



Area pianificazione territoriale

Servizio Pianificazione Territoriale

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO PER L'ASSENSO PRELIMINARE

OGGETTO:

ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA
ART. 60 L.R. 24/2017 IN ATTUAZIONE DELL'ACCORDO TERRITORIALE
"POLO FUNZIONALE DI ALTEDO - SAN PIETRO IN CASALE AREA "EX ZUCCHERIFICIO AIE"

del Comune di
SAN PIETRO IN CASALE

PROCEDIMENTO:

ASSENSO PRELIMINARE ALL'ACCORDO
E PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

di cui all'art.18 e art. 60 L.R. 24/2017

Bologna, 6 novembre 2020

Premesso che.

- Il PTCP individua l'ambito in oggetto quale Ambito sovracomunale di sviluppo; nel 2009 il PTCP si è dotato di indirizzi normativi in merito alla localizzazione della grande logistica (>10.000 mq) nel territorio metropolitano individuando l'Interporto di Bologna come luogo idoneo per tale funzione; tale norma è stata poi declinata e resa cogente negli At e negli strumenti urbanistici comunali;
- Il PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) ha previsto la possibilità di insediare la grande logistica nell'Hub metropolitano di Altedo, in particolare l'idoneità di Altedo è subordinata alla previsione di un adeguato livello di servizio del trasporto pubblico per gli addetti essendo privo di collegamento ferroviario;
- la proposta di Piano Territoriale Metropolitano (PTM) assunta il 15 luglio 2020, ai sensi dell'art. 41 della LR 24/2017, definisce specifiche norme di pianificazione in relazione alle politiche di sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché alla definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana;
- in data 11/12/2019 è stato approvato un Accordo Territoriale per recepire le indicazioni del PUMS in relazione alla possibilità di insediare nell'Hub di Altedo la grande Logistica, nonché per condividere un nuovo Polo Logistico nel Comune di SPCasale nelle aree "ex zuccherificio Aie". Accordo sottoscritto fra la Città Metropolitana di Bologna ed i Comuni di San Pietro in Casale, Malalbergo e l'Unione Reno Galliera, ai sensi dell' art. 58 Legge Regionale dell'Emilia-Romagna n.24/2017 e dell'art. 9.1 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Bologna.

CONSTATATO CHE:**OGGETTO DELL'ACCORDO:**

Il progetto, oggetto di Accordo di Programma, consiste nella realizzazione di una piattaforma logistica per complessivi 95.000 mq di SU su un'area di circa 25 Ha. L'area risulta impermeabilizzata per 15 Ha (parte corrispondente al vecchio insediamento dello zuccherificio situato ad est dello scolo Calcarata), la restante area ad ovest dello scolo è agricola.

L'intervento è in attuazione dell'Accordo Territoriale sottoscritto il 10.12.2019 fra la Città metropolitana di Bologna, Comuni di S. Pietro in Casale, Malalbergo nonché dell'Unione Reno Galliera.

Tale Accordo prevede inoltre – in coerenza con quanto indicato dagli artt. 20 e 45 della LR 24/2017 – la necessità di assicurare dotazioni aggiuntive a garanzia della sostenibilità territoriale dell'ambito, da finanziarsi mediante un contributo di sostenibilità di importo complessivo pari ad € 1.420.000,00.

Lo stesso accordo ha recepito le politiche del PUMS per la grande logistica, il quale prevede la possibilità di insediare la grande logistica nell'Hub metropolitano di Altedo, a condizione che venga realizzato un adeguato livello di servizio di trasporto collettivo per garantire lo spostamento degli addetti, essendo il collegamento ferroviario situato a 4 km.

La proposta di Piano Territoriale Metropolitano (PTM), ai sensi dell'art. 41 della LR 24/2017, inoltre definisce le specifiche norme di pianificazione in relazione alle politiche di sviluppo degli insediamenti produttivi e logistici, recependo le indicazioni del PUMS in relazione agli Hub Logistici, nonché alla definizione, attuazione e gestione della perequazione territoriale metropolitana.

L'Hub metropolitano di Altedo, individuato come idoneo per questa funzione dal PUMS e dal PTM in quanto prossimo al casello dell'autostrada A13 Bologna-Padova, è servito dalla viabilità SP20 (direttrice est-ovest) e dalla SP 4 (direttrice nord-sud). Il progetto di ampliamento della terza corsia dell'A13 prevede la

realizzazione di tre rotatorie, in sostituzione degli incroci a raso SP20/SP4, SP20/SS64, SP20/uscita autostradale, nonché la realizzazione di piazzole lungo il tracciato della SP20 e asfaltatura dell'intero tracciato.

In data 30 giugno 2020 il Sindaco del Comune di San Pietro in Casale ha promosso la condivisione del presente Accordo di Programma, in variante agli strumenti urbanistici comunali (PSC, POC e RUE) convocando la conferenza preliminare prevista dall'art. 60 della LR 24/2017.

Nella conferenza sono state invitate anche le amministrazioni e gli uffici interessati al rilascio di pareri e nulla osta che di seguito si elencano:

Commissione Qualità Architettonica e Paesaggio (CQAP) dei Comuni di San Pietro in Casale e Malalbergo, ASL, ARPAE Distretto, Soprintendenza BAC, Consorzio Bonifica Renana, ATERSIR ER, Servizio tecnico comune San Pietro in Casale, Servizio tecnico comunale Malalbergo, RER Aree protette, ReR Servizio area Reno e PO di Volano, Hera, espressione in merito alla sussistenza dell'area boscata del Comune di San Pietro in Casale.

Nel medesimo procedimento, ai sensi dell'art. 7 comma 1 della L. 241/90, il comune di SPC in data 29 ottobre 2020 ha avviato il primo incontro tra l'amministrazione comunale di San Pietro in Casale e i cittadini residenti negli edifici posti sulla SP20 adiacenti all'insediamento, interessati dagli effetti diretti del progetto.

INQUADRAMENTO URBANISTICO E TUTELE AMBIENTALI SOVRAORDINATE

-ST di 256.000 mq complessivi (100.000 mq di St ad ovest e 156.000 mq di St ad est del Canale Calcarata)

-SU 95.000 mq divisi in due fabbricati 70.000 mq ad est e 25.000 mq ad ovest dell'ambito;

VARIANTE URBANISTICA

L'Accordo di Programma è in variante al PSC, al POC e al RUE dei Comuni di San Pietro in Casale e Malalbergo ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017. Il POC finalizzato ad apporre il vincolo preordinato all'esproprio approva le seguenti opere pubbliche:

1. Rotatoria all'incrocio tra la SP20 e la SP4 (Comune di San Pietro in Casale);
2. Pista ciclabile a fianco della SP20, dalla frazione di Gavaseto alla rotatoria nell'incrocio SP20 - SP4 (Comune di San Pietro in Casale);
3. Pista ciclabile a sud della SP20 dal comparto in oggetto fino al ponte sull'autostrada (Comune di Malalbergo);
4. Pista ciclabile lungo il canale Navile

DOTAZIONI TERRITORIALI

Il progetto - a fronte di una capacità edificatoria complessiva di mq. 95.000 di SU, correlata alla superficie territoriale (ST) dell'Ambito oggetto di AdP pari a mq. 260.097,00 - assicura il reperimento di una dotazione complessiva di aree per standard urbanistici pari a mq. 73.476,00, (mq. 70.010 a verde pubblico e 3.466 di parcheggio pubblico);

Le aree a parcheggio pubblico sono tutte permeabili, alberate e localizzate a sud del comparto, in adiacenza al tracciato della SP 20.

Quanto alle aree a verde pubblico è previsto l'approntamento - per finalità mitigative e compensative - a riforestazione urbana ad alto assorbimento di CO2 mediante la previsione di messa in dimora delle essenze più performanti alle finalità di cui sopra. Le aree a verde pubblico, destinate a riforestazione urbana hanno un'estensione di mq. 74.154, superiore al richiesto 25% della ST dell'intero ambito di intervento (corrispondente a mq. 65.024,25).

TUTELE AMBIENTALI

-L'area oggetto del presente Accordo di Programma coincide con le aree dell'ex "Zuccherificio AIE". In tal senso l'area si presenta quasi del tutto impermeabilizzata nel settore est, mentre nel settore ovest risulta libera da edificazioni e in parte interessata dalle ex vasche di decantazione tutelate dal PTPR (cfr. art. 19 delle correlate NTA), le quali sono oggetto di conservazione e di preservazione nei loro connotati di interesse naturalistico.

-Il settore posto ad est ricade in zona di tutela fluviale di PTPR e in zona di Pertinenza Fluviale del PSAI del Canale Navile. Nelle tavole del PTPR risulta già presente l'insediamento dell'ex zuccherificio all'89.

Quanto alla strumentazione urbanistica comunale, l'area risulta(va) già pianificata nel PRG del 1982 come zona D7-1 industriale di completamento esistente (in quanto lo zuccherificio risulta insediato dal 1954), area produttiva confermata nel PRG del 1999 all'interno del perimetro del territorio urbanizzato D7-1 "Zone produttive di reimpianto per stoccaggio e commercio all'ingrosso", è quindi escluso dall'applicazione della tutela fluviale del PTPR.

-In merito alla presenza dell'area in cui si è sviluppata una vegetazione spontanea successivamente alla cessazione dell'attività avvenuta nel 1991 il Comune di San Pietro in Casale con prot. 15504 del 2/11/2020 ha attestato che la stessa non è assimilabile a bosco.

-Il canale Navile è un nodo ecologico complesso da implementare attraverso impianti arborei lineari sul quale il PUMS prevede un percorso ciclabile di collegamento turistico ("Via della Seta" Venezia-Livorno). A tal fine il progetto prevede la realizzazione di un tratto di percorso ciclabile nonché la piantumazione di una fascia arborea in accompagnamento al corridoio ecologico.

Il Canale Navile è un'acqua pubblica tutelata dal codice dei beni culturali per una fascia di 150m per lato ed è soggetta ad autorizzazione paesaggistica.

-Inoltre l'ambito è interessato dalla presenza del canale Calcarata, classificato come "reticolo idrografico minuto" (art. 4.2 PTCP) nonché come nodo ecologico.

Il progetto prevede il mantenimento di una fascia di rispetto di 10 m nonché l'impianto di filari lungo il corso di bonifica.

-In relazione al tema della sicurezza sismica e da rischio alluvioni, gli elaborati sono stati ritenuti sufficienti ed esaustivi.

Certificazione Green Logistics e APEA

-Gli elaborati sono stati integrati al fine di dimostrare la sostenibilità della funzione grande logistica in applicazione dei criteri per la certificazione di Green Logistics contenuti nel PUMS (vedi pagg. 316 e 317) e condizionanti l'insediamento di tale funzione. In particolare prevedendo risorse pari a 20.000 € per acquistare bici (anche elettriche) al servizio degli addetti, nonché forestazione urbana per un'estensione per almeno il 25% della ST. Viceversa in quanto al potenziamento del TPM, richiesto dal PUMS, si rimanda al punto 2.1 del considerato.

-Il progetto ha sviluppato i requisiti APEA integrandolo nelle NTA del PUA.

CONSIDERATO CHE

al fine di poter esprimere l'assenso preliminare all'Accordo di Programma, richiesto dall'art. 60 comma 3 della LR 24/2017, dovranno essere recepite le valutazioni e richieste di seguito descritte:

1. VARIANTE URBANISTICA

L'Accordo di Programma è in variante al PSC, al POC e al RUE dei comuni di San Pietro in Casale e Malalbergo ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/2017.

Per quanto riguarda il PSC le norme sono state prodotte individuando l'ambito ASP-AN 7 – San Pietro in Casale, nello specifico dell'art. 25.3 delle NTA del PSC in coerenza con il PUMS in relazione alla possibilità di insediare la grande logistica a condizione che venga realizzato un adeguato livello di servizio di trasporto pubblico metropolitano per garantire lo spostamento degli addetti non essendoci il collegamento ferroviario a breve distanza.

In merito alla cartografia del PSC sono state integrate la Tav. 1 e 2 con la rappresentazione della rotatoria di accesso al comparto sulla SP20, la Tav. 2 con il perimetro del TU (in coerenza con il PRG che riconosceva l'ex zuccherificio come ambito produttivo esistente), nonché nella stessa tavola i perimetri delle tutele presenti del PTPR (Artt. 19 e 17) e PSAI (Pertinenza Fluviale). Analogamente anche per le tavole del RUE.

-Per quanto riguarda la tavola n. 1 di PSC del Comune di SPC non è indicata la rappresentazione della ciclabile lungo la SP20 tratto Gavaseto, pertanto si chiede di adeguare tale rappresentazione nella tavola di PSC.

-Per quanto riguarda le fasce di mitigazione previste lungo i corsi d'acqua (Calcarata e Navile) le NTA del PSC di SPC dovranno recepire la prescrizione del Consorzio della Bonifica Renana relativa alla manutenzione dello scolo Calcarata e del canale Navile. Si chiede di assicurare una fascia di 10 m dalla sponda dei canali al di fuori delle recinzioni dell'insediamento e di integrare l'inedificabilità nella tav. 08 e l'art. 25.3 delle NTA del PSC (Calcarata e Navile).

2. IN RIFERIMENTO ALLA VALSAT

2.1 Trasporto pubblico

La fermata ferroviaria di riferimento all'ambito ex-AIE oggetto di Accordo di Programma è costituita dalla stazione di San Pietro in Casale, che dista 4 km dal polo in oggetto. Attualmente, il trasporto pubblico su gomma di servizio a tale ambito vede la linea del Prontobus n. 434 (Altedo - San Pietro 5 corse, San Pietro - Altedo 4 corse) in fasce orarie che non si prestano a coprire le esigenze del centro logistico ex-AIE oggetto del presente Accordo. Come previsto dal PUMS l'insediamento della grande logistica in questo ambito deve essere dotato di un adeguato livello di servizio di trasporto per gli addetti, appare quindi necessario implementare tale servizio.

-A tal fine il soggetto attuatore, dovrà attivare un servizio collettivo nella tratta "stazione SFM di San Pietro in Casale-Centro abitato di Altedo", servendo anche i poli logistici che si insedieranno in tale Hub, cadenzato in funzione delle esigenze sia dei comuni interessati e sia degli orari di entrata e uscita dei lavoratori della logistica.

-Il servizio sarà da attivare in relazione al completamento del primo insediamento logistico, in quanto funzionale alla presenza dei primi lavoratori addetti alla logistica.

-Il servizio sarà finanziato dall'acquisto di abbonamenti a carico degli investitori, pari al numero totale dei lavoratori presenti; nel caso tali risorse risultassero insufficienti per la copertura del costo del servizio, potranno essere integrate attraverso l'utilizzo della quota destinata al trasporto pubblico del Contributo di sostenibilità dovuto ai sensi dell'Accordo citato e trasferita al Comune di San Pietro in Casale per tale funzione (vedi quadro economico).

-Tali impegni saranno da declinare nell'accordo di programma e nella convenzione attuativa del PUA.

2.2 Traffico

Rotatoria SP4-SP20. Per quanto riguarda il progetto della rotatoria SP4-SP20 sono stati previsti gli attraversamenti pedonali in prossimità dell'anello rotatorio, protetti dall'aiuola spartitraffico. E' stata prevista l'installazione dei sistemi di safety cross, attivabili a chiamata dal pedone.

-Il settore viabilità della Città Metropolitana, visti i notevoli flussi di traffico e l'elevata percentuale di mezzi pesanti che percorreranno la rotatoria, ritiene preferibile la soluzione dell'attraversamento pedonale (illuminato sia sul piano verticale che su quello orizzontale) con installazione del sistema a chiamata ad intensificazione luminosa.

-Inoltre al fine di agevolare l'autorizzazione dell'attraversamento ciclabile della rotatoria si propone di uniformare la classificazione del nodo SP4-SP20 (SP4 è strada urbana a differenza della SP20) facendo rientrare nella variante cartografica degli strumenti comunali la ripermimetrazione del TU di San Pietro in Casale al fine di ricomprendere al suo interno anche l'intera intersezione.

-Infine tutte le opere pubbliche previste nell'accordo (nuove rotatorie, piste ciclabili, nuove fermate bus e relativi attraversamenti pedonali) che interessano la proprietà demaniale SP20 dovranno essere regolamentate in apposito atto convenzionale da sottoscrivere prima della fase conclusiva, che approva il progetto definitivo di dette opere, fra il Comune di San Pietro in Casale e il settore viabilità della Città Metropolitana. Tale convenzione dovrà definire e regolamentare tutte le parti attuative e le modifiche al patrimonio stradale contestualmente all'accordo nonché i tempi, le fasi attuative, le penali, le fidejussioni.

Fermate bus e attraversamenti sulla sp20

Le due fermate del bus sono state previste ai sensi del regolamento del CdS ad est e ad ovest del nuovo attraversamento pedonale semaforizzato di accesso al comparto. Il progetto propone 3 nuovi attraversamenti sulla SP20: fronte trattoria "il Melograno", ad est della nuova rotatoria e in corrispondenza della ciclabile Navile, alcuni di essi semaforizzati.

-In relazione alle due fermate del bus previste, il settore viabilità della Città Metropolitana e SRM, chiedono di rialzare dette aree di attesa al fine di aumentare la sicurezza e l'accessibilità al bus, avvicinando i passeggeri al pianale.

-In merito agli attraversamenti si chiede di uniformare gli elaborati prevedendo solamente gli attraversamenti posizionati fra le fermate del bus e in corrispondenza della ciclabile del Navile. Entrambi dovranno essere dotati di impianto semaforico a chiamata e dovranno prevedere un idoneo impianto di illuminazione sia sul piano orizzontale che sul piano verticale, illuminando perfettamente il corpo dei pedoni rendendoli visibili già dall'area d'attesa, ai sensi delle normative UNI/TS 11726:2018 e EN 13201.

-Le prescrizioni sulla regolamentazione degli impianti semaforici dovranno essere definite nell'atto convenzionale da sottoscrivere prima della fase conclusiva fra il comune di San Pietro in Casale e il settore viabilità della Città Metropolitana.

2.3 Rischio alluvioni - PGRA

Gli approfondimenti idrologici-idraulici finalizzati ad una caratterizzazione più definita del rischio derivante da eventi alluvionali svolti con il Servizio Area Reno e Po di Volano hanno permesso di valutare i massimi tiranti idraulici prevedibili in caso di esondazione del canale Navile. Tali conclusioni hanno consentito di proporre contromisure per garantire l'agibilità delle strutture anche in condizioni di emergenza, fra le quali la previsione di una quota di +30 cm rispetto all'attuale piano di campagna sia per i piazzali che per gli edifici.

-Si chiede di aggiornare il progetto e le NTA del PUA in merito alla quota minima del piano di campagna di +30 cm e non 20 cm.

2.4 Acustica

La Valutazione previsionale di Impatto Acustico del febbraio 2020 evidenzia delle notevoli criticità in corrispondenza del recettore di cui ai civici 4627/4645 di via Altedo ha mostrato nella condizione del post-operam il superamento dei limiti diurni e notturni assegnati dal DPR 142/2004. La documentazione di impatto acustico datata ottobre 2020 sono stati indicati dal soggetto attuatore 3 scenari di intervento finalizzati alla mitigazione dell'insediamento.

-Facendo seguito al parere emesso da Arpae Distretto nonché da Arpae AACM in merito agli scenari proposti dall'attuatore e sentito il settore viabilità della Città Metropolitana, interessato in quanto proprietario dell'asse stradale e delle aree dove sono previsti gli scenari in precedenza descritti, si reputa come unica soluzione sostenibile per ammettere la realizzazione di questo Polo Logistico lo scenario 2 (intervento sul mezzo di propagazione attraverso la barriera acustica lungo tutto il fronte 90x4 m). Di tale soluzione dovrà essere data adeguata informazione ai soggetti portatori di interessi.

-Si chiede inoltre di escludere dalle NTA la necessità di una richiesta esplicita da parte degli enti per la realizzazione di tale intervento, in quanto parte del progetto delle opere di urbanizzazione. L'installazione della barriera potrà trovare spazio in area demaniale ferma restando la necessità, per questo caso, di installare una barriera fonoassorbente di tipo integrato (completa cioè di guard rail) vista la distanza ridotta dal ciglio stradale.

-La realizzazione dei suddetti interventi avverrà secondo i tempi stabiliti nel permesso di costruire e comunque prima dell'approntamento del cantiere secondo le modalità stabilite nell'accordo convenzionale con la Città Metropolitana, ente proprietario della strada.

-Tali impegni saranno da declinare nell'accordo di programma e nella convenzione attuativa del PUA.

2.5 Dotazioni ecologiche e servizi ecosistemici di regolazione

La progettazione delle fasce di mitigazione e inserimento paesaggistico previste lungo i corsi d'acqua e lungo il perimetro dei due subcomparti hanno assicurato una fascia forestale di 10 m.

Come precedentemente detto il PTCP e il PTM, nonché i pareri della Regione Servizio Aree protette e Soprintendenza, chiedono il potenziamento del corridoio ecologico del canale Navile verso la zona SIC-ZPS.

-Al fine di potere avere una valutazione di incidenza positiva si chiede di portare tale fascia forestale ad una

profondità di almeno 20 m costante lungo tutto il fronte est verso il Canale Navile, attraverso la piantumazione di più filari alternati.

-Il microclima urbano, la riduzione dell'isola di calore e l'abbattimento di inquinanti atmosferici dovranno essere raggiunti anche adottando soluzioni progettuali come i tetti verdi (laddove non coperti dai previsti pannelli fotovoltaici o solari) e pareti verdi (laddove non interessate dalle baie) in modo da coprire il fronte edilizio con specie vegetali anche al fine di mitigarne l'impatto volumetrico e visivo nel contesto paesaggistico come richiesto dalla Soprintendenza.

2.6 Monitoraggio ambientale

-Viste le criticità ambientali evidenziate, si chiede che le NTA del PUA prevedano una fase prolungata di monitoraggio a valle dell'insediamento delle attività logistiche che analizzi la mitigazione dell'impatto derivante dall'attività logistica sia per quanto concerne il rumore che per il traffico e l'inquinamento atmosferico e definisca una scansione temporale dei rilievi. Anche della proposta di piano di monitoraggio dovrà essere data adeguata informazione ai soggetti portatori di interessi.

2.7 Rischio Archeologico e Autorizzazione Paesaggistica:

-Ad est del comparto logistico è presente l'edificio storico denominato Cà Gioiosa (rif. di tav. PSC 055.123M) per il quale il parere Arpae AACM segnala l'opportunità di un confronto con la Sovrintendenza dei Beni Archeologici al fine di valutare se effettuare scavi conoscitivi nell'intorno dell'edificio ad uso di mulino ed ospizio annesso a Ca' Gioiosa.

-Facendo seguito al parere della Soprintendenza, al fine di esplicitare gli accertamenti effettuati circa la conformità dei lavori proposti, si chiede di inoltrare alla Soprintendenza stessa la proposta di autorizzazione paesaggistica.

3. TESTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Il testo dell'accordo, in coerenza con l'AT, declina le voci di spesa del contributo di sostenibilità pari a 1.420.000€, nel seguente modo: € 875.544,32 sono destinati alle opere previste a titolo di azioni di sostenibilità (pista ciclabile 1 SPC-Gavaseto e rotatoria SP4/SP 20, pista ciclabile tratto Ambito di intervento - Rampa cavalcavia Bologna/Padova) e € 544.455,68 sono destinate sia al Comune di San Pietro in Casale per il TPM per un importo di 272.227,87 € e sia alla Città Metropolitana per il fondo di perequazione metropolitano, per un importo di 272.227,87 €. La corresponsione di tali contributi agli Enti (pari a 544.455,68 €) è prevista nel testo dell'AdP in correlazione al rilascio/perfezionamento dei titoli edilizi abilitativi alla realizzazione degli interventi privati, anche per stralci funzionali, ed in rapporto proporzionale alla SU prevista in ciascuno di essi. Come detto al punto 2.1 del Considerato, la presenza del trasporto pubblico, essendo condizione vincolante l'insediamento logistico (ai sensi del PUMS e PTM), si ritiene debba essere attivato in relazione al completamento del primo insediamento logistico, in quanto funzionale alla presenza dei primi lavoratori addetti.

-A tal fine si chiede di corrispondere detta quota del contributo pari a 272.227 € al Comune di San Pietro in Casale in correlazione al rilascio del primo Titolo edilizio abilitativo legato alla realizzazione degli stabilimenti per i magazzini logistici in oggetto del presente Accordo.

-Analogamente, la medesima quota sarà da versare alla Città Metropolitana per il Fondo di perequazione metropolitano (per attuare le politiche previste dal PTM e PUMS), in correlazione al rilascio del primo Titolo edilizio abilitativo legato alla realizzazione degli stabilimenti per i magazzini logistici in oggetto del presente Accordo.

-Tali impegni saranno da declinare nell'accordo di programma e nella convenzione attuativa del PUA.

-Si chiede inoltre di recepire nel testo dell'AdP e nella bozza di convenzione, le integrazioni relative ai precedenti punti del Considerato, nonché alcune integrazioni, non sostanziali ma utili per una corretta lettura del testo, già oggetto di confronto e condivisione nel tavolo tecnico tra Enti nel mese di ottobre (Comune, Unione e CM).

-Infine, come richiesto dal settore sviluppo economico della CM, si chiede di inserire nel testo dell'AdP un articolo relativo a: **QUALITÀ DEL LAVORO** come di seguito descritto: *Tenuto conto degli obiettivi per l'area*

metropolitana delineati nel quadro della programmazione strategica, della pianificazione territoriale, nei Patti metropolitano e regionale per il lavoro, e delle azioni condivise in materia di sviluppo economico e del lavoro. In riferimento inoltre ai traguardi coerenti con l'Agenda 2030 e la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, e all'orientamento a valorizzare le previsioni di investimento ed in senso più ampio il rilancio del sistema produttivo e sociale del territorio. È impegno dei soggetti sottoscrittori del presente Accordo, ciascuno per i propri ruoli e competenze, aderire e promuovere fattivamente un'Intesa per individuare, condividere e valorizzare azioni finalizzate alla qualificazione, sviluppo e sostenibilità dell'occupazione.

4. PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI E COINVOLGIMENTO DEI PRIVATI INTERESSATI DAGLI EFFETTI DIRETTI DELLA PROPOSTA

-Partecipazione. In conformità con quanto contenuto nell'art. 60, c.4 della L.R. 24/2017, si chiede che entro la fase preliminare del presente accordo di programma, ovvero prima del deposito degli atti per le osservazioni, il Comune proponente definisca le modalità che intende seguire per svolgere la fase della partecipazione e dibattiti pubblici con i cittadini allo scopo di informare e definire delle soluzioni mirate alla sostenibilità dell'insediamento. Tale attività finalizzata a fornire un'informazione approfondita ai cittadini sui contenuti della proposta di accordo, dovrà prevedere almeno 1 incontro e dibattito pubblico (o modalità assimilabili come da restrizioni legate alla pandemia in corso) con i portatori di interesse (associazioni, consulte, cittadini residenti nelle frazioni e nuclei di Gavaseto e Ponticelli) entro la fase preliminare. Questo ed i successivi incontri, opportunamente verbalizzati, forniranno ai cittadini anche adeguata informazione sui tempi e sui modi per presentare osservazioni alla proposta di Accordo depositata.

-Coinvolgimento dei privati residenti. Preso atto inoltre che in data 29/10/2020, si è svolto 1 incontro tra l'amministrazione comunale di San Pietro in Casale e i proprietari degli edifici posti sulla SP20 adiacenti all'insediamento, interessati dagli effetti diretti del progetto, al fine di completare l'iter previsto ai sensi dell'art. 7 comma 1 della L. 241/90 si chiede di coinvolgere i privati (proprietari e affittuari) quali soggetti direttamente interessati, nella fase di pubblicazione dell'Accordo, comunicando l'avviso di avvenuta pubblicazione dell'Accordo sul BURER, al fine di permettere loro di proporre osservazioni nei termini di legge.

Entro la fase conclusiva del presente accordo, ovvero entro l'approvazione ai sensi del comma 8 dell'art. 60 Lr 24/2017, dovrà essere raggiunta una intesa/accordo sulle nuove modalità di accesso e sulle soluzioni mitigative degli impatti proposte dal progetto sulle loro abitazioni.

5. PARERE PREVENTIVO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La CM in relazione ai compiti ad essa attribuiti dalla LR 13/2015 e 24/2017 in materia di VALSAT esprime una valutazione preliminare favorevole a condizione che venga recepito quanto descritto ai punti precedenti del Considerato, anche in riferimento alle considerazioni e osservazioni ambientali indicate nella "relazione istruttoria" predisposta da ARPAE – Struttura Autorizzazioni Concessioni (AACM) di Bologna, *allegata*.

ALLEGATO A : Parere preventivo di valutazione ambientale rilasciata da ARPAE - AAC Metropolitana;

Il Funzionario Tecnico
(Arch. Elena De Angelis)

La Responsabile
Servizio Pianificazione del Territorio
(Arch. Donatella Bartoli)