progetto ricadono nell'ambito delle opere di urbanizzazione già oggetto di prescrizioni del prot. 6703 del 19/03/2020, qui ribadite, e che prevedono un controllo archeologico in corso d'opera, secondo le medesime modalità già trasmesse.

Consorzio della Bonifica Renana (pareri del 17/03/2020 e del 26/05/2021, in atti rispettivamente al PG n. 6399/2020 e 13724/2021 del Comune di Castel San Pietro Terme)

Nel parere del 17/03/2020 rilascia parere idraulico favorevole in merito allo scarico indiretto di acque meteoriche nello Scolo Sestola Montanara, condizionato alle seguenti prescrizioni:

- al fine di garantire il funzionamento del sistema di laminazione della zona a EST dello scolo Sestola, la tubazione in uscita dalla vasca di laminazione, potrà avere un diametro massimo di mm 80 e scaricare una portata massima di 8 litri/sec. nel fosso privato a ridosso del rilevato stradale
- al fine di garantire il funzionamento del sistema di laminazione della restante area impermeabilizzata del comparto, la tubazione di scarico del pozzetto "P10" nello scolo Sestola, potrà avere un diametro massimo di mm 250 e scaricare una portata massima di 100 litri/sec.

In merito alle valutazioni necessarie ad assolvere quanto previsto dal Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) della regione Emilia Romagna in relazione alle possibili esondazioni dei canali bonifica di competenza del Consorzio della Bonifica Renana, si ritiene non sia necessario svolgere alcun specifico studio idraulico da parte dei progettisti, in quanto lo Scolo Sestola Montanara è esistente a valle della S.P. "Stradelli Guelfi" e quindi, anche in caso di esondazione dello stesso, non potrà interessare le aree oggetto dell'intervento in progetto.

Comunica inoltre che lo scolo Sestola non rientra tra i canali in gestione al Consorzio e che quindi le autorizzazioni in merito non sono di propria competenza.

Nel parere del 26/05/2021 esprime parere idraulico favorevole, confermando quanto espresso nel parere idraulico del 17/03/2020.

HERA SPA (parere del 10/06/2021, in atti al PG n. 15278/2021 del Comune di Castel San Pietro Terme) esprime parere favorevole condizionato alle prescrizioni generali e specifiche dettagliate nel parere stesso.

ATERSIR (parere del 9/03/2020, in atti al PG n. 5727/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) evidenzia che:

- la richiesta non è stata presentata utilizzando il Modello di presentazione della domanda;
- non risulta acquisito il parere del Gestore del SII;
- il percorso di formazione della VALSAT deve essere necessariamente condiviso dall'Ente precedente con il Gestore del SII al fine di determinare criticità ed eventuali nuove infrastrutture, ovvero interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, nonché definire la stima sommaria dei relativi costi;
- le indicazioni del Gestore devono essere recepite dandone atto esplicitamente
- in collaborazione con il Gestore del S.I.I. si dovrà verificare se l'attuazione della presente proposta determini modifiche alla consistenza e alla perimetrazione dell'agglomerato;
- ai competenti uffici regionali dovranno essere fornite le informazioni previste nella determinazione del Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente del 4 dicembre 2019, n. 22374 (BURERT n. 430 del 27/12/2019) al fine dell'aggiornamento degli agglomerati, ai sensi della D.G.R. n. 201/2016.

Alla luce di quanto sopra, comunica che ATERSIR non è in grado di esprimere il parere di competenza.

Agenzia per la sicurezza territoriale e protezione civile - Servizio Area Reno e Po di Volano prescrive che per il tratto di propria competenza dello Scolo Sestola, ogni attraversamento dovrà essere corredato di una relazione idraulica con tempi di ritorno di una piena duecentennale oltre che della opportuna concessione demaniale presso Arpae AAC con cui verranno impartite ulteriori

prescrizioni a carattere idraulico con specifico Nulla-Osta.

Comando Militare Esercito "Emilia Romagna" (parere del 24/11/2020) rilascia il nulla osta alla realizzazione dell'opera.

NCI – SERV. SISMICO ASSOCIATO (parere del 20/03/2020, in atti al PG n. 6602/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) esprime parere favorevole in merito all'ammissibilità dell'intervento

Comando Provinciale Vigili del Fuoco (parere del 26/05/2020, in atti al PG n. 11312/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) esprime, ai soli fini antincendio, parere favorevole condizionato alla realizzazione del progetto stesso purché, oltre a quanto previsto nella documentazione presentata, siano osservate tutte le norme di sicurezza antincendio applicabili, anche per quanto non esplicitamente rilevabile dalla documentazione allegata, e vengano attuate le sottoriportate prescrizioni e condizioni:

1. il corridoio centrale orizzontale, deve avere le caratteristiche di filtro a prova di fumo, al fine di rispettare quanto riportato nella Tabella S.4-20 del Capitolo S.4 del D.M. 18.10.2019;
2. relativamente al Capitolo S.5 - "gestione della sicurezza antincendio", una volta definite le modalità di utilizzo del fabbricato, prima che venga presentata la SCIA ai sensi dell'art. 4 del DPR 151/11, deve essere richiesta apposita valutazione, ai sensi dell'art. 3 del DPR 151/11 e secondo le procedure stabilite dal D.M. 07.08.2012, in quanto deve essere documentato ed esplicitato quanto richiesto ai seguenti punti:
 - a. punto S.5.6, comma 3 lettere d) ed f);
 - b. punto S.5.7.2, comma 2;
 - c. punto S.5.7.4, commi 1, 2 e 3;
 - d. punto S.5.7.8;
 - e. punto S.5.8 comma 1, lettera a) e comma 3;
3. in relazione alle modalità di utilizzo dovrà essere richiesta, prima della SCIA, la valutazione del progetto come prescritto dell'art. 3 del DPR 151/11, per tutte le attività soggette ai sensi dello stesso DPR;
4. per quanto non espressamente previsto nella documentazione tecnica presentata, dovranno essere osservati tutti i criteri e le norme di sicurezza antincendio applicabili previste dal D.Lgs. n° 106/2017, D.Lgs. n° 81/2008, D.M. 10/03/98 e specificamente dal D.M. 18.10.2019;

AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA (pareri del 31/03/2020, 22/09/2020 e 5/05/2021, in atti al PG n. 11550/2021 del Comune di Castel San Pietro Terme) non ravvisa particolari impedimenti all'autorizzazione

allo stralcio dal Progetto Esecutivo della quarta corsia della rotatoria antistante al casello, fatto salvo - come già specificato nel richiamato parere che per pronta consultazione si allega alla presente - l'acquisizione del preventivo nulla osta da parte del Ministero concedente. Al riguardo si fa presente altresì che il perfezionamento del suddetto stralcio comporterebbe di trasferire al soggetto Proponente, esecutore dell'iniziativa, anche l'onere di realizzare l'intervento previsto nel Progetto della rotatoria in approvazione presso il nostro concedente Ministero delle Infrastrutture e di Trasporti nonché di sottoscrivere apposita convenzione con ASPI, condizionata all'approvazione del nostro concedente Ministero, regolante gli aspetti patrimoniali, realizzativi, gestionali e manutentivi dell'opera in parola.

SOLARIS SRL (parere del 20/10/2020, in atti al PG n. 24310/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) esprime parere favorevole

Comune di Castel San Pietro Terme - Area Servizi al Territorio esprime il seguente parere:

Relativamente al progetto del verde

Si evidenzia che non risulta agli Atti un vero e proprio progetto del verde che si ritiene opportuno chiedere, al fine di poter esprimere parere di competenza, che comprenda planimetria dettagliata indicante i filari citati in relazione e tutte le alberature ed arbusti da mettere a dimora con legenda indicante le essenze previste, facendo presente che, oltre al Regolamento del Verde Comunale occorre rispettare le prescrizioni/indicazioni di cui al D.M. 11/10/2017 art. 2.2.1 e art 2.2.2 sopra richiamato, in merito alla scelta delle essenze e le prescrizioni di cui al Codice civile, nonché del Codice della Strada per quanto concerne la messa a dimora di alberi ed arbusti;

2 - Al fine di facilitare la successiva manutenzione e gestione del verde pubblico, dopo i 10 anni di manutenzione in capo agli operatori economici come da bozza di convenzione, si chiede di evitare la piantumazione di qualsiasi tipo di siepe nelle aree da cedere successivamente; in luogo delle stesse, dove previste in progetto, si consigliano soluzioni più adeguate al tipo di contesto e che non richiedano una manutenzione costante nel tempo, per esempio soluzioni naturalistiche con arbusti, ecc.;

4 - in linea generale, nel rispetto dei Criteri Minimi Ambientali sopra richiamati si specifica che dovrà essere garantita la successiva gestione e manutenzione, affinché possano perdurare gli effetti positivi della progettazione ambientale prevista e pertanto si chiede di specificare le soluzioni da adottare al fine di garantire l'attecchimento delle specie arboree in progetto (impianto di irrigazione a goccia, ecc), sia nelle aree verdi da cedere che non.

5 – Al fine di provvedere alla più efficiente gestione e manutenzione futura delle aree pubbliche da cedere al Comune si chiede di fornire il progetto della sistemazione ambientale (verde, viabilità, ecc) in formato digitale, preferibilmente shape file e/o dwg, oltre a riepilogo superfici e dati utili all'Amministrazione comunale per la futura gestione del verde pubblico).

6 – Al fine di provvedere alla censimento futuro delle alberature, occorre presentare alla fine dell'intervento di sistemazione del verde le seguenti documentazioni:

- geolocalizzazione e cartellinatura delle piante secondo indicazioni e modello dell'ufficio Ambiente;
- descrizione di genere, specie e dimensioni delle piante;

Relativamente al progetto del sistema di smaltimento dei reflui

Visto il Regolamento di Fognatura e Depurazione sopra richiamato e la documentazione di progetto relativamente alla tavola indicante il sistema di smaltimento delle acque nere si evidenzia che, oltre alla previsione di una fossa Imhoff adeguata in tutti i blocchi di servizi igienici, occorre anche il relativo pozzetto grassatore ove convogliare le acque grigie, provenienti da lavabi ed eventuali docce, come previsto dal citato Regolamento.

Relativamente alla relazione invarianza idraulica e criteri di smaltimento acque nere e bianche, si chiede se siano previsti idonei sistemi e soluzioni tecniche per il riutilizzo delle acque bianche meteoriche per scopi irrigui o altri usi non potabili.

Relativamente alla matrice rumore e campi elettromagnetici, si rimanda al parere favorevole con prescrizioni della competente Arpae Sac – Presidio di Imola

COMUNE DI CASTEL GUELFO DI BOLOGNA (parere del 23/03/2020, in atti al PG n. 6696/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) designa Castel San Pietro Terme quale Comune capofila per la gestione unitaria dell'Accordo Operativo avente ad oggetto l'intervento "REALIZZAZIONE DI UNA PIASTRA LOGISTICA nel Comparto Produttivo denominato Cà Bianca 5". Inoltre comunica che:

- in mancanza di POC o di altro strumento di attuazione ai sensi della vigente normativa in materia urbanistica, tale porzione di area in territorio di Castel Guelfo conserva la sua vocazione agricola, ma visti i progetti depositati si propone, nell'ambito del procedimento dell'Accordo Operativo, la trasformazione della destinazione di tale area in DEA in quanto, essendo adiacente ad una grande rete di viabilità "VN" (tipo B da Codice della Strada), può contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente urbano mitigandone gli impatti;
- relativamente alla discordanza della fascia di rispetto stradale fra cartografia e norma fa presente che l'Art. 1.2.2 del vigente PSC fa prevalere il contenuto della norma, pertanto tale area in comune di Castel Guelfo si trova ad essere completamente all'interno della fascia di rispetto di una strada classificata VN, normata in m. 60.

COMUNE DI MEDICINA (parere del 7/04/2020, in atti al PG n. 7530/2020 del Comune di Castel San Pietro Terme) comunica l'assenso alla realizzazione di una piastra logistica nel Comparto produttivo Cà Bianca 52 a condizione che le entrate definite al punto 2 dell'art.9 dell'Accordo territoriale vigente, derivanti dagli interventi edilizi, siano accantonate in attesa che venga istituito il "Fondo di compensazione" dei Comuni del Nuovo Circondario Imolese.

Non hanno espresso parere:

**NCI - UFFICIO DI PIANO FEDERATO
TELECOM ITALIA SPA
E-DISTRIBUZIONE SPA**

Non sono pervenute osservazioni.

Si esprime il seguente

CONTRIBUTO IN MERITO ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

La presente Valsat valuta un POC finalizzato all'attuazione di un nuovo comparto a destinazione logistica compreso nell'Ambito Sovracomunale San Carlo di rilevanza sovracomunale, disciplinato dall'Accordo Territoriale per gli Ambiti Produttivi del Nuovo Circondario Imolese.

La vigente destinazione prevista dal PRG ASP_AN 1.1 Cà Bianca 5 è "Zona di espansione produttiva".

L'Accordo Territoriale prescrive uno specifico Accordo di programma ex art. 59 LR 24/2017 con cui è necessario formulare un piano complessivo di assetto e rendere sostenibile l'insieme degli interventi con lo scopo di individuare e coordinare le opere infrastrutturali e di mobilità sostenibile dell'intero Ambito produttivo San Carlo, facendo riferimento per l'attuazione in buona parte agli oneri ed ai contributi straordinari previsti nei singoli progetti di intervento. L'Accordo di programma pertanto costituisce presupposto e condizione essenziale per la conclusione favorevole del procedimento in oggetto.

Il testo dell'Accordo di Programma è stato approvato dalla CM con Atto del Sindaco N. 169 del 30/06/2021); tuttavia dalla documentazione presentata non si evince se lo stesso testo dell'Accordo sia stato sottoscritto da tutti gli Enti coinvolti.

La sottoscrizione dell'Accordo deve precedere la conclusione dell'iter di approvazione del POC.

In caso di modifiche al testo dell'Accordo approvato il 30/06/2021, che è stato preso a riferimento della presente Valsat, dovranno essere riviste le valutazioni ambientali.

L'Accordo di Programma prevede, relativamente al servizio di trasporto pubblico, l'acquisto da parte dei soggetti attuatori di abbonamenti annuali per tutti gli addetti ai magazzini logistici di Cà Bianca 5, 6 e 7 nonché San Paolo I e II. Prevede inoltre che in attesa della definizione del Servizio di Trasporto Pubblico con gli Enti competenti, sarà possibile attivare in forma transitoria un trasporto collettivo con le caratteristiche rispondenti al servizio da erogare.

Il testo dell'Accordo specifica che i soggetti attuatori si obbligano a trasferire gli impegni di cui sopra in capo ai successivi aventi causa e/o comunque utilizzatori a qualsivoglia titolo del magazzino logistico.

Si ritiene necessario che i successivi accordi tra le parti (attuatori e utilizzatori) in merito ai passaggi degli impegni presi nell'AdP siano verificati dagli Enti sottoscrittori dell'accordo.

Si chiede peraltro che l'effettiva attuazione delle misure sopra riportate in merito al trasporto pubblico per tutto il polo San Carlo sia inserita nel piano di monitoraggio al fine di verificarne l'efficacia.

Tra le condizioni essenziali per lo sviluppo del vasto complesso logistico del Polo S. Carlo, composto da:

- ambito ASP.ANS1.1 Cà Bianca 5 in comune di Castel San Pietro Terme;
- ambito ASP.ANS2.2 Cà Bianca 6 in comune di Castel San Pietro Terme;
- ambito ASP.ANS2.1 Cà Bianca 7 in comune di Castel San Pietro Terme;
- zona ASP_A5a San Paolo 1 in comune di Castel Guelfo;
- ambito ASP_AN2.2 San Paolo 2 in comune di Castel Guelfo
- espansione del comparto Arcese in comune di Castel San Pietro Terme.

c'è quella di garantire per tutto il Polo la presenza di un sistema di trasporto pubblico (o collettivo) per gli addetti, in grado di garantire un livello di servizio adeguato in relazione ai turni lavorativi previsti, rispetto al bacino di utenza dei lavoratori.

Nel testo dell'Accordo di Programma del 30/06/2021 si legge: *“Il presente accordo è finalizzato a definire e disciplinare l'insieme degli interventi ed azioni associate all'insediamento di grande logistica nell'ambito produttivo HUB San Carlo, funzionali agli obiettivi di sviluppo sostenibile del tessuto produttivo che insiste sul medesimo, conformando gli interventi alla Green Logistics e di infrastrutturazione dell'area, oltre che della tutela dei lavoratori.”* E ancora *“In particolare, gli stessi rispondono a quanto richiesto dal Piano Urbano della Mobilità e Logistica Sostenibile (PUMS, PULS) relativamente alla mobilità sostenibile delle merci per la logistica industriale e che prevede per la sostenibilità servizi minimi agli addetti che devono essere collegati attraverso una rete ciclabile al TPM e al centro abitato più vicino.”*

Attualmente tale circostanza non si riscontra, nonostante siano stati attuati già 2 ambiti. Il servizio TPER è sostanzialmente assente e la stazione di Castel S. Pietro del SFM si trova a circa 4 km. La rete ciclabile non ha connessioni all'esistente.

Si ritiene che le condizioni esplicitate nelle linee guida APEA, nel PUMS e infine nel testo dell'AdP si debbano intendere come *precondizione*, e non come requisito prestazionale da raggiungere in tempi successivi alla realizzazione e avviamento delle attività.

Pertanto la sostenibilità dell'insediamento è strettamente connessa alla presenza effettiva di un adeguato servizio di trasporto sostenibile la cui esistenza è un prerequisito all'avviamento delle attività.

Per quanto riguarda lo Studio del traffico per il Polo S. Carlo, si prende atto di quanto ipotizzato in merito alla tipologia delle attività di logistica, che esclude dalla simulazione le attività di distribuzione intensiva delle merci (anche dette “piattaforme distributive”) e le attività di deposito a medio lungo termine. Di fatto la simulazione considera una attività di logistica di media intensità, articolata fondamentalmente nelle tre fasi: stoccaggio – conservazione – distribuzione che si traducono nelle tre attività lavorative principali di ricevimento, stoccaggio e spedizione.

Pertanto, essendo stata valutata soltanto questa tipologia di logistica, potranno essere insediate in tutti i comparti del Polo logistico esclusivamente attività di questo tipo. In caso di richieste di natura differente, cioè per usi diversi dalla logistica o per attività logistiche caratterizzate da modalità operative, orari di lavoro e flussi di veicoli, diversi da quanto ipotizzato, dovrà essere effettuata una nuova valutazione di sostenibilità ambientale.

Nello studio del traffico si dichiara inoltre che 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.

Si ribadisce che tale situazione deve essere superata prima dell'insediamento di qualsiasi nuova attività, e che il semplice impegno alla redazione di uno studio di fattibilità non apporta nessun

miglioramento concreto.

Le valutazioni che sono state fornite sulla qualità dell'aria sono alquanto carenti, svolte in modo eccessivamente semplicistico tale da sottovalutare l'impatto di un'attività logistica in cui si prevedono 92 baie di carico per mezzi pesanti. Classificare una tale situazione come *“di scarsissimo significato”* appare improprio e immotivato. Non è possibile ritenere che l'impatto di un'attività possa essere valutato in termini di incremento percentuale rispetto all'esistente, poiché ciò ovviamente favorisce l'insediamento di nuove attività in luoghi già pesantemente compromessi. Si rileva altresì che la valutazione sembra riferirsi ad un oggetto diverso da quello proposto nel procedimento in esame, in quanto afferma che *“il progetto presentato (di tipo commerciale) presenti condizioni ampiamente migliorative rispetto allo scenario ad oggi vigente che prevede nell'area un insediamento di tipo produttivo inteso in senso più generale”*, mentre il POC prevede l'inserimento di logistica.

In merito alle componenti rumore, aria e traffico, è fondamentale eseguire il monitoraggio proposto, per la durata di 3 anni dopo il completo avviamento di ciascun comparto.

E' inoltre opportuno prevedere anche un monitoraggio delle condizioni paesaggistiche, di mascheramento dei capannoni, di decoro soprattutto in relazione allo stazionamento di mezzi, camper, autoarticolati all'esterno del sito, e delle prevedibili conseguenze di degrado ambientale e sociale che sempre più spesso si osservano nelle vicinanze dei centri logistici.

Si chiede di adeguare il piano di monitoraggio con quanto fin qui richiesto e di inserire il piano di monitoraggio così integrato nella Dichiarazione di Sintesi.

I risultati di tali monitoraggi dovranno essere resi disponibili ai componenti del Collegio di Vigilanza di cui all'art. 9 dell'Accordo di Programma, al fine di prescrivere l'adozione delle misure correttive o l'aggiornamento delle valutazioni di compatibilità ambientale in caso di scostamenti significativi degli indicatori o di modifica sostanziale dello scenario di sostenibilità assunto dagli studi ambientali, come previsto dall'Accordo stesso.

Si chiede inoltre di presentare nella Dichiarazione di Sintesi:

- un progetto di dettaglio del verde, come richiesto anche dal Comune di Castel S. Pietro, compresi gli impegni relativamente alla gestione e manutenzione;
- una stima accurata del consumo di suolo complessivo, comprese le aree che verranno dedicate alla realizzazione delle nuove infrastrutture viarie (rotatorie), funzionali all'insediamento del Polo S. Carlo.

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

LA RESPONSABILE
AREA AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI METROPOLITANA
Patrizia Vitali¹

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