

**SCIA PG 22635 DIFFERITA PER CAMBIO D'USO DA PRODUTTIVO A LOGISTICA DEL LOTTO 1 DELL'AMBITO DI PSC ASP\_AN2.2 DENOMINATO CA' BIANCA 6**

**DOCUMENTO DI CONTRODEDUZIONE AI CONTENUTI DELLA RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL SERVIZIO PIANIFICAZIONE URBANISTICA DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA ALLEGATA ALL'ATTO DEL SINDACO N. 165 - Fasc. 08.02.02.02/12/2022 DEL 26/07/2022 E DICHIARAZIONE DI SINTESI AI SENSI DELL'ART. 18, COMMA 5 DELLA LR N° 24/2017.**

**PREMESSE:**

L'intervento non attiene ad un procedimento urbanistico in variante ma ad una pratica edilizia di semplice cambio d'uso da produttivo a logistica di due immobili realizzati nel Lotto 1 all'interno dell'ambito di PSC in oggetto.

Poiché l'insediamento di logistica è regolamentato da 2 accordi (territoriale e di programma) che hanno tradotto le condizioni del PUMS e del PTM di insediamento della grande logistica sul territorio, si è deciso, come validato da specifica seduta del 01/04/2022 del Collegio di Vigilanza dell'Accordo di Programma, di ritenere il cambio d'uso in oggetto attuabile e, nonostante l'intervento non si collochi all'interno di un procedimento di piano o programma si è sottoposto il medesimo a specifica ValSAT finalizzata a garantirne la verifica di compatibilità e sostenibilità ambientale.

Per quanto attiene all'inquadramento del cambio d'uso in oggetto si rimanda a quanto già approvato e sottoscritto nei precedenti strumenti ed alle relative valutazioni di sostenibilità:

- Piano Strutturale Comunale – PSC, approvato con Deliberazione del Consiglio comunale N° 59 del 13/05/2016;
- Piano Operativo Comunale – POC, approvato con Deliberazione del Consiglio comunale N° 59 del 13/05/2016 (ed accordi propedeutici Art. 18 LR 20/2000);
- Piano Urbanistico Attuativo – PUA dell'ambito urbanistico con valore di titolo edilizio approvato dalla Giunta comunale con Deliberazione N° 88 dell'11/06/2020;
- Accordo di Programma ex Art. 59 LR 24/2017 sottoscritto il 29/09/2021 fra la Città Metropolitana di Bologna, il Nuovo Circondario Imolese, il Comune di Castel San Pietro Terme, il Comune di Castelguelfo ed i

soggetti attuatori privati allo scopo di recepire le previsioni del PUMS e del PTM sulla grande logistica specializzata nell'HUB metropolitano San Carlo come prescritto dall'Art. 4 del suddetto Accordo Territoriale;

Piani, documenti ed atti che si intendono qui pienamente richiamati.

### **IL PROCEDIMENTO**

Come già evidenziato nei documenti di cui all'Atto N° 165 del Sindaco Metropolitano del 26/07/2022, il procedimento attiene alla valutazione ambientale ed alla sostenibilità di una SCIA per cambio d'uso di fabbricati produttivi esistenti e legittimi nel rispetto delle condizioni poste da CMBO in sede di formulazione di osservazioni al progetto di PUA, formulate con Atto del Sindaco N° 93/2020.

Si tratta quindi di un percorso tecnico amministrativo inusuale ma condiviso che sottopone una verifica di sostenibilità per un cambio d'uso asseverabile con SCIA.

Visto il già citato Atto N° 165 del Sindaco Metropolitano, che allega quale parte integrante e sostanziale, la Relazione Istruttoria del Servizio Pianificazione del Territorio corredata dal Parere ARPAE AACM (PG N° 45983 del 21/07/2022), con il presente documento si provvede a controdedurre alle osservazioni e dare conto degli esiti della Valsat, illustrando come le considerazioni ambientali e territoriali vengano integrate nel progetto, indicando le misure di monitoraggio degli effetti ed assumendo quindi il medesimo le caratteristiche ed i contenuti di cui all'Art. 18, comma 5 della LR 24/2017 (dichiarazione di sintesi).

Quale considerazione di carattere generale si rileva che l'Atto del Sindaco Metropolitano fa proprio in toto l'istruttoria di ARPAE AACM senza discostarsi motivatamente dalla medesima come reso possibile dal Punto 8 dell'Allegato B1 della Delibera della Giunta Regionale N° 1795/2016. Nel documento si provvederà quindi a fornire risposta alla Relazione Istruttoria del Servizio Pianificazione del Territorio di CMBO, prendendo innanzitutto atto della valutazione **complessivamente positiva espressa.**

Si sottolinea inoltre che l'Atto del Sindaco Metropolitano è stato licenziato dichiarando che il medesimo non comporta riflessi contabili diretti e/o indiretti sulla situazione economica-finanziaria della Città Metropolitana di Bologna.

---

**RELAZIONE ISTRUTTORIA DEL SERVIZIO PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA – VALSAT E VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA**

**PUNTO 2.1** - *“....si riconosce in termini generali la possibilità di ammettere la funzione di grande logistica attraverso il cambio d'uso in oggetto in quanto coerente con quanto condiviso in sede di AdP ex art. 59 della L.R. 24/2017.”*

**CONTRODEDUZIONE**: si prende atto positivamente dell'assunto, ricordando che l'ambito produttivo San Carlo è classificato come suscettibile di sviluppo per funzioni anche logistiche già dal **PTCP approvato nel 2004**, strumento che all'Art. 12.11 - Indirizzi per la logistica, indirizzava **preferibilmente**, l'insediamento di funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni (lotti di Sf superiori a 10.000 mq) nei nodi di interscambio della mobilità delle merci, **consentendo con carattere di eccezionalità l'insediamento anche in altre collocazioni** in caso di utilizzo esclusivo di autotrasporto e in localizzazione in ambiti produttivi sovracomunali ritenuti idonei dagli Accordi Territoriali, oltre a dimostrare l'idoneità di insediamento tramite Studi di sostenibilità ambientale e territoriale (come nel caso in esame).

Nell'alveo di tali indicazioni fu sottoscritto il 18/02/2004 un primo Accordo Territoriale relativo all'ambito produttivo San Carlo ove **si privilegiava l'insediamento di attività** qualificate nella tecnologia, nella produzione, nei servizi **e nella logistica con particolare riferimento ad aziende che trattano merci non adatte ad essere trasportate su ferro.**

Il 20/10/2005 fu sottoscritta una nuova versione dell'Accordo che manteneva le stesse indicazioni inerenti la logistica, formulazione ribadita anche nell'aggiornamento all'Accordo del 13/09/2006, che continuava a confermare l'indicazione del PTCP per l'area produttiva S. Carlo come ambito produttivo suscettibile di sviluppo per funzioni miste produttive, **logistiche** e del commercio non alimentare.

E' solo nel 2015 (21 ottobre) che - nell'ambito della revisione dell'Accordo a seguito della chiusura della Conferenza di Pianificazione che condivise il Quadro Conoscitivo, la Valsat ed il Documento Preliminare dei PSC dei Comuni del Nuovo Circondario Imolese - si effettuò la **scelta politica**, di indirizzare il nuovo insediamento di funzioni logistiche di medie e grandi dimensioni all'interno di piattaforme intermodali allo scopo di incentivare lo spostamento delle merci su ferro (Interporto); limitando la dimensione insediabile nell'ambito

di sviluppo San Carlo a lotti di Sf inferiori a 10.000 mq, il tutto ad invarianza delle previsioni di PTCP.

A seguito dell'approvazione del PUMS (27/11/2019), strumento di pianificazione strategica settoriale che propone obiettivi di sostenibilità e l'efficienza del sistema della mobilità, e che assolve una funzione di indirizzo per i piani urbanistici, si è preso atto del rango nuovamente riconosciuto al Polo produttivo San Carlo, individuato come **ambito localizzativo e <hub logistico>**; il PULS (Piano Urbano per la Logistica Sostenibile) contenuto nel PUMS ha poi ridefinito la funzione logistica operando una unificazione tra la logistica conto proprio e la logistica conto terzi precedentemente oggetto di precisa classificazione (Delibera del Consiglio provinciale N° 65 del 19/09/2006), mentre il PTM ha anche ridefinito nel *Glossario delle funzioni logistiche*, 3 tipologie: Piccola logistica (o logistica urbana) con Su inferiore ai 5.000 mq, Media Logistica con Su fino a 10.000 mq ed infine Grande Logistica con Su maggiore di 10.000 mq.

Si è quindi provveduto a modificare l'Art. 4 dell'Accordo Territoriale per gli Ambiti Produttivi del Nuovo Circondario Imolese, con la nuova formulazione sottoscritta il 29/09/2020, che ha consentito nuovamente di insediare nell'ambito di Castel San Pietro e Castelguelfo la media e grande logistica, previa valutazione di sostenibilità da redigere "*...attraverso uno specifico studio trasportistico....*" e tramite specifici Accordi di Programma ai sensi dell'Art. 59 della LR 24/2017; tale azione si è resa possibile proprio grazie alla vigenza degli strumenti ricordati che, come si è detto, avevano reso possibile l'insediamento della funzione anche nell'ambito in questione. La nuova formulazione approvata e sottoscritta ha anche definito un contributo di € 4,00/mq di Su edificata, da corrispondere a Città Metropolitana in attuazione del principio di perequazione di cui all'Art. 41 sempre della LR 24/2017 (fondo perequativo metropolitano) oltre che del PUMS.

In sintesi quindi a far data dalla approvazione del PTCP (2004) **la funzione logistica nell'ambito produttivo San Carlo è sempre stata ammessa dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica**, salvo una breve parentesi temporale intervenuta fra il 2015 ed il 2019 ove l' **indirizzo politico** (poi superato con gli atti di cui si è detto) aveva previsto di limitarne l'insediamento per le funzioni di medie e grandi dimensioni ; a riprova di ciò, le Schede di Valsat e di Indirizzo progettuale (Vip) del PSC di Castel San Pietro Terme (adottato nel 2013 ed approvato nel 2016) non hanno mai escluso l'insediamento di magazzini, come peraltro ricordato al Punto 1.1 della Relazione Istruttoria in esame.

Per quanto riguarda la corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitano istituito dal PTM, oltre alla già chiara verifica effettuata, si tratterà il punto all'interno del presente documento.

**PUNTO 2.2 - Green Logistic e requisiti APEA**

*“si ritengono necessarie alcune precisazioni in merito alla:*

*fascia verde extraPOC (6.203 mq che si sviluppa lungo il confine dell'intero ambito lambendo ad est il Lotto 1 che il Lotto 2) che nella relazione di PUA vigente del 2020 è definita “utile a potenziare la quinta di mitigazione percettiva ed ambientale rispetto alla campagna coltivata adiacente”.*

*alla diversificazione dei 30.000 mq di fascia di mitigazione che sono generati da 12.000 mq di mitigazione infrastrutturale e 18.000 mq di verde pubblico di cessione. A tal proposito si rimanda alla convenzione del PUA vigente stipulata il 29/06/2020 che all'art.3 - comma f) “prevede in coerenza con il POC che la quota standard di verde pubblico associata al Lotto 1 (circa 18.000 mq) venga integralmente ceduta extra-ambito e non venga elencata tra i contributi che totalizzano la superficie permeabile APEA”.*

Come già chiaramente indicato nell'esposizione del punto in questione, si conteggia, ai fini del soddisfacimento della permeabilità complessiva richiesta dal PTM anche la fascia di mitigazione “extracomparto” di POC pari a 30.000 mq (12.000 mq di mitigazione infrastrutturale e 18.000 mq di verde pubblico di cessione) situata a sud dell'autostrada A14. La realizzazione di tale fascia è infatti posta a carico della società FAP secondo quanto previsto dal POC.

Tali aree infatti sono state considerate in sede di POC e di PUA come elementi fondamentali per garantire in sede di attuazione delle previsioni del piano attuativo, una necessaria mitigazione dell'asse autostradale e del suo ampliamento nei confronti del territorio, come specificamente richiesto nel 2016 da Città Metropolitana in sede di integrazione del progetto ambientale per la realizzazione della 4<sup>a</sup> corsia, richiamando l'Art. 12.16 del PTCP ed in rispondenza della prescrizione N° 11 della VIA regionale. Avendo conseguentemente imposto al soggetto attuatore del comparto di identificare in sede di PUA e accollarsi l'onere di realizzare la suddetta quota di verde pubblico e privato al fine di rispondere ad un interesse pubblico prevalente e sovraordinato, è in questa fase doveroso oltre che espressione di correttezza e buona fede contabilizzare nelle verifiche di permeabilità e di dotazioni le

suddette aree, valutando l'interesse pubblico alla mitigazione complessivamente inteso.

In caso contrario, troverebbe comunque applicazione il punto V degli obiettivi generali delle Regole (norme) del PTM per gli ambiti produttivi, ove la soglia minima del 30% è derogabile in caso di "dimostrata infattibilità", casistica che per quanto già enunciato sarebbe del tutto illogico ed ingiusto non applicare alla situazione analizzata, in cui l'attuatore si è dato carico di reperire queste importanti fasce di mitigazione e dotazioni pubbliche extra.

**PUNTO 2.2 – Percorsi interni al comparto**

*“si evince un tracciato destinato solo ai pedoni che risulta incoerente con le dislocazioni degli ingressi e degli attraversamenti pedonali rappresentati nei vari elaborati prodotti.*

*Relativamente a quanto sopra si segnalano una serie di incongruenze tra gli elaborati pervenuti il 4/04/2022 e il 20/05/2022 poi mutati da minimi stralci progettuali contenuti nella nota integrativa del 10/06/22 in cui sono indicati con semplici frecce gli accessi posti a nord;*

*Inoltre si segnala che nell'Allegato 2 sono previsti due tracciati pedonali così descritti:*

*Uno su marciapiede che corre lungo 3 lati degli edifici, che non è quotato in corrispondenza di variazioni della sezione lungo l'asse stradale nord- sud interno al comparto e che non è connesso agli altri tracciati in corrispondenza della rotatoria interna a sud del comparto;*

*Uno definito attraverso la sola segnaletica orizzontale ricavato in fregio alla viabilità interna e all'anello giratorio dalla rotatoria interna a sud del comparto, in corrispondenza della quale si evidenzia un conflitto tra raggio di curvatura dei mezzi e tracciato pedonale.*

In ordine a tali aspetti di carattere progettuale si osserva quanto segue:

il complesso logistico in oggetto sarà caratterizzato dalla compresenza di diverse realtà imprenditoriali, con autonoma e separata organizzazione aziendale. Gli ingressi verranno pertanto definiti puntualmente in sede di insediamenti progressivi. Dovrà essere attestato il punto di interscambio in prossimità dell'ingresso così ottimizzando le interferenze

**PUNTO 2.2 - accessibilità**

*“ In merito all'accessibilità si prende atto che il percorso ciclopedonale esterno al comparto confluisce in un ingresso solo pedonale, pertanto si ritiene necessario*

*proseguire il percorso ciclabile fino all'interno del comparto permettendo di raggiungere in sicurezza gli edifici fino agli ingressi che sembrano previsti sia a nord che a sud".*

Si sottolinea che il mancato sviluppo interno dei percorsi ciclopedonali corrisponde ad una precisa scelta della proprietà fatta propria del tecnico progettista della pratica edilizia, dettata dalla necessità di garantire la **massima sicurezza** della movimentazione degli addetti internamente ai lotti, evitando una indebita commistione fra movimentazione ciclabile e dei veicoli, scelta che questa Amministrazione condivide soprattutto in relazione alla movimentazione prevista di mezzi pesanti ed in considerazione della natura sicuramente preminente della tutela della sicurezza e dell'incolumità pubblica e privata.

#### **PUNTO 2.2 – Green Logistic**

*"non si trova riscontro, neanche grafico, dell'inserimento di pannelli fotovoltaici e/o pannelli solari termici su almeno il 70% della superficie delle coperture piane, come richiesto dal PTM. Inoltre non sembra sia previsto l'inserimento di pareti e coperture verdi nel progetto che risulta privo di ogni riferimento sia grafico che descrittivo. Infine dalla consultazione del progetto del verde di cui all'Allegato 04 integrazione PG 30773 20/05/2022 si rileva che i dati contenuti negli elaborati progettuali non soddisfano i minimi 10 m di profondità della fascia verde alberata per la mitigazione degli impatti verso il sistema agricolo in particolare quella rivolta ad ovest che da progetto risulta con profondità di 7 m."*

Relativamente ai suddetti elementi progettuali, si rammenta che le integrazioni tecniche e tecnologiche di mitigazione, attengono a quanto richiesto nel "Glossario delle funzioni logistiche" posto in Appendice del PTM, parte del testo normativo che non risponde alle Indicazioni di coerenza delle previsioni di piano di cui all'Art.28 della LR 24/2017, non riportando il carattere prescrittivo o di indirizzo nel testo e quindi, peraltro in coincidenza con la gerarchia testuale, siano da considerare, nel rispetto della norma sovraordinata, "disposizioni volte ad orientare gli usi e le trasformazioni del territorio, allo scopo di perseguire finalità generali ovvero obiettivi prestazionali, pur riconoscendo ai soggetti pubblici e privati chiamati ad osservarli ambiti di autonomia nell'individuazione delle modalità, dei tempi o del grado di realizzazione dei risultati indicati".

Peraltro lo stesso glossario è richiamato per quanto attiene ai requisiti di "green logistics" dall'art. 42 comma 13 punto III del PTM che ha il rango di indirizzo e non di prescrizione, ai sensi dell'art. 9 del medesimo Piano.

In ogni caso si richiama anche quanto riportato nel punto 1) dell'Allegato 3 nella versione di cui al D.lgs n. 199/2021 che ha recepito la nuova direttiva europea sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, introducendo alcune misure specifiche per gli edifici in sostituzione di quelle ad oggi in vigore, comprese nel D.lgs n. 28 del 2011,:

1. Nel caso di edifici nuovi o edifici sottoposti a ristrutturazioni rilevanti, gli impianti di produzione di energia termica devono essere progettati e realizzati in modo da garantire il contemporaneo rispetto della copertura, tramite il ricorso ad energia prodotta da impianti alimentati da fonti rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria e delle seguenti percentuali della somma dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria, il riscaldamento e il raffrescamento.

In sintesi, l'impianto FER deve coprire almeno il 50% dell'energia utilizzata per l'esercizio dell'attività.

Nei casi sopracitati, se si andasse oltre questa percentuale, si obbligherebbe l'attività a diventare un produttore e non un fruitore dell'energia prodotta, costringendo tra l'altro il conduttore dell'attività alla realizzazione di una cabina di trasformazione con elevati costi sia di realizzazione che di gestione.

La fattispecie in esame peraltro non è una nuova costruzione, bensì del cambio d'uso di una costruzione esistente.

Tutto ciò detto, come affermato anche nella relazione indirizzata all'AUSL di Imola con la presentazione a settembre 2021 della SCIA per il cambio d'uso, gli impianti fin qui installati sono sì dimensionati in rapporto al fabbisogno energetico di capannoni non riscaldati, ma sono impianti implementabili man mano che dovessero subentrare attività il cui fabbisogno sia superiore a quello coperto dall'impianto attualmente installato.

Peraltro, l'impianto attualmente presente in copertura (circa 1,1 MW) già consente di soddisfare il 60% del fabbisogno complessivo, nel rispetto quindi della % fissata dalle norme nazionali entrate in vigore nello scorso mese di giugno 2022.

In ogni caso, entrando comunque nel dettaglio delle richieste, sottolineando che gli immobili realizzati rispondono ai requisiti di fabbricati NZEB previsti per la categoria di intervento, si ritiene di poter accogliere l'indicazione nel senso di richiedere in sede di convenzione urbanistica la disponibilità del soggetto attuatore e dei suoi aventi causa di mettere a disposizione l'intera copertura per la realizzazione di ulteriori pannelli fotovoltaici per contribuire alla realizzazione di una comunità energetica rinnovabile, sulla base di formale richiesta in tal senso da parte dell'Amministrazione comunale. In alternativa il soggetto attuatore potrà intervenire direttamente.

**PUNTO 2.3 – Valutazioni sulla Green Logistic e requisiti APEA**

- In relazione alla richiesta di specificare quale è la quota di permeabilità reale del solo Lotto 1 con riferimento alla Sf che corrisponde a 151.190 mq e ai parametri del PTM, *“differenziando se si tratta di suolo pubblico o privato, se pavimentato e con quale percentuale di permeabilità”*, stralciando la fascia di mitigazione extraPOC e il verde pubblico di cessione di 18.000 mq che come indicato nella convenzione sottoscritta non può contribuire al calcolo della superficie permeabile APEA, si controdeduce come segue. Richiamando la risposta precedente (ivi compreso il richiamo al punto V degli obiettivi generali delle Regole (norme) del PTM per gli ambiti produttivi, ove la soglia minima del 30% è derogabile in caso di “dimostrata infattibilità”) si ribadisce come non si ritenga corretto e di “buona fede” effettuare delle verifiche parziali dell'ambito di intervento che corrisponde ad un unico comparto urbanistico di PSC, stralciando delle aree e si ribadisce l'obbligo da parte del Comune di prendere in considerazione la totalità delle quote di verde permeabile che saranno realizzate, su precisa richiesta di Città Metropolitana di Bologna, all'esterno dell'ambito, il tutto in ossequio a

precisi obblighi imposti al soggetto privato e con l'obiettivo di migliorare la mitigazione dell'asse autostradale e implementare i servizi ecosistemici di supporto e regolazione.

- Per quanto riguarda la difficoltà di comprendere le effettive dotazioni a parcheggio che fra le diverse versioni progettuali non trovano corrispondenza ed alla richiesta al Comune circa la verifica delle dotazioni a parcheggio pertinenziale che si ricorda dovranno essere permeabili (solo i posti auto) e alberati in rapporto ad 1 albero ogni 2 posti auto, si allega la presente tabella riassuntiva (tabella 1 che faceva parte dell'allegato integrativo del 18 Maggio 2022, acquisito in atti al prot. n. 0012883), qui riallegata (allegato n. 1).
  
- In merito ai percorsi interni al comparto destinati solo ai pedoni ed alla segnalazione di prevedere la circolazione delle bici (al pari di pedoni e auto) all'interno del comparto almeno per assicurare l'accesso ai diversi ingressi dei due edifici e quindi di rivedere la progettazione dei percorsi pedonali al fine di definire un tracciato continuo, oggi mancante, per tutto il perimetro dei due fabbricati, raccordato con gli accessi che dovranno essere debitamente rappresentati e allineati nei documenti prevedendo marciapiedi con larghezza costante e minima di 1.4 m. si controdeduce come segue. Richiamando quanto già enunciato in ordine alla scelta condivisa di non prevedere movimentazioni ciclabili interni ai lotti, per le già menzionate ragioni di sicurezza, per quanto riguarda la progettazione dei percorsi pedonali, questi verranno specificati in sede di insediamento delle singole attività, così da garantire i percorsi "personalizzati" senza ipotesi di commistioni.
  
- In merito alla produzione di energia ed ai requisiti di APEA e al Glossario 2 del PTM, si rimanda alle considerazioni effettuate nei punti precedenti oltre a ritenere che le modifiche richieste, salvo il già citato interesse ad implementare la produzione di energia fotovoltaica,

interverrebbero in una fase, come precisato, non di nuova costruzione ma di semplice cambio d'uso senza opere che verrebbe condizionato ad elementi di dettaglio costruttivo impropri ed ultronei rispetto allo strumento in esame ed alla "conformazione" degli immobili già esistenti.

**PUNTO 2.4 – Valutazioni sul rumore**

- Per quanto attiene alla realizzazione/adequamento delle barriere fonoassorbenti, si precisa che gli interventi finalizzati al contenimento delle emissioni sonore, con particolare riferimento sia alla riduzione delle potenze sonore degli impianti di climatizzazione posti sulla copertura degli edifici già realizzati che alla realizzazione di una barriera acustica lungo la viabilità ad ovest dell'edificio residenziale intercluso nel comparto, sono tutti previsti nel progetto di cui al PDC n.316/GE/2019-Lotto 1 rilasciato, e che gli stessi interventi dovranno essere realizzati, come del resto previsto dagli obblighi assunti con la firma della convenzione originaria e nelle tempistiche ivi indicate. Le barriere acustiche di cui trattasi rientrano infatti fra le opere di urbanizzazione previste a scampo degli oneri di urbanizzazione primaria, come evidenziato nel computo metrico estimativo allegato al PDC, risalente ancora alla documentazione presentata in sede di conferenza dei servizi nel 2019-2020.
- Relativamente alla richiesta di trasmettere al Comune una relazione di collaudo acustico finalizzata a verificare, presso i limitrofi ricettori abitativi, il rispetto dei valori limite differenziali ed assoluti previsti dalla Classificazione Acustica Comunale e dal D.P.C.M. 14/11/97, entro 30 giorni dall'inizio di ognuna delle attività di logistica previste, si provvederà ad inserire tale obbligo all'interno del testo di convenzione. La stessa verrà eseguita, come del resto previsto, per la componente rumore, con il piano di monitoraggio di cui al capitolo 9 delle NTA del PUA approvato.
- Per quanto attiene alla sismica, si prende atto della considerazione effettuata che si condivide, in merito alla necessità del parere sismico.

**PUNTO 2.5** - Valutazioni in merito al recepimento delle disposizioni di cui all'AdP ai sensi dell'art. 59 della L.R. 24/2017 sottoscritto il 29/09/2021.

Prendendo atto e condividendo il richiamo alla seduta del Collegio di Vigilanza dell'01/04/2022, e sull'opportunità di redigere un cronoprogramma delle opere generali a carico del soggetto attuatore che mantenga il raccordo con le tempistiche definite ed aggiornabili dell'Accordo di Programma, sarà inserito come allegato al testo della convenzione urbanistica, con valenza orientativa, un cronoprogramma di massima (allegato n. 2).

Le progettazioni risultano infatti già avviate ma ad oggi non sono state consegnate e verificate dal Servizio Progettazione, costruzioni e manutenzione strade della Città Metropolitana di Bologna, con il quale sono già state avviate le attività di definizione della necessaria convenzione che si auspica di concludere in tempi brevi.

Nella bozza di convenzione verranno richiamati gli impegni assunti dal soggetto attuatore nell'ambito dell'Accordo di Programma e saranno prestate le relative garanzie fideiussorie.

**PUNTO 3 - BOZZA DI ADDENDUM ALLA CONVENZIONE URBANISTICA.**

- Relativamente a quanto previsto al comma 3 dell'art. 51 del PTM che *“Ai sensi dell'art. 41, comma 5, della legge regionale Emilia Romagna n. 24/2017, in relazione agli interventi di cui al precedente comma 2, confluisce nel Fondo perequativo metropolitano una quota pari al 50% delle risorse che derivano conseguentemente nei Comuni del territorio metropolitano dagli oneri di urbanizzazione secondaria, dal contributo straordinario e dalle monetizzazioni nel caso di aree per dotazioni territoriali. L'obbligo di corresponsione al Fondo, nella misura così come stabilita al presente comma , sussiste in capo al Comune a prescindere dalla possibilità dallo stesso Comune riconosciuta al soggetto privato di realizzare opere a scomputo, totale o parziale , di quanto dal medesimo soggetto privato dovuto a titolo di oneri di urbanizzazione secondaria o, nel caso in cui lo scomputo sia*

*ammissibile , anche di contributo straordinario, ai sensi della vigente disciplina normativa di fonte statale e regionale”, ed alla conseguente richiesta di portare a coerenza i contenuti dell’art. 5 di cui sopra con l’art. 51 del PTM sopra citato richiamando a tal fine anche i contenuti di cui alla nota di città metropolitana PG 44173 del 13/07/2022, si precisa quanto segue:*

Il tema finanziario di corresponsione delle quote dovute al Fondo Perequativo Metropolitano esula dall’ambito del procedimento in essere che attiene tecnicamente al cambio d’uso senza opere di immobili esistenti ed alla valutazione di compatibilità ambientale inerente il documento di Valsat. Si provvede comunque ad evidenziare che l’intervento in questione riguarda immobili edificati ad uso produttivo in rispondenza del PSC e del successivo POC con valenza di PUA e che ora si procede, su richiesta del proprietà a consentire il cambio d’uso verso la logistica.

Tale possibilità deriva dal contenuto di specifico Accordo di Programma ex Art. 59 LR 24/2017 sottoscritto il 29/09/2021 fra la Città Metropolitana di Bologna, il Nuovo Circondario Imolese, il Comune di Castel San Pietro Terme, il Comune di Castelguelfo ed i soggetti attuatori privati allo scopo di recepire le indicazioni del PUMS e del PTM sulla gran logistica specializzata nell’HUB metropolitano San Carlo. A seguito dell’approvazione del PUMS (27/11/2019), si è preso atto del rango riconosciuto al polo produttivo San Carlo, individuato come ambito localizzativo e hub logistico e si è quindi provveduto a modificare l’Art. 4 dell’Accordo Territoriale per gli Ambiti Produttivi del Nuovo Circondario Imolese, nella nuova formulazione sottoscritta il 29/09/2020.

Tale innovazione ha consentito di superare precedenti decisioni limitative delle indicazioni del PTCP e quindi di insediare nell’ambito di Castel San Pietro e Castelguelfo la media e grande logistica; la nuova formulazione approvata e sottoscritta ha anche definito un contributo di € 4,00/mq di Su edificata, da corrispondere a Città Metropolitana in attuazione del principio di perequazione di cui all’Art. 41 sempre della LR 24/2017 (fondo perequativo metropolitano) oltre che del PUMS, e lo stesso Accordo di Programma riporta fra i propri allegati tecnici un tabulato che pone in evidenza il suddetto contributo.

Nell’ambito di definizione dell’Accordo di Programma era a tutti noto e non contestabile (in applicazione della “leale collaborazione istituzionale”) che per

soddisfare le necessità infrastrutturali atte a garantire la sostenibilità complessiva degli interventi individuati dallo Studio del traffico oltre che per soddisfare gli ulteriori interventi inseriti a seguito di specifiche richieste della Città Metropolitana di Bologna (tratto di ciclabile per Medicina, attivazione del linea di trasporto pubblico, ciclabile estesa fino alla stazione SFM di Castel San Pietro, acquisto degli abbonamenti al TPL, riqualificazione del sistema di verde pubblico esistente nell'ambito e della rete di ciclabile interna) si sia previsto lo <scomputo> delle U2 dovute, sfruttando tale possibilità introdotta dal 2018 dalla Deliberazione dell'Assemblea Legislativa dell' Emilia Romagna (DAL) N° 186; (si ricorda, peraltro, che in una riunione del 03/02/2021 si affrontò espressamente anche il tema suddetto). Non è poi irrilevante esaminare una Bozza (intermedia) del testo dell'Accordo di Programma (09/03/2021) che in ordine alla cd. Perequazione Territoriale non lasciava dubbi in ordine al fatto che si riteneva che ciò si traducesse nell' assolvimento dell'impegno tramite la corresponsione dei già richiamati € 4,00 per ogni mq di Su destinata a logistica, il tutto a PTM già adottato e come si desume dallo scambio di carteggio con il Dirigente ed al Funzionario istruttore di CMBO in indirizzo.

E' poi altrettanto significativo richiamare il Titolo 2 del PTM vigente che al Comma 3 prescrive che nelle more dell'adeguamento al PTM degli accordi territoriali di cui al precedente Comma 2, gli accordi territoriali già stipulati rimangono pienamente validi ed efficaci, elencando fra gli altri la già più volte richiamata modifica all'Art. 4 dell'Accordo Territoriale per gli Ambiti Produttivi del Nuovo Circondario Imolese, sottoscritta il 29/09/2020 che contiene al suo interno la precisa definizione del contributo perequativo di cui all'Art. 41 della LR 24/2017 (€ 4,00 per mq di Su edificata).

E' quindi ad avviso di questa Amministrazione improprio e contraddittorio, oltre che ultroneo rispetto al presente procedimento, ribadire la richiesta di commisurazione al Fondo Perequativo Metropolitano del 50% degli oneri U2 già impegnati nell'Accordo di Programma, evidenziando peraltro come la LR 24/2017 all'Art. 41 si riferisce a "risorse" che derivano ai comuni anche dagli oneri di urbanizzazione secondaria, risorse economiche che – in questo caso – non pervengono al Comune, in quanto già precedentemente impegnate per realizzare gli interventi infrastrutturali richiesti e condivisi.

Registrando, su più fronti ed anche in occasione di procedimenti del tutto estranei all'obbligo perequativo, la reiterata richiesta di Città Metropolitana, che peraltro incide anche sul principio fondamentale di leale collaborazione richiamato anche al Comma 4 dell'Art. 1 della LR 24/2017, si rappresenta che è intenzione di questo Comune non sottrarsi agli obblighi di legge (purché

correttamente e legittimamente interpretati e applicati) e - a tale riguardo -, si provvederà all'accantonamento delle necessarie somme, ma ci si riserva di sottoporre agli organi di giurisdizione amministrativa e/o contabile la questione relativa alla legittimità e alla regolarità contabile della ulteriore corresponsione del 50% delle U2 per gli interventi di edificazione logistica ricompresi nell'Accordo di Programma, anche in ragione del fatto che la quasi totalità degli interventi infrastrutturali saranno conferiti al patrimonio indisponibile della stessa Città Metropolitana di Bologna. Ciò a tutela dell'Amministrazione complessivamente intesa, della correttezza delle determinazioni assunte dai responsabili e dei principi di correttezza contabile.

Si coglie anche l'occasione per aggiornare il quadro delle risorse disponibili in quanto la convenzione attuativa riferita al PUA Ca' Bianca 6 – Lotto 1 in anticipazione alla modifica dell'Art. 4 dell'Accordo Territoriale e del successivo Accordo di Programma, aveva previsto in forma anticipatorio un contributo volontario di corresponsione al Fondo Perequativo Metropolitan corrispondente ad € 65.000,00, somma che sarà interamente versata in aggiunta a quanto già comunicato e contabilizzato (convenzione N. 8611 di Repertorio N. 5150 di Raccolta, a rogito notaio dr. Roberto Forino, notaio residente in Brescia in data 29/06/2020).

- Per quanto riguarda gli altri aspetti inerenti la revisione finale del Testo dell'addendum alla convenzione attuativa, si allega alla presente documento il testo aggiornato che recepisce gli inserimenti cautelativi e i richiami richiesti anche in ordine ai monitoraggi ex post.
- Si provvede inoltre, come richiesto, a revisionare in forma finale e conclusiva i parametri e gli standard urbanistici e le dotazioni dovute oltre che a verificare l'altezza massima degli edifici in coerenza con il PUA.

<b>PUNTO 4 – LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE. Riscontro prescrizioni e rilievi di cui al parere ARPAE</b>
---

Quanto all'attività che verrà ad insediarsi si precisa che potrà essere insediata unicamente un'attività conforme.

Quanto alla rivalutazione dell'impatto del traffico e dettagli degli orari di attività e eventuali periodi di punta, verrà richiesto in fase di avvio delle attività di produrre apposita comunicazione, parimenti verrà inserito in Convenzione l'obbligo al deposito di apposita relazione di monitoraggio per 5 anni.

Quanto al rilievo sull'accessibilità pedonale e ciclabile, l'accordo di programma già prevede una rete di connessione ciclopedonale. Parimenti l'accordo di programma prevede già l'obbligazione in capo ai privati dell'attivazione di un servizio pubblico locale, di connessione dell'intero ambito produttivo con la stazione SFM di Castel San Pietro Terme. E quindi con i punti di interscambio pedone/bicicletta e trasporto pubblico. I soggetti attuatori/insediati hanno altresì l'obbligo di accollarsi i costi dei relativi abbonamenti.

Quanto al miglioramento della rete ciclabile sarà oggetto di titolo conformativo.

Quanto al contenimento sonoro si rinvia a quanto già precisato ante.

In merito al verde privato e alla funzione mitigativa, si rinvia a quanto precisato ante.

Quanto alla richiesta di prevedere la realizzazione dei locali per i servizi dedicati ai trasportatori, l'amministrazione condivide l'indicazione e precisa che dovrà essere presentato apposito titolo.

#### Punto 5: CONCLUSIONI

Si prende atto della valutazione complessivamente positiva dell'intervento e tramite la redazione del presente documento ed a seguito dell'allineamento al medesimo degli elaborati progettuali da depositarsi in allegato alla SCIA conformativa alle prescrizioni e dell'addendum alla convenzione attuativa si provvede a concludere il procedimento con l'approvazione degli atti conseguenti.

Castel San Pietro Terme, 8/8/2022

Il Dirigente Area Servizi al Territorio  
Arch. Angelo Premi  
f.to digitalmente

Allegati:

1. Tabella 1 – Calcolo permeabilità
2. Cronoprogramma
3. Estratto NTA\_PUA\_piano di monitoraggio

**TABELLA 1 - CALCOLO PERMEABILITA'**

<b>CALCOLO PERMEABILITA' STANDARD</b>								(mq)	
1	PUA - AMBITO CA' BIANCA 6 ORIGINARIO (N18+LOTTO 1+LOTTO 2)	<b>SUPERFICIE TERRITORIALE IN POC</b>	<b>ST</b>	<b>379.397</b>	<b>25%</b>			<b>PERMEABILITA' PUA</b>	<b>94.849</b>
		FASCIA DI MITIGAZIONE LATO EST (EXTRA-POC)	Fm extrapoc	6.203					
2	<b>SCIA CAMBIO D'USO</b> PUA - AMBITO CA' BIANCA 6 ORIGINARIO (N18+LOTTO 1+LOTTO 2)	<b>SUPERFICIE TERRITORIALE FITTIZIA</b>	<b>STf</b>	<b>385.600</b>	<b>25%</b>			<b>PERMEABILITA'SECONDO APEA</b>	<b>96.400</b>
		<b>SUPERFICIE TERRITORIALE IN POC</b>	<b>ST</b>	<b>379.397</b>					
		FASCIA DI MITIGAZIONE LATO EST (EXTRA-POC)	Fm extrapoc	6.203					
		FASCIA DI MITIGAZIONE A SUD A14 (EXTRA-COMPARTO)	Fm extracomparto	30.000					
3		<b>SUPERFICIE TERRITORIALE FITTIZIA</b>	<b>STf</b>	<b>415.600</b>	<b>30%</b>			<b>PERMEABILITA' SECONDO PTM</b>	<b>124.680</b>
<b>CALCOLO PERMEABILITA' EFFETTIVA</b>								(mq)	
	VERDE PUBBLICO DI AMBIENTAZIONE			4.883					<b>4.883</b>
	VERDE PUBBLICO DI ASSORBIMENTO CO <sub>2</sub>	A		5.233					
		B		5.930					
		C		14.063					
				25.226					<b>25.226</b>
	VERDE PRIVATO LOTTI 1+2	LOTTO 1		33.120					
		LOTTO 2		14.319					
				47.439					<b>47.439</b>
	VERDE PRIVATO DECATHLON (N18)			7.871					<b>7.871</b>
	Ppubb PERMEABILI	Ppubb-P1 ( 153 stalli)		153	12,5	1.913			
		Ppubb-P2 ( 211 stalli)		211	12,5	2.638			
	Ppriv PERMEABILI	Ppriv-1 (222 stalli)		222	12,5	2.775			
		Ppriv-2 (108 stalli)		108	12,5	1.350			
		Maggiorazione posti disabili		25	3,5	88			
		Ciclabile nord Lotto 2			990	990			
		Piazzale ingresso pedonale Lotto 2			750	750			
					Superficie effettiva	10.503			<b>10.503</b>
		Max 10% della permeabilità standard (4)			Superficie ammissibile	12.468			
	FASCIA DI MITIGAZIONE LATO EST - EXTRA POC	Fascia di mitigazione lato est extrapoc		6.203					
	FASCIA DI MITIGAZIONE A SUA A14 - EXTRA COMPARTO	Fascia di mitigazione extracomparto BOSCATO		18.000					
		Fascia di mitigazione extracomparto A PRATO		12.000					
		Fascia di mitigazione a sud A14 extracomparto		30.000					<b>30.000</b>
4								<b>PERMEABILITA' EFFETTIVA</b>	<b>125.922</b>
5								<b>SUPERFICIE TERRITORIALE FITTIZIA</b>	<b>415.600</b>
6								<b>PERMEABILITA' EFFETTIVA %</b>	<b>30,30%</b>

## Allegato 2\_Dichiarazione di sintesi

### ACCORDO DI PROGRAMMA AMBITO SAN CARLO - INTERVENTI PER LA SOSTENIBILITA' E CRITERI DI RIPARTO - CRONOPROGRAMMA

N.B. LE FASI DI ATTIVITA' SONO PREVISTE CON INIZIO CONTESTUALE  
 ALLA FIRMA DELLE CONVENZIONI URBANISTICHE DI OGNI COMPARTO  
 CA' BIANCA 6

I TEMPI SONO INDICATI I GIORNI  
 NATURALI CONSECUTIVI A FAR  
 DATA DAL 11/08/2022

#### COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO

#### INTERVENTI RIFERITI ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA CSP

SIGLA	DESCRIZIONE INTERVENTO	NOTE	competenza	PFTE	PROGETTAZIONE	AUTORIZZAZIONI ED ESPROPRI	APPALTI ED ESECUZIONE	COLLAUDI	TOTALE MESI E TERMINE PREVISTO
1	<b>Ciclabile principale Asse San Carlo tratto A-B-B1-C-D-E</b>	<i>circa 2/3 della ciclabile dalla stazione FS alla rotatoria Ca Bianca</i>	<b>CB6</b>	60	120	120	300	60	20 - 11/04/2024
2	<b>Ciclabile a fianco della Colunga - tratto O-I 2/3 della spesa</b>	<i>50% comp. CB7</i>	<b>CB6</b>	60	90	90	210	60	17 - 11/01/2024

#### ALTRI ONERI RIFERITI ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA CSP

3	<b>Contributo per implementazione Trasporto Pubblico</b>	<i>32.000/anno per il comparto CA' BIANCA 6 per 3 anni</i>			<b>COMINTRIBUTO ANNUO PER 3 ANNI</b>				
---	--	--	--	--	--------------------------------------	--	--	--	--

#### ALTRE OPERE DI URBANIZZAZIONE EXTRACOMPARTO CSP

4	<b>Ciclabile interna E tratti F - CB6</b>	<i>sviluppo circa m. 500</i>	<b>CB6</b>		120	120	300	60	20 - 11/04/2024
5	<b>CICLABILE DI MEDICINA DA SP 31 AL CONFINE</b>	<i>1/2 DELLA SPESA</i>	<b>CB6+CB5</b>		120	120	330	90	22 - 11/06/2024

CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA  
 COMUNE DI CASTEL SAN PIETRO TERME

SubAmbito ASP\_AN2.2 di cui al POC1 approvato con Delibera C.C. n. 34 del 21/03/2019  
 PUA con valore di PDC (ai sensi dell'art. 31- comma 5 - L.R. E.R. n. 20/2000 e s.m.i.)

**NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE (APRILE 2020)**

## 9. PIANO DI MONITORAGGIO

Costituisce elemento dei documenti di VALSAT il seguente Piano di monitoraggio.

<b>PIANO DI MONITORAGGIO</b>	
<b>1 Dotazione piste ciclopedonali</b>	
Descrizione indicatore	Rapporto tra lunghezza delle piste ciclopedonali e superficie territoriale
Unità di misura	km/kmq
Fase verifica	Collaudo U1; Conformità edilizia per piste interne ai lotti
<b>2 Reti separate per la raccolta di acque reflue</b>	
Descrizione indicatore	Rapporto percentuale tra estensione delle reti separate (reti bianche e nere) ed estensione complessiva della rete fognaria pubblica
Unità di misura	%
Fase verifica	Collaudo U1
<b>3 Certificazione energetica nuovi edifici</b>	
Descrizione indicatore	Edifici con certificazione energetica per classe
Unità di misura	n.
Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi
<b>4 Consumo suolo in aree di tutela di suolo, sottosuolo e acque</b>	
Descrizione indicatore	Rapporto percentuale tra superficie territoriale sottoposta a tutela e superficie territoriale ambito
Unità di misura	%
Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi
<b>5 Consumo di suolo</b>	
Descrizione indicatore	Rapporto percentuale tra superficie del territorio complessivamente insediato (destinazione produttiva) e incremento di territorio urbanizzato per nuovi insediamenti produttivi
Unità di misura	%
Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi
<b>6 Quota spostamenti su navette e con abbonamenti trasporto pubblico</b>	

---

Descrizione indicatore	Incidenza del numero di abbonamenti per mezzi di trasporto pubblico e spostamenti con navetta privata rispetto al numero totale degli spostamenti giornalieri addetti
Unità di misura	%
Fase verifica	Inseadimento attività

#### **7 Livelli acustici sui recettori sensibili**

Descrizione indicatore	Verifica del rispetto dei livelli acustici normativi di classificazione acustica sul recettore intercluso nell'Ambito
Unità di misura	dB(A)
Fase verifica	Conformità edilizia lotti attuativi