

**PARCO LOGISTICO DI CASTEL SAN GIOVANNI**  
**REALIZZAZIONE INSEDIAMENTI LOGISTICI C2U CLOSE2YOU S.r.l.**



**VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE**  
**DOCUMENTO DI VALSAT - Sintesi non Tecnica**

COMMITTENTE

**Valtidone S.p.a.**

Strada 3, Palazzo B3  
 20090 Assago (MI)  
 Web [www.gruppofbh.it](http://www.gruppofbh.it)

Legale Rapp. | Dott. Elia Bertola

UTILIZZATORE

**C2U CLOSE2YOU S.r.l.**

Strada 3, Palazzo B3                      20090 Assago (MI)  
 Web [www.c2u.it](http://www.c2u.it)                              E mail [direzione@c2u.it](mailto:direzione@c2u.it)

Legale Rapp. | Dott. Matteo Banfi

PROGETTISTI

**Studio Associato Archh. ODDI**

Corso Matteotti n. 66                      Tel. + 39 0523 881310  
 Castel San Giovanni (PC)                      Fax + 39 0523 881965  
 Web [www.studiooddi.it](http://www.studiooddi.it)                              E mail [info@studiooddi.it](mailto:info@studiooddi.it)

Progettisti | Dott. Giuseppe Oddi - Dott. Nicola Oddi

**Engineering 2K S.p.A.**

Strada 1 Palazzo E1                      Tel. + 39 02 8968502  
 Assago Milanofiori (MI)                      Fax + 39 02 8968502  
 Web [www.eng2k.com](http://www.eng2k.com)                              E mail [info@eng2k.com](mailto:info@eng2k.com)

Progettisti | Ing. Antonio Schinardi - Ing. Flavio Venegoni - Arch. Patrizia Prina

SCALA

ELABORATO n°

**2.2**

DATA

**04/12/2020**

REVISIONE

**0**

CODICE LAVORO

CODICE DISEGNO

NOME FILE

//server/archivio/Anno 2020/ValtidoneSpa Fase6/  
 Dom. Unica Var./Sud A21-Lotto F/Prog.Cons./

## **INDICE**

<b><u>Capitolo 1 - INQUADRAMENTO NORMATIVO E METODOLOGIA DI VALUTAZIONE</u></b>	pag. 2
<b><u>Capitolo 2 - VALUTAZIONI SOCIO – ECONOMICHE DELLO SCENARIO ATTUALE</u></b>	pag. 5
<b><u>Capitolo 3 - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</u></b>	pag. 8
<b>3.1 MOTIVAZIONI DELL'INIZIATIVA</b>	pag. 9
<b>3.2 INTERVENTO A NORD AUTOSTRADA A21 – EDIFICI X - Y</b>	pag. 9
<b>3.2.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO</b>	pag. 9
<b>3.2.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO E PROGETTO DI URBANIZZAZIONE</b>	pag. 10
<b>3.2.3 INTERVENTO EDILIZIO IN PROGETTO</b>	pag. 11
<b>3.3 INTERVENTO A SUD AUTOSTRADA A21 – EDIFICIO F</b>	pag. 12
<b>3.3.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO</b>	pag. 12
<b>3.3.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO E PROGETTO DI URBANIZZAZIONE</b>	pag. 13
<b>3.3.3 INTERVENTO EDILIZIO IN PROGETTO</b>	pag. 13
<b><u>Capitolo 4 - ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE E DEGLI OBIETTIVI – FASE 1</u></b>	pag. 15
<b>4.1 IL CONTESTO PAESAGGISTICO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO</b>	pag. 16
<b>4.2 INDIVIDUAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI DELL'AREA DI INTERVENTO</b>	pag. 17
<b><u>Capitolo 5 - VERIFICA DI COERENZA ESTERNA FASE2</u></b>	pag. 18
<b>5.1 COERENZA DEL PROGETTO CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA</b>	pag. 19
<b>5.2 PROPENSIONE INSEDIATIVA DELL'AREA DI INTERVENTO NEL P.T.C.P.</b>	pag. 20
<b>5.3 OBIETTIVI DEL P.T.C.P. E VERIFICA DI COERENZA</b>	pag. 21
<b><u>Capitolo 6 – VALUTAZIONE DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE PROGETTUALI – FASE 3</u></b>	pag. 26
<b><u>Capitolo 7 – VERIFICA DI COERENZA INTERNA – FASE 4</u></b>	pag. 28
<b>7.1 INDIVIDUAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI COINVOLTE</b>	pag. 29
<b>7.2 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E FORME DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE</b>	pag. 31
<b><u>Capitolo 8 – MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DEL PROGETTO - FASE 5</u></b>	pag. 40
<b><u>Capitolo 9 – VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI</u></b>	pag. 42
<b><u>Capitolo 10 - CONCLUSIONI</u></b>	pag. 45

*Capitolo 1*

**INQUADRAMENTO NORMATIVO E METODOLOGIA DI VALUTAZIONE**

La presente sintesi Documento di Valsat si pone l'obiettivo di valutare gli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dell'intervento di completamento del Polo Produttivo. Logistico di Castel San Giovanni sito nei pressi dell'autostrada A21.

Il progetto, in variante agli strumenti urbanistici vigenti (PSC-RUE), è articolato in due comparti separati collocati uno a nord (edifici X-Y) e uno a sud (edificio F) della suddetta A21. Il presente documento di sintesi, redatto ai fini della Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., è unico per entrambi i comparti in quanto gli impatti potenziali generati dall'attuazione degli interventi si sommano e vanno valutati in modo congiunto.

La procedura di valutazione si rende necessaria a seguito dell'emanazione del Titolo II del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale", così come modificato dal D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 e dal D.Lgs. 29/06/2010 n. 128. Ai sensi di tali norme la fase di valutazione (Valsat-VAS) è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani siano presi in considerazione durante la fase preparatoria del piano stesso ed anteriormente alla sua approvazione. La procedura ha quindi lo scopo di evidenziare la congruità delle scelte pianificatorie rispetto agli obiettivi di sostenibilità e le possibili sinergie con altri strumenti di pianificazione sovraordinata e di settore (in questo caso in continuità con la Valsat del PSC).

La recente approvazione della Legge Regionale n° 24 in data 21/12/2017, superando le norme regionali previgenti, ha definito le modalità di verifica della sostenibilità dei piani.

*Infatti la suddetta L.R. n. 24/17 prevede all'art. 18 comma 1 che " Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, (OMISSIS) i Comuni e le loro Unioni, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valsat degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e della normativa nazionale di recepimento della stessa."*

*Pertanto al comma 2 la suddetta Legge prevede che " A tal fine, in un apposito rapporto ambientale e territoriale denominato "documento di Valsat", costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, sono individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 22, delle informazioni ambientali e territoriali acquisite ai sensi dell'articolo 23 e, per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile, di cui all'articolo 40, comma 8."*

Inoltre la stessa L.R. n. 24/17 in relazione al principio di integrazione e non duplicazione della valutazione prevede all'art. 19 comma 1 che *“Nell’osservanza dei principi di integrazione e non duplicazione di cui all’articolo 4, commi 2 e 3, della direttiva 2001/42/CE, gli atti e ogni altro adempimento richiesti dalla normativa europea e nazionale per la procedura di valutazione ambientale dei piani sono integrati nel procedimento disciplinato dal titolo III, capo III, della presente legge.”* e al comma 2 che *“La Valsat ha ad oggetto unicamente le prescrizioni e gli indirizzi del piano, recependo gli esiti della valutazione dei piani competenti e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti rilevanti che sono stati oggetto di precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell’ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite.”*

A tal fine per evitare duplicazioni nella fase di valutazione (anche ai sensi Direttiva 2001/42/CE e D.Lgs. 4/2008) la base documentale utilizzata per svolgere gli approfondimenti necessari di carattere ambientale è desunta dagli elaborati che costituiscono il Piano Strutturale Comunale del Comune di Castel San Giovanni approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 27 del 12/07/2012. In particolare le informazioni sono state attinte dal QC e dalla Valsat del PSC.

Il Rapporto ambientale è quindi sviluppato in continuità con la Valsat del PSC e tiene conto di quanto specificato nel recente Atto di coordinamento tecnico “Strategia per la qualità urbana ed ecologica-ambientale e valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del Piano Urbanistico Generale” approvato deliberazione della Giunta Regionale n. 2135 del 22/11/2019 in attuazione della suddetta L.R. 24/2017 in cui viene confermata la centralità della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) dei piani e dei programmi. L’intervento proposto essendo un “progetto urbanistico - edilizio”, è accompagnato dalla DOCUMENTO DI VALSAT e dalla presente SINTESI NON TECNICA.

La VALSAT è tesa ad evidenziare i complessivi effetti che l’insieme delle previsioni dell’Intervento proposto intendono perseguire, fornendo le indicazioni circa gli impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre, e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.

Dopo una prima descrizione del quadro attuale e delle caratteristiche dell’intervento in progetto la Val.S.A.T. si compone, di cinque fasi concatenate e conseguenti, che concorrono, in relazione ai contenuti del progetto in variante al Piano, alla valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale delle scelte operate.

Le fasi in cui si articola il processo sono le seguenti (descritte nei successivi capitoli):

- Fase 1: Analisi delle componenti ambientali e degli obiettivi;
- Fase 2: Verifica di coerenza esterna;
- Fase 3: Valutazione delle possibili alternative progettuali;
- Fase 4: Verifica di coerenza interna;
- Fase 5: Monitoraggio degli effetti del progetto.

***Capitolo 2***

**VALUTAZIONI SOCIO – ECONOMICHE DELLO SCENARIO ATTUALE**

Le Amministrazioni comunali che negli ultimi vent'anni si sono succedute a Castel San Giovanni hanno ritenuto di indirizzare lo sviluppo del territorio ritenendo il tema dello sviluppo economico centrale per la crescita urbana. L'area alla fine degli anni novanta offriva infatti scarse possibilità occupazionali e un tessuto produttivo poco dinamico.

La scelta quindi di incentivare investimenti in nuove attività ha portato a programmare nuove aree produttive in posizioni strategiche lungo gli assi viabilistici principali ed in particolare nei pressi del casello dell'autostrada A21.

Le politiche provinciali nel settore produttivo già a partire dal PTCP del 2000 hanno incentivato lo sviluppo di nuovi insediamenti produttivi individuando nuove aree capaci di attrarre investimenti mirati in settori dinamici (quali appunto la logistica). Tale scelta è stata confermata anche dal PTCP vigente. Come si evince chiaramente dalla tavola T2.1 "Vocazioni territoriali e scenari di progetto" del PTCP vigente il Comune di Castel San Giovanni viene individuato come area destinata ad un insediamento produttivo attrezzato di rilevanza sovralocale.

Come già anticipato il Polo Produttivo- Logistico in Località Barianella è considerato quale Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale dal P.T.C.P. ed è già stato oggetto di un Accordo Territoriale stipulato tra Comune e Provincia che ha portato alla realizzazione di numerosi interventi di compensazione territoriale.

Esso si colloca nel corridoio insediativo della pianura (o asse della Y rovesciata). Si tratta della parte di territorio che rappresenta il nucleo centrale del sistema produttivo piacentino caratterizzato dalla presenza dei collegamenti ferroviari e della viabilità primaria (rete ferroviaria e autostradale Milano/Bologna – Piacenza/Brescia – Piacenza/Torino/Genova).

Per tale sistema, caratterizzato dalla elevata offerta di servizi di trasporto multimodali e dalla concentrazione della presenza antropica, sono ormai da anni attivate politiche di rafforzamento ed estensione del sistema insediativo per il settore produttivo che hanno portato all'insediamento di numerose nuove attività sul territorio.

Gli strumenti urbanistici redatti ai sensi della previgente LR 20/2000 hanno deciso di puntare sullo sviluppo del polo logistico castellano riconoscendone le qualità e ritenendolo un fattore di crescita urbana strategico per l'intera area della Val Tidone.

Il parco logistico occupa oggi un area di grandi dimensioni (1.900.000 mq circa esclusi gli interventi in progetto) e si è rapidamente sviluppato arrivando oggi alla sua completa e rapida saturazione.

Tale polo all'avanguardia e riconosciuto dagli operatori del settore come uno tra i più importanti del Nord Italia, si caratterizza per una serie di dotazioni di particolare interesse quali una particolare attenzione alla cura e alla manutenzione del verde e delle aree comuni, alla sicurezza e controllo degli accessi, allo smaltimento/accumulo delle acque di scarico, alle dotazioni ecologiche dell'area e dei fabbricati mirate al risparmio energetico, all'utilizzo dell'intermodalità (mediante il raccordo ferroviario a servizio della piattaforma logistica) per diminuire la congestione veicolare.

E' per questo motivo che aziende di calibro internazionale (AMAZON, Leroy Merlin, Geodis,

Yamaha, DSV, Rajapack, Moncler, Fiege - Zara ecc...) e aziende leader nel mercato italiano (Giochi Preziosi, Banca Intesa, Antony Morato ecc...) hanno deciso di insediarsi in quest'area dando vita ad una realtà dinamica e competitiva.

La competizione oggi in atto e giocata sulla capacità di saper coniugare il rispetto delle vocazioni proprie dei territori con le opportunità offerte dalle tendenze dei sistemi economici obbliga le Amministrazioni pubbliche a individuare temi e assi di sviluppo capaci di attrarre investimenti in un ottica di crescita orientata da un lato al progresso economico e sociale conciliato con il tema della sostenibilità ambientale.

L'esperienza virtuosa del parco Logistico di Castel San Giovanni rappresenta senza dubbio un esempio di lungimiranza amministrativa abbinata a una buona pratica imprenditoriale.

Lo sviluppo di nuovi progetti di ampliamento, come quelli oggetto della presente relazione, si inseriscono a pieno titolo in quelli che è la strategia di sviluppo urbano definita a livello locale e sovralocale.

Tale orientamento è condiviso anche dalla recente Legge Regionale sulla tutela e l'uso del territorio (24/17) che inserisce tra i suoi obiettivi prioritari la "promozione di condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie".

## ***Capitolo 3***

### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### **3.1 MOTIVAZIONI DELL'INIZIATIVA**

In questo capitolo sono sintetizzate le caratteristiche del progetto di completamento del parco logistico di Castel San Giovanni mediante la realizzazione di due interventi uno a nord e uno a sud dell'autostrada A21.

Il primo intervento è quello di riqualificazione di un'area occupata da un allevamento suinicolo intensivo denominato "ex porcilaia Chiodaroli", attualmente in fase di dismissione, per realizzare un nuovo insediamento produttivo all'interno del Parco Logistico di Castel San Giovanni a nord autostrada A 21.

Il secondo intervento è quello di realizzazione di un nuovo insediamento produttivo all'interno del Parco Logistico di Castel San Giovanni a sud dell'autostrada A 21 che consenta alla suddetta C2U CLOSE2YOU S.r.l. di espandersi nelle immediate vicinanze di uno dei suoi magazzini esistenti ed operativi (edificio Q).

Le motivazioni che rendono necessari gli interventi in progetto possono essere sintetizzate nella necessità della C2U CLOSE2YOU S.r.l. di dotarsi di nuovi spazi da destinare alle proprie attività in relazione al notevole aumento dei volumi d'affari e alle richieste di servizi da parte dei suoi prestigiosi clienti.

La C2U CLOSE2YOU S.r.l. occupa infatti diversi spazi all'interno del parco logistico (Immobili G – Q) e si è impegnata a realizzare due immobili di grandi dimensioni sull'area a sud dell'autostrada A21 (immobili V – Z) sulla base di un progetto approvato nel gennaio 2018 articolato in due fasi di cui la prima in via di completamento.

L'intervento in progetto prevede la quindi realizzazione di tre immobili che verranno edificati in fasi successive e ravvicinate.

La realizzazione dei tre immobili in progetto consentirà alla Società proponente di poter programmare il proprio sviluppo pianificando gli investimenti vista la sua rapida crescita e porterà a completare tutta l'edificazione consentita all'interno del parco logistico così come previsto nell'accordo territoriale sottoscritto con la Provincia nel 2012.

I piani aziendali prevedono che per lo svolgimento della propria attività logistica verranno occupati nella prima fase un numero di addetti pari ad almeno 100 unità a cui se ne aggiungeranno ulteriori 100 unità nella seconda fase e infine 30 unità nella terza fase (per un totale di almeno 230 unità) che potranno crescere ulteriormente nel breve periodo (come peraltro avvenuto nel caso dei passati interventi realizzati).

### **3.2 INTERVENTO A NORD AUTOSTRADA A21 – EDIFICI X - Y**

#### **3.2.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO**

L'area oggetto di intervento è situata in contiguità al Nuovo Polo Produttivo di Castel San Giovanni a nord dell'Autostrada A21 a Ovest della SP 412R (ex SS 412 della Val Tidone).

Essa confina sul lato sud con un'area già urbanizzata, a nord ed ovest con aree agricole e a est

con la Strada Comunale del Colombarone.

L'area di intervento è in parte occupata dall'azienda zootecnica di proprietà della Famiglia Chiodaroli dove vengono allevati suini. L'attività presente è attualmente in fase di dismissione. La restante porzione di area, posta a nord dell'insediamento suinicolo, risulta destinata in prevalenza a seminativo irriguo e si presenta come pianeggiante e priva di emergenze e vegetazione. All'interno e sui confini dell'area sono presenti numerosi canali irrigui. La superficie territoriale totale dell'area oggetto di intervento è pari a circa 195.050 mq.

### **3.2.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO E PROGETTO DI URBANIZZAZIONE**

Le aree oggetto dell'intervento risultano alla data odierna inserite nella zonizzazione del vigente Piano Strutturale Comunale (elaborato ai sensi della LR 20/2000 e approvato in data 12/07/2012 con deliberazione del Consiglio Comunale n. 27) e negli altri atti di pianificazione vigenti (R.U.E. e P.O.C.) in parte con destinazione d'uso di tipo agricolo nello specifico parte come "ambiti agricoli periurbani" (art. 25 N.T.S.) ed in parte come "azienda zootecnica" (art. 24 N.T.S.).

Inoltre è prevista dal piano vigente la previsione di un nuovo tronco di viabilità di progetto, e relativa intersezione, che riguarda il primo tronco della "tangenziale ovest di Castel San Giovanni" (art. 28 N.T.S.).

Tale previsione è allo stato attuale superata nei fatti in quanto nell'area, a seguito degli interventi di urbanizzazione ed edificazione degli immobili logistici denominati O (Amazon) ed R (Zara – Fiege) il primo tratto della nuova viabilità di attraversamento ovest del capoluogo è già stato realizzato in parte su altra sede.

Nella redazione del progetto sono state tenute in conto e osservate scrupolosamente le prescrizioni relative ai comparti produttivi/terziari di nuova previsione previsti dal P.S.C. e P.O.C. vigenti.

In particolare sono state rispettate le previsioni relative agli standard da cedere per le aree di cessione relative alle dotazioni territoriali come da P.S.C. e P.O.C. approvati per i comparti produttivi/terziari di nuova previsione

Il progetto di urbanizzazione prevede che l'accessibilità all'area in progetto avvenga dalla viabilità esistente ovvero dal primo tratto della tangenziale ovest che si sviluppa a partire dalla rotatoria sulla SP 412R e si congiunge alla Strada Comunale del Colombarone. In particolare l'ingresso al lotto che ospita i due nuovi immobili avviene in totale sicurezza dalla **rotatoria esistente** posta tra gli immobili O ed R a cui verrà aggiunto un nuovo braccio a nord - est. Le caratteristiche geometriche della rotatoria esistente consentono tale aggiunta senza creare criticità alla stessa.

La **viabilità pubblica** si svilupperà quindi verso nord parallelamente al confine ovest dell'area di intervento per dare accesso indipendente ai due immobili X ed Y.

Lungo la viabilità pubblica verrà realizzato un percorso pedonale protetto che si svilupperà lungo tutta il tronco stradale collegando gli ingressi alle aree private con l'ingresso principale al comparto

e con i parcheggi pubblici posti sul lato sud descritti in seguito.

L'ingresso al comparto sarà inoltre collegato alla pista ciclabile che dal parco Logistico a nord A21 si collega al capoluogo comunale (una volta che verrà ultimato il sottopasso nei pressi della stazione ferroviaria).

Lungo la viabilità principale (tangenziale) verranno realizzati **due parcheggi pubblici** uno destinato alle auto degli addetti alle attività e uno riservato ai mezzi pesanti con ingresso diretto dalla strada pubblica principale con la funzione di ospitare i mezzi pesanti in attesa del loro ingresso alle aziende insediate in modo da evitare il fenomeno della sosta lungo le strade pubbliche.

La dotazione di parcheggi risulta abbondante ed assicura un numero adeguato di stalli; l'accessibilità e la separazione dei flussi di auto e mezzi pesanti permette di non creare situazioni di pericolo per l'utenza.

Le **aree a verde pubbliche e private** verranno tutte concentrate lungo il perimetro del comparto in modo da creare un elemento di separazione naturale tra la nuova edificazione e la campagna circostante salvaguardando il più possibile (compatibilmente con la funzione insediata) la permeabilità del suolo. Le aree verdi verranno piantumate per creare una cortina continua di mitigazione ambientale soprattutto verso ovest a lato della pista che si sviluppa lungo la Strada del Colombarone. Il progetto prevede la **messa a dimora di 380 alberi** collocati nelle aree a verde pubblico a cui vanno aggiunti quelli che potranno essere collocati all'interno del lotto edificabile.

Lungo tutto il perimetro dell'area di intervento verrà inoltre creato un argine in terra, ad altezza variabile (altezza di 2/3 metri circa), che avrà il duplice scopo di limitare l'impatto del nuovo insediamento sul contesto circostante e di proteggerlo dai residuali rischi idraulici in caso di eventi catastrofici. Sempre ai fini della sicurezza idraulica dell'insediamento gli ingressi al comparto posti nello spigolo sud – ovest del comparto all'area verranno dotati di cancelli scorrevoli "a tenuta d'acqua" di altezza pari alla quota sommitale degli argini perimetrali in terra da chiudere in caso di eventuali eventi di esondazione catastrofica del Fiume Po in modo da garantire la sicurezza dell'insediamento.

L'area è già allo stato attuale raggiungibile dalla **pista ciclabile** che collega il polo logistico alla stazione ferroviaria di Castel San Giovanni (una volta che verrà ultimato il sottopasso nei pressi stazione). Il progetto prevede che per tutto lo sviluppo del nuovo comparto venga ripristinata e resa fruibile la pista realizzata dal Consorzio di Bonifica sulla tubazione interrata del Canale Colombarone.

### **3.2.3 INTERVENTO EDILIZIO IN PROGETTO**

Il progetto prevede la realizzazione di due immobili ad uso deposito con annesse palazzine uffici.

Il corpo ad uso magazzino denominato X ed Y saranno identici, a forma rettangolare ed avranno le seguenti superfici Sc = 45.600,00 mq Sul = 46.800,00 mq.

I fabbricati X ed Y avranno un'altezza massima all'intradosso del velario di copertura di 13,70 m; la struttura portante di tutti gli edifici sarà in cemento prefabbricato, la copertura dell'immobile sarà costituita da lamiera grecata, coibentazione e manto impermeabile.

Le pareti perimetrali degli immobili saranno realizzate, alla base, in pannelli prefabbricati in calcestruzzo con sovrastante pannellatura sandwich.

Le palazzine uffici saranno ubicate lungo il lato ovest nei corpi X ed Y e avranno n. 3 piani fuori terra.

I corpi uffici avranno parti vetrate realizzate con facciata continua a montanti e traversi in alluminio anodizzato e vetrocamera antisfondamento - anticaduta basso emissivo parzialmente riflettente.

Sarà realizzato idoneo impianto elettrico a regola d'arte conforme alle normative vigenti per tutti gli edifici.

L'illuminazione interna ed esterna degli uffici e dei magazzini avverrà mediante plafoniere/fari con lampade a LED.

È prevista la realizzazione di impianto di raffrescamento e riscaldamento di tutti gli uffici con un sistema ad espansione diretta a portata variabile con funzionamento a pompa di calore.

Per quanto concerne il rispetto della Legge Regionale Emilia Romagna 1362 del 30 settembre 2010 parte seconda n°126 relativamente alla produzione di energia proveniente da fonti rinnovabili sarà installato in copertura apposito impianto fotovoltaico da 200 kW in grado di soddisfare oltre i requisiti di legge gran parte del consumo degli immobili.

La rete fognaria, a servizio degli immobili in progetto, sarà costituita da una rete per la raccolta di tutte le acque meteoriche provenienti dalla copertura e dai piazzali collegata alla vasca di accumulo posta a nord. Le acque provenienti dai piazzali e dalla viabilità interna, verranno raccolte mediante caditoie e canaline nella misura dei primi 5 mm e trattate in apposite vasche di prima pioggia e successivamente inviate alla rete di scarico che recapita nella vasca sopra citata.

Tutte le acque nere, provenienti dai servizi igienici e spogliatoi, verranno raccolte e convogliate in un impianto di trattamento dei reflui privato e sovradimensionato rispetto alle esigenze del nuovo insediamento (impianto da 100 A.E. contro i 66 necessari).

### **3.3 INTERVENTO A SUD AUTOSTRADA A21 – EDIFICIO F**

#### **3.3.1 DESCRIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO**

L'area oggetto di intervento è situata in contiguità al Nuovo Polo Produttivo di Castel San Giovanni a sud dell'Autostrada A21 a Ovest della SP 412R (ex SS 412 della Val Tidone).

Essa confina sul lato sud con un'area già urbanizzata (insediamento Leroy Merlin – immobile P), a nord con il sedime dell'autostrada A21 ad ovest con l'area già urbanizzata (insediamento Close2you – Edificio Q) e a est con la Strada del Colombarone. L'area di intervento è destinata in prevalenza a seminativo irriguo e si presenta come pianeggiante e priva di emergenze e vegetazione. La superficie territoriale totale dell'area oggetto di intervento è pari a circa 41.012 mq.

### **3.3.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO E PROGETTO DI URBANIZZAZIONE**

Le aree oggetto dell'intervento risultano alla data odierna inserite nella zonizzazione del vigente Piano Strutturale Comunale (elaborato ai sensi della LR 20/2000 e approvato in data 12/07/2012 con deliberazione del Consiglio Comunale n. 27) e negli altri atti di pianificazione vigenti (R.U.E.) con destinazione d'uso di tipo agricolo nello specifico parte come "ambiti ad alta vocazione produttiva agricola" (art. 24 N.T.S.).

Nella redazione del progetto sono state tenute in conto e osservate scrupolosamente le prescrizioni relative ai comparti produttivi/terziari di nuova previsione previsti dal P.S.C. e P.O.C. vigenti.

In particolare sono state rispettate le previsioni relative agli standard da cedere per le aree di cessione relative alle dotazioni territoriali come da P.S.C. e P.O.C. approvati per i comparti produttivi/terziari di nuova previsione.

Il progetto di urbanizzazione prevede che l'accessibilità all'area in progetto avvenga dalla viabilità esistente ovvero dalla strada comunale che lambisce il confine ovest dell'area e la separa dal limitrofo edificio già in uso alla Società Close2You (edificio Q).

Su tale strada verranno realizzati gli ingressi per auto e camion al nuovo immobile in progetto.

Essendo l'area già idoneamente infrastrutturata sotto il profilo della viabilità e della sosta non si prevede la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici ma solo di spazi di sosta per auto e mezzi pesanti all'interno dell'area privata.

La dotazione di aree da destinare a standard verrà assolta mediante la realizzazione di un'ampia **area a verde pubblico** posta lungo il sedime dell'autostrada A21 per dare continuità e compiutezza al corridoio verde che lambisce l'infrastruttura autostradale dalla SP 412 R fino alla Strada Comunale del Colombarone.

### **3.3.3 INTERVENTO EDILIZIO IN PROGETTO**

Il progetto prevede la realizzazione di un immobile ad uso deposito con annesse palazzine uffici.

Il corpo ad uso magazzino di forma trapezoidale ed avrà le seguenti dimensioni  $Sc = 15.295 \text{ mq}$

$Sul = 15.866 \text{ mq}$

Il fabbricato avrà un'altezza massima all'intradosso del velario di copertura di 13,50 m; la struttura portante dell'edificio sarà costituita in cemento prefabbricato, la copertura dell'immobile sarà in lamiera grecata, coibentazione e manto impermeabile.

Le pareti perimetrali dell'immobile saranno realizzate nella parte inferiore in pannelli prefabbricati in calcestruzzo e sovrastante pannellatura sandwich.

La palazzina uffici sarà ubicata nell'angolo a nord-ovest e avrà due piani fuori terra.

Il corpo uffici avrà parti vetrate a nastro con montanti e traversi in alluminio anodizzato e vetrocamera antisfondamento - anticaduta basso emissivo parzialmente riflettente.

L'illuminazione interna ed esterna degli uffici e dei magazzini avverrà mediante plafoniere/fari con lampade a LED.

È prevista la realizzazione di impianto di raffrescamento e riscaldamento di tutti gli uffici con un sistema ad espansione diretta a portata variabile con funzionamento a pompa di calore.

Per quanto concerne il rispetto della Legge Regionale Emilia Romagna 1362 del 30 settembre 2010 parte seconda n°126 relativamente alla produzione di energia proveniente da fonti rinnovabili sarà installato in copertura apposito impianto fotovoltaico da 11.5 kW in grado di soddisfare i requisiti di legge.

La rete fognaria, a servizio dell'immobile in progetto, sarà costituita da una rete di acque bianche per la raccolta di tutte le acque meteoriche provenienti dalla copertura e dai piazzali collegata alla vasca di accumulo posta a nord. Le acque provenienti dai piazzali e dalla viabilità interna, verranno raccolte mediante caditoie e canaline nella misura dei primi 5 mm e trattate in apposita vasca di prima pioggia e successivamente inviate alla rete di scarico che recapita nella vasca sopra citata.

Tutte le acque nere, provenienti dai servizi igienici e spogliatoi, verranno raccolte e convogliate nella rete pubblica di fognatura con recapito al depuratore comunale.

## ***Capitolo 4***

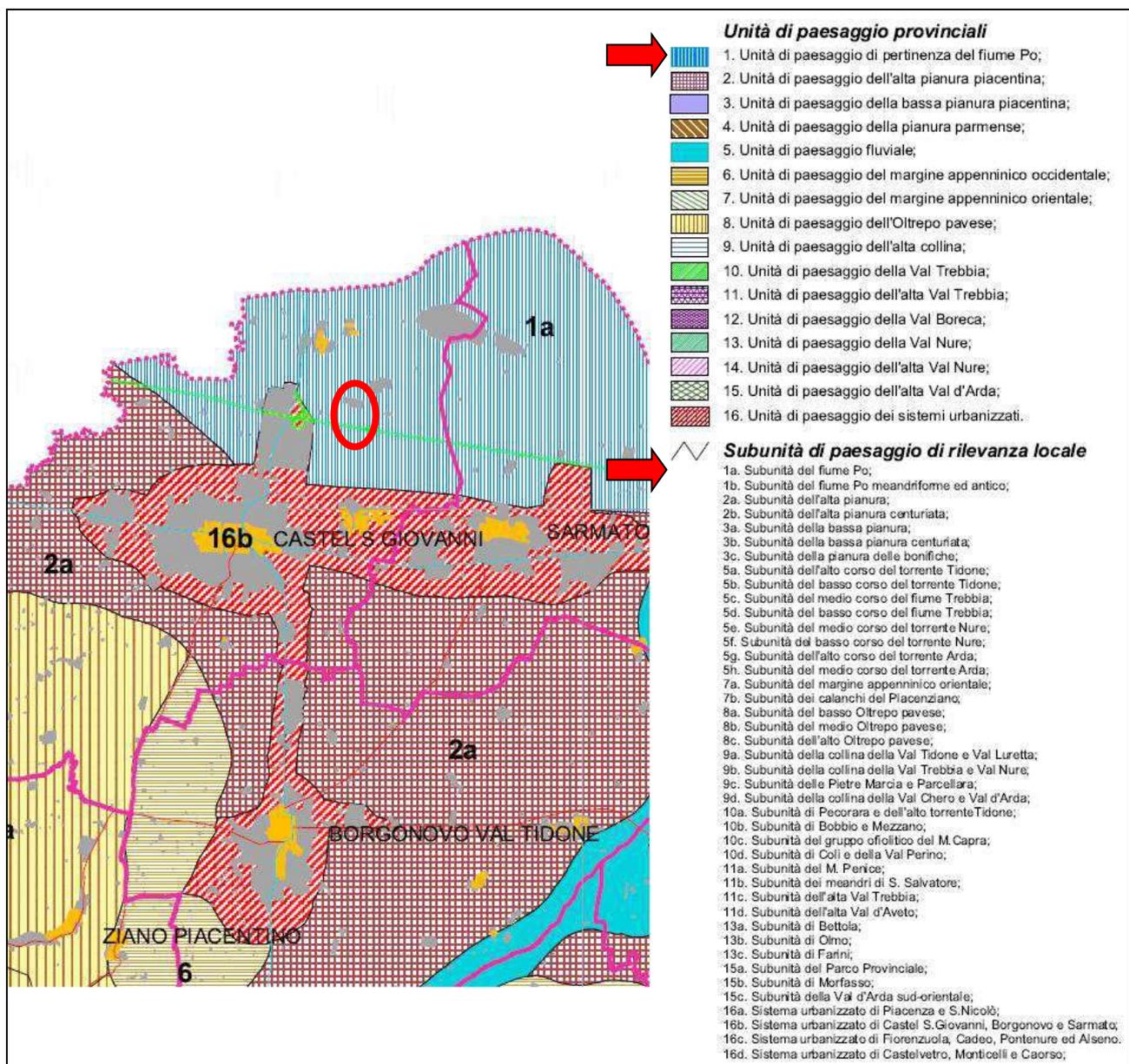
### **ANALISI DEL CONTESTO AMBIENTALE E DEGLI OBIETTIVI – FASE 1**

#### 4.1 IL CONTESTO PAESAGGISTICO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Al fine di descrivere i caratteri e i valori del contesto paesaggistico ambientale in cui inserire l'intervento, di seguito si riportano alcuni elaborati del P.T.P.R. e del P.T.C.P. vigenti e in particolare quelli riguardanti la matrice ambientale degli strumenti stessi che, in abbinamento alla documentazione fotografica allegata al progetto, risultano utili ad individuare le preesistenze naturali, culturali, storiche e paesaggistiche di riferimento.

Le Unità di paesaggio significative a livello provinciale sono delimitate nella tavola del PTCP vigente elaborato T.1 - Ambiti di riferimento delle unità di paesaggio infraregionali che di seguito si riporta in stralcio.

L'area in oggetto ricade nell'Unità di Paesaggio di rango provinciale n. 1 "Unità di Paesaggio di pertinenza del Fiume PO" ed in particolare nella subunità di paesaggio di rilevanza locale n. 1a "Subunità del Fiume PO".



Estratto PTCP vigente elaborato . T.1 - Ambiti di riferimento delle unità di paesaggio infraregionali

## **4.2 INDIVIDUAZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI DELL'AREA DI INTERVENTO**

In questo paragrafo vengono individuate le principali componenti ambientali e territoriali rappresentative del contesto all'interno del quale è collocato l'intervento.

In riferimento al progetto esaminato, si è ritenuto di considerare le seguenti componenti sensibili alle trasformazioni territoriali:

- aria
- rumore
- radiazioni
- risorse idriche
- suolo e sottosuolo
- biodiversità - paesaggio - ecosistemi
- sistema agricolo
- sistema insediativo
- attività produttive
- mobilità
- turismo
- consumi e rifiuti
- energia ed effetto serra

La Valsat del PSC individua in modo specifico e dettagliato quelli che sono i principali Punti di forza e Punti di debolezza (Analisi SWOT) per ciascuna componente ambientale in modo da orientare le scelte di trasformazione verso gli obiettivi di sostenibilità

Per ognuna delle componenti ambientali sopra riportate il PTCP, il PSC e le relative Valsat hanno fissato una serie di obiettivi strategici e specifici.

Tali obiettivi sono ritenuti tuttora condivisi dall'Amministrazione Comunale che li conferma anche e anche nell'ambito del presente progetto.

Per quanto gli obiettivi generali della variante oggetto di valutazione essi sono già stati esplicitati nei paragrafi precedenti e sono riassumibili nella volontà di proseguire con il completamento del Parco Logistico che rappresenta un importante valore aggiunto per lo sviluppo del territorio della Val Tidone e dell'intera Provincia.

**Capitolo 5**

**VERIFICA DI COERENZA ESTERNA – FASE 2**

## 5.1 COERENZA DEL PROGETTO CON LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

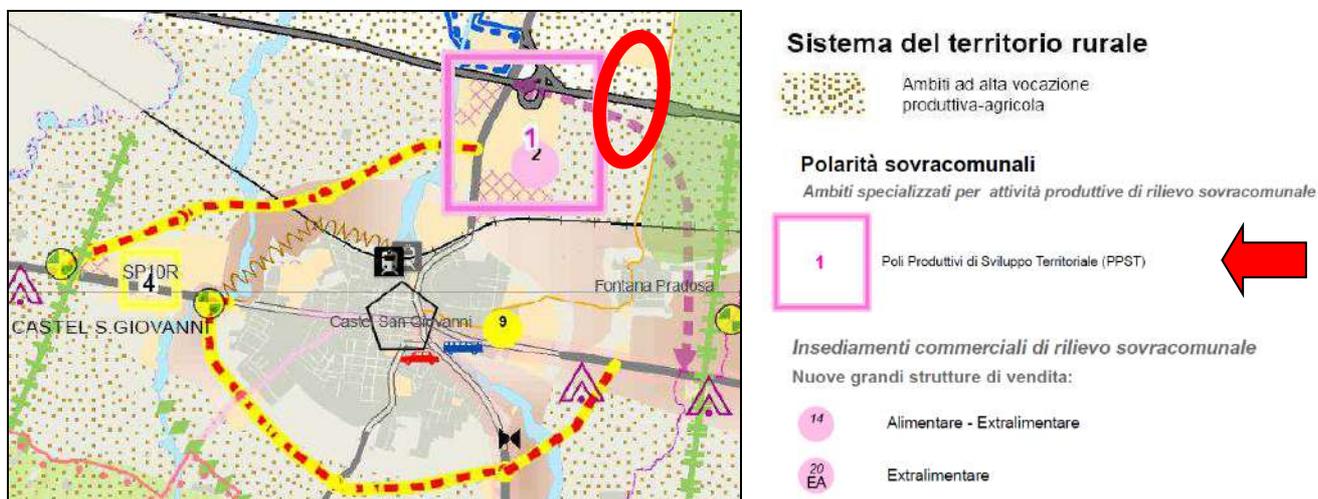
Il Piano Territoriale ha evidenziato il consolidarsi di un assetto funzionale del territorio provinciale ormai assestato nei suoi tratti fondamentali, in particolare nei ruoli giocati dai principali sistemi trasversali della pianura, della collina e della montagna.

Le analisi condotte per l'aggiornamento del PTCP hanno evidenziato come l'evoluzione recente del sistema territoriale piacentino si sia caratterizzata per la concentrazione della crescita del sistema insediativo (soprattutto del settore produttivo) nella fascia di pianura e nella bassa collina.

Il PTCP prendendo atto del carattere ormai permanente della "divisione" dei ruoli che si è prodotta tra le diverse componenti territoriali del sistema provinciale, ha tradotto i suoi obiettivi strategici in un disegno che tende a perseguire, in particolare, per la pianura, la capacità del territorio di confrontarsi con i processi in atto nel mercato globale in termini di capacità competitiva, e quindi in termini di vantaggi localizzativi, di capacità di attrazione e di accesso alle reti esterne.

In questo quadro il PTCP persegue un assetto del sistema dei servizi e delle funzioni maggiormente coordinato, che tiene conto delle diverse potenzialità localizzative e di accessibilità. Il modello organizzativo proposto consente alla pianificazione provinciale di settore e alla pianificazione comunale di assumere orientamenti coerenti al progetto delineato.

Nell'armatura urbana di progetto del PTCP, Castel San Giovanni viene definito quale "Polo ordinatore": si tratta di un centro al quale è assegnato il ruolo di polarizzazione nell'offerta di funzioni rare e di strutturazione delle relazioni sub-regionali su vaste porzioni del territorio provinciale. Tra le funzioni strutturali che il PTCP assegna a Castel San Giovanni vi è senza dubbio quella di essere un centro in grado di attrarre e di concentrare attività produttive di interesse sovracomunale e sovraprovinciale, in virtù della sua collocazione rispetto alle infrastrutture di comunicazione ed al contesto urbano che nell'ultimo decennio si è dimostrato dinamico e competitivo. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vigente nell'elaborato di progetto *T2.1 "VOCAZIONI TERRITORIALI E SCENARI DI PROGETTO"* sintetizza il sistema delle politiche e degli interventi di piano, o in altri termini esprime il sistema territoriale di progetto sintetizzandone le diverse componenti.



PTCP vigente Stralcio Tavola T.2.1 - "VOCAZIONI TERRITORIALI E SCENARI DI PROGETTO"

Come si evince dallo stralcio dell'elaborato su riportato lo sviluppo del polo logistico di Castel San Giovanni a sud e a nord dell'Autostrada A21 rappresenta una scelta strategica condivisa anche a livello provinciale. Tale scelta è stata condivisa anche dall'Amministrazione di Castel San Giovanni che ha sostenuto tutte le iniziative di sviluppo del Parco Logistico a partire dai primi anni 2000.

L'area di intervento è individuata nel PTCP come "agricola" ma rappresenta la continuazione naturale del polo logistico di Castel San Giovanni.

Le aree oggetto del presente intervento sono individuate come "Ambito di potenziale espansione del PPST Polo Logistico" a conferma della volontà delle Amministrazioni (Comunale e Provinciale) di voler proseguire nello sviluppo del Polo che rappresenta una realtà importante di rilievo sovralocale.

## **5.2 PROPENSIONE INSEDIATIVA DELL'AREA DI INTERVENTO NEL P.T.C.P.**

In occasione del percorso di revisione del PTCP la Provincia di Piacenza ha intrapreso il percorso della Valutazione di sostenibilità ambientale (Valsat).

In particolare all'interno delle elaborazioni già prodotte in fase analitica è stato redatto un apposito studio mirato e puntuale relativo al sistema produttivo secondo una serie di indicatori per la definizione della "Sensibilità ambientale rispetto al potenziamento del sistema produttivo".

Tale indagine risulta particolarmente interessante al fine della verifica della propensione all'insediamento dell'intervento di ampliamento dell'insediamento esistente.

Nelle pagine seguenti sono riportate alcune delle tavole analitiche prodotte e ritenute più significative, allegate al documento di Valsat, che dettagliano in modo puntuale e secondo diversi indicatori (vulnerabilità degli acquiferi, geomorfologia, rischio idraulico, uso del suolo, rete ecologica, interesse naturalistico/paesaggistico ecc....) la propensione e la compatibilità del territorio rispetto all'insediamento di funzioni produttive.

Da un'analisi puntuale delle elaborazioni prodotte si evince che l'intervento proposto si inserisce all'interno di un ambito che si caratterizza per un basso grado di sensibilità in relazione alla maggior parte degli indicatori presi in considerazione e in particolare per quelli ritenuti più significativi ovvero quelli relativi alla vulnerabilità degli acquiferi, alla geomorfologia, al rischio idraulico e agli impatti sul contesto paesaggistico e naturalistico.

Unico indicatore in cui viene riscontrata una criticità è quello che riguarda il sistema fognario in cui l'analisi riscontra un livello alto di sensibilità. Tale dato non risulta condivisibile e probabilmente è frutto di un'analisi datata.

Tutte le aree del parco logistico già urbanizzate sono infatti dotate di reti separate di collettamento dei reflui e delle acque meteoriche nonché di impianti di depurazione in parte privati ed in parte con gestione affidata ad Iren/Ireti Spa. L'area oggetto di intervento è dotata di adeguate infrastrutture per lo smaltimento delle acque reflue e verrà attrezzata per la raccolta e smaltimento di quelle meteoriche.

Valutata quindi positivamente la propensione all'insediamento dell'area oggetto dell'intervento il progetto non trascura comunque di considerare gli elementi e le ricadute sull'ambiente prevedendo forme di mitigazione e compensazione ambientale che in seguito si descrivono.

### 5.3 OBIETTIVI DEL P.T.C.P. E VERIFICA DI COERENZA

A conclusione del presente capitolo viene effettuata una verifica della coerenza tra gli obiettivi del PTCP e quanto previsto dal progetto di completamento del parco logistico confrontando direttamente quelli del piano sovraordinato con quelli del progetto oggetto di valutazione.

La valutazione ha quindi lo scopo, da un lato, di evitare obiettivi in netto contrasto con il quadro programmatico vigente e, dall'altro, di verificare il grado di perseguimento e di considerazione degli obiettivi sovraordinati.

Per quanto riguarda gli obiettivi di sostenibilità generali e specifici del progetto oggetto di valutazione si confermano quelli definiti e assunti dal PSC recentemente approvato e che peraltro ricalcano in modo fedele quelli della Valsat del PTCP che di seguito vengono riportati.

La valutazione degli impatti delle scelte contenute nei progetti in variante (comparti nord e sud A21) rispetto agli obiettivi del PTCP viene di seguito effettuata incrociando le azioni previste e le possibili ricadute sulle componenti ambientali-territoriali ritenute significative e pertinenti con i progetti stessi.

Viene quindi espressa una valutazione di sintesi atta a consentire un controllo generale degli effetti delle scelte proposte.

Sono individuate tre categorie di possibili effetti previsti, le quali danno conto degli impatti delle azioni individuate su ogni componente ambientale:

- impatto positivo (azioni con certezza di impatto positivo);
- ≠ impatto non significativo (azioni con impatti non significativi o comunque lievi e mitigabili con applicazione opportune misure);
- x impatto negativo, colore rosso (sostanziale certezza di impatto negativo).

COMPONENTE AMBIENTALE	IMPATTI DELLE AZIONI PREVISTE DAI PROGETTI IN VARIANTE SULLE SINGOLE COMPONENTI AMBIENTALI	VALUTAZIONE DI SINTESI
Aria	I progetti proposti non prevedono l'insediamento di attività che producano emissioni significative in atmosfera. Tuttavia il traffico indotto dagli interventi in progetto può avere impatti negativi sulla componente aria che devono essere compensati. Il progetto contiene una apposita valutazione delle emissioni in atmosfera aggiuntive e delle forme di compensazione	≠

	che permettono di dimostrare la sostenibilità dell'intervento.	
Rumore	<p>Le attività svolte negli immobili da realizzare non producono emissioni rumorose che possano incidere sulle aree limitrofe.</p> <p>Le aree interessate dal progetto sono inserite in un contesto privo di ricettori sensibili in quanto collocate in aperta campagna e isolate rispetto a nuclei abitati.</p> <p>I progetti sono corredati da una valutazione previsionale sul clima acustico riferita alle singole aree.</p>	≠
Risorse Idriche	<p>Il progetto dei nuovi insediamenti prevede la realizzazione di reti separate di raccolta delle acque meteoriche e delle acque reflue.</p> <p>La dimensione dei nuovi insediamenti ha obbligato a svolgere una verifica della capacità di assorbimento delle acque di scarico da parte dei corpi idrici ricettori. Si è pertanto provveduto a predisporre per ognuno dei due comparti un progetto specifico relativo allo scarico delle acque meteoriche che prevede la realizzazione di un nuove vasche di accumulo delle acque meteoriche che ne garantiscano lo scarico controllato assicurando il mantenimento del principio di invarianza idraulica.</p> <p>In entrambi i comparti le aree esterne e i piazzali privati di transito e sosta dei mezzi pesanti saranno impermeabilizzati e dotati di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia.</p> <p>Per quanto riguarda lo scarico dei reflui civili il progetto del comparto a nord A21 (Edifici X - Y) prevede, in assenza di una rete di scarico pubblica collegata al depuratore comunale, la realizzazione di un nuovo impianto privato di trattamento dei reflui.</p> <p>Il progetto del comparto a sud A21 (Edificio F) prevede invece recapito dei reflui civili nella rete pubblica esistente collegata al depuratore.</p> <p>Relativamente all'utilizzo di acqua potabile il progetto prevede l'allaccio di tutti gli immobili alla rete pubblica che nel comparto nord A21 verrà estesa per renderla compatibile con le necessità dei nuovi insediamenti. Si precisa che per entrambi i comparti il prelievo sarà limitato all'uso domestico.</p> <p>Relativamente al rischio idraulico i progetti contengono apposite relazioni di verifica rispetto alle previsioni di cui al PTCP (fascia C1) e PGRA.</p>	≠
Suolo e Sottosuolo	La realizzazione degli Edifici X – Y a nord dell'A21 è in parte (mq 65.000 circa) una riconversione di un ambito antropizzato che ospita un allevamento zootecnico da anni in stato di semi abbandono e che rappresenta una criticità che viene risolta dall'intervento proposto.	≠

	<p>Per quanto riguarda le restanti porzioni dei comparti a nord e sud dell'A21 i progetti comportano nuova urbanizzazione di "terreni vergini" e questo comporta necessariamente la perdita di uso di superfici agricole.</p> <p>In fase di progettazione sono stati adottati accorgimenti finalizzati ad aumentare le superfici destinate a verde permeabile e a concentrarle in aree di dimensioni significative, collegate tra loro, per garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.</p> <p>In fase di cantiere sarà senza dubbio verificata la possibilità di utilizzo di materiali di recupero da operazioni di demolizione in sostituzione degli inerti di cava come peraltro già accaduto per altri interventi nella zona.</p> <p>Relativamente al tema del sottosuolo, trattandosi per l'area a nord dell'autostrada A21 di un intervento da realizzare parzialmente su sito già edificato che ha ospitato per decenni un'attività zootecnica, si è provveduto cautelativamente a indagare gli strati di terreno soggiacenti al fine di valutare la qualità degli stessi e verificare l'assenza di fenomeni di inquinamento. I progetti prevedono forme di compensazione territoriale per l'attuazione degli interventi.</p>	
Biodiversità Paesaggio	<p>Il contesto in cui l'area si inserisce è di tipo produttivo caratterizzato da una serie di edifici esistenti aventi caratteristiche omogenee.</p> <p>Nelle vicinanze dell'area di intervento non sono presenti elementi di pregio architettonico, storico, paesaggistico ed ambientale significativi e da valorizzare.</p> <p>I progetti prevedono forme di tutela e di inserimento nel paesaggio (verde, arginature perimetrali, filari alberati mantenimento corridoi ecologici ecc.)</p>	≠
Consumi e Rifiuti	<p>Le nuove attività insediate produrranno rifiuti di varia natura (prevalentemente imballaggi, ecc.) che dovranno essere raccolti e smaltiti secondo le normative vigenti. In particolare, vista la dimensione degli insediamenti, dovranno essere messe in campo, dall'operatore insediato, politiche orientate al contenimento della produzione di rifiuti e all'incentivazione della raccolta differenziata.</p>	≠
Energia ed Effetto Serra	<p>In relazione al tema dei consumi energetici si rimanda già specificato per la COMPONENTE ARIA. Gli interventi edilizi proposti rispettano le vigenti norme in materia di contenimento dei consumi energetici e di produzione di energia da FER (anzi prevedono impianti FV superiori ai limiti minimi di legge).</p>	≠
Mobilità	<p>L'intervento di completamento del polo si sviluppa in continuità con le aree recentemente urbanizzate che non presentano criticità di nessun tipo</p>	≠

	<p>relativamente alla congestione veicolare in quanto esse sono servite direttamente dalla viabilità autostradale sulla quale si riversa la gran parte dei veicoli in entrata ed in uscita dall'area.</p> <p>Si segnala che anche gli studi allegati al suddetto PSC hanno valutato che l'espansione del Parco Logistico non genera criticità significative sulla rete viabilistica e sui nodi esistenti.</p> <p>Il progetto è accompagnato da un approfondito <u>studio trasportistico</u> che, partendo da un'analisi sul campo dei dati di traffico attuale effettua una stima del traffico indotto dall'attuazione dell'intervento verificando le performance della rete viabilistica esistente. Gli esiti dello studio allegato confermano che la rete allo stato attuale è in grado di sostenere senza problemi il carico aggiuntivo indotto dalla realizzazione dei nuovi insediamenti in corso di ultimazione ed in progetto. Ulteriori interventi sulla viabilità sovralocale non appaiono quindi necessari in questa fase dal momento che la <u>rete risulta in grado di assorbire i flussi aggiuntivi</u> generati dal nuovo intervento in progetto sebbene un potenziamento della rete veicolare gioverebbe senza dubbio all'intera area.</p> <p>I progetti che si sono sviluppati negli anni e quelli proposti hanno previsto e prevedono interventi di infrastrutturazione e di gestione che incentivino forme alternative di mobilità (raccordo ferroviario, piste ciclabili, servizio trasporto collettivo degli addetti dalle fermate TPL ecc.)</p>	
<p>Modelli Insediativi</p>	<p>L'area di intervento si inserisce in un ambito territoriale caratterizzato da un elevato livello di antropizzazione dovuto alla presenza di infrastrutture di rilievo sovralocale (autostrada A21, SPR 412 Val Tidone, rete ferroviaria Torino – Piacenza) e dalla presenza di numerose attività produttive recenti che occupano una superficie territoriale pari a circa 1.900.000 mq.</p> <p>Il progetto proposto si inserisce perfettamente nel tessuto preesistente sviluppando il polo compatibilmente con quanto previsto nell'Accordo Territoriale già sottoscritto..</p>	<p>≠</p>
<p>Turismo</p>	<p>L'area di intervento si colloca in una zona di pianura caratterizzata dalla presenza di un Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale con la presenza di numerose attività industriali e privo di particolari attrattive turistiche.</p> <p>Si segnala che il previsto prolungamento verso nord del percorso ciclopedonale recentemente ultimato di collegamento del polo al capoluogo permetterà di connettere l'aggregato urbano con i percorsi cicloturistici del Fiume Po e dei fontanili con possibili ricadute turistiche sull'area.</p>	<p>☑</p>

Industria	In relazione al tema delle aree produttive il progetto contribuisce ad accrescere ulteriormente la promozione del ruolo sovracomunale del Polo Logistico di Castel San Giovanni creando effetti positivi in termini di visibilità e rilevanza territoriale del settore produttivo locale.	☑
Agricoltura	L'intervento di urbanizzazione di nuove aree prevede la perdita di uso di suolo agricolo. Questa risulta senz'altro uno degli impatti maggiori sull'ambiente derivante dall'attuazione dei progetti proposti in quanto viene compromessa una risorsa non rinnovabile. I progetti prevedono forme di compensazione territoriale per l'attuazione degli interventi.	≠
Radiazioni	In relazione al tema delle radiazioni le aree non presentano particolari criticità. Per quanto riguarda il comparto a sud dell'A21, vista la presenza nelle immediate vicinanze dell'immobile F da realizzare di una linea elettrica ad alta tensione che corre in fregio al lato sud – ovest dell'edificio, è stata commissionata a tecnico specializzato un'apposita relazione di verifica sull'esposizione ai campi elettromagnetici che conferma l'assenza di impatti negativi.	≠
Monitoraggio		☑

Sulla base di quanto sopra esposto e delle valutazioni di sintesi per ogni componente ambientale si può ritenere che l'intervento proposto risulti coerente con gli obiettivi generali e specifici di sostenibilità definiti dagli strumenti sovraordinati.

**Capitolo 6**

**VALUTAZIONE DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE PROGETTUALI – FASE 3**

In relazione alla valutazione delle "ragionevoli alternative di piano", richiesta dalle vigenti norme comunitarie, regionali e provinciali, si precisa che essa è stata effettuata tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento al fine scegliere la localizzazione maggiormente compatibile per gli interventi di trasformazione tenendo in considerazione gli obiettivi generali di tutela del PSC vigente.

Si precisa che, come meglio riportato nei capitoli successivi, la Valsat del PSC e le relative carte di propensione insediativa individuano come *"le zone maggiormente idonee alla trasformazione produttiva ... sono riconducibili alla zona in prossimità all'insediamento produttivo Logistic Park .."*.

Le aree oggetto di intervento sono poste al confine con quelle già urbanizzate, presentano le stesse caratteristiche fisiche ed ambientali, risultano già in parte infrastrutturate, servite dai principali servizi pubblici ed sono vocate per un ampliamento organico, razionale e funzionale del Polo Logistico.

Esse è inoltre sono inserite come "Ambito di potenziale espansione del PPST Polo Logistico" nell'accordo territoriale stipulato tra Comune di Castel San Giovanni e Provincia nel 2012.

Pertanto, sulla base delle considerazioni di cui sopra anche alla luce delle forme di mitigazione degli impatti messe in campo dal progetto e successivamente descritte, le aree interessate dagli interventi risultano essere le più idonee alla trasformazione.

***Capitolo 7***

**VERIFICA DI COERENZA INTERNA – FASE 4**

## 7.1 INDIVIDUAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI COINVOLTE

Ai fini della valutazione di compatibilità dell'intervento proposto è necessario evidenziare i possibili effetti dell'intervento sulle varie componenti ambientali per poter verificare la rispondenza del progetto nel suo complesso ai criteri di sostenibilità.

Per l'analisi circa i **possibili effetti** si è fatto riferimento alla "valutazione della compatibilità ambientale degli obiettivi e delle azioni del piano (verifica di coerenza interna)" contenuta nella Valsat del PSC ed in particolare all'obiettivo specifico relativo a "potenziamento del sistema produttivo - artigianale locale" (18.a) e nello specifico riferito alla politica/azione 18.a.2 Previsione di ambiti di ampliamento del Polo produttivo logistico.

Figura 26c – Matrice di valutazione: obiettivi del piano – criteri di compatibilità ambientale

Obiettivi Generali / Obiettivi Specifici →	15		16	17	18	19	20	21		22	
	Recupero della qualità storica e naturalistica delle aree urbane e rurali, attraverso la conservazione e lo sviluppo del patrimonio naturale e culturale.		Aumento e qualificazione degli spazi naturali e costruiti di fruizione pubblica.	Definizione di una forma urbana compatta	Promozione dello sviluppo socioeconomico sostenibile e dell'occupazione, rafforzando la programmazione integrata, valorizzando e facendo cooperare le economie locali	Potenziamento del sistema produttivo - artigianale locale	Attuazione di politiche e azioni positive mirate alla riduzione dell'impatto ambientale e alla valorizzazione dell'innovazione ambientale delle attività produttive.	Aumento del trasporto ambientalmente più sostenibile (n. mezzi meno inquinanti, auto catalizzate, uso della bici, uso del mezzo pubblico) con conseguente riduzione delle emissioni e dei consumi energetici derivanti dal traffico	Aumento dell'offerta di soluzioni alternative all'auto privata (rete e frequenza trasporto pubblico, piste /aree ciclopedonali, servizi taxi collettivo, ecc.).	Completamento e potenziamento del sistema della viabilità extraurbana	Aumento dell'offerta di turismo sostenibile.
Criteri di compatibilità ambientale ↓	15.a	15.b	16.a	17.a	18.a	19.a	20.a	21.a	21.b	22.a	
1. Contenimento del consumo di suolo	0	0	↓	↓	↓	0	0	0	↓	↑	
2. Miglioramento della qualità delle acque superficiali e sotterranee	↑	↑	↓	↓	↓	↑↑	↑	↑	↓	0	
3. Miglioramento della qualità dell'aria	0	↑↑	↓	↓	↓	↑	↑↑	↑↑	↑↑	↑	
4. Miglioramento della qualità ambientale e tutela del patrimonio naturale	↑↑	↑↑	↓	↓	↓	↑↑	↑↑	↑↑	↓	↑↑	
5. Recupero dell'equilibrio tra aree edificate e non	↑	↑↑	0	↓	↓	↑	0	↑↑	↑	↑↑	
6. Valorizzazione del paesaggio e del patrimonio culturale	↑↑	↑	↓	↓	↓	↑↑	↑	↑	↓	↑↑	
7. Conservazione della biodiversità	↑↑	↑	↓	↓	↓	↑	↑	↑	↓	↑	
8. Riduzione dell'inquinamento acustico	0	0	0	0	↓	↑↑	↑↑	↑↑	↑↑	↑	
9. Riduzione dell'inquinamento da campi elettromagnetici	0	0	0	0	↓	↑	0	0	0	0	

<b>Obiettivo specifico</b>											
<b>18.a Potenziamento del sistema produttivo – artigianale locale.</b>											
Componenti ambientali-territoriali →	1. Aria	2. Rumore	3. Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	4. Risorse idriche	5. Suolo- Sottosuolo	6. Paesaggio Ecosistemi	7. Sistema agricolo	8. Sistema insediativo	9. Attività produttive	10. Mobilità	11. Turismo
Politica/azione ↓											
18.a.1 Previsione di un polo produttivo di scala sovracomunale in ampliamento dell'area di Campodoro a servizio del comparto raccorderia. ANIP 4 -5 -6-8-9								o	o	o	
18.a.2 Previsione di ambiti di ampliamento del Polo produttivo logistico. ANIP 2, ANIP 3								o	o	o	o
18.a.3 Garantire un alto livello di accessibilità			o					o	o	o	o
18.a.4 Previsione di ambito di ampliamento del Polo artigianale comunale Cà Nuova Fabbrica ANIP 9								o	o	o	o
18.a.5 Previsione di piccolo ambito di completamento artigianale in Via Emilia est- Capoluogo - ANIP 10								o	o	o	o

<b>18.a.2 Previsione di ambiti di ampliamento del Polo produttivo logistico. ANIP 2, ANIP 3</b>		
-?	Aria	La realizzazione di zone di ampliamento produttivo comporta un aumento delle emissioni in atmosfera correlate al traffico pesante indotto dalle nuove attività, oltre che al ciclo produttivo ed agli impianti di riscaldamento.
-?	Rumore	L'ampliamento del polo produttivo potrebbe determinare impatti negativi sulla componente rumore nei confronti di eventuali ricettori sensibili presenti nelle vicinanze delle aree interessate dall'intervento.
-?	Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	Le nuove attività produttive potrebbero ricadere all'interno delle fasce di rispetto degli elettrodotti a media tensione o in prossimità di cabine di trasformazione primarie e secondarie, oltre a determinare, potenzialmente, la necessità di nuovi elettrodotti e nuove cabine.
-?	Risorse idriche	I nuovi insediamenti determinano problematiche relative al drenaggio delle acque meteoriche indotte dall'aumento delle superfici impermeabilizzate con conseguente scarico nel corpo idrico recettore di elevati quantitativi di acqua in un tempo relativamente breve. Il polo produttivo attuale è servito da una rete fognaria di lottizzazione e da un impianto di trattamento dei reflui, le cui capacità di depurazione dovranno essere oggetto di accurata verifica tecnica.
-?	Suolo- Sottosuolo	Perdita di uso di suolo agricolo delle aree destinate al polo produttivo, con conseguente consumo di suolo e impermeabilizzazione dei terreni.
-?	Paesaggio – Ecosistemi	Creazione di impatti visivi dati all'interruzione della continuità del paesaggio, a causa dell'inserimento di elementi antropici. Possibile disturbo/interruzione di filari arborei presenti nell'Ambito ANIP 2
-?	Sistema agricolo	Perdita di uso di suolo agricolo delle aree destinate ad Ambiti di espansione. Possibile frammentazione dei fondi agricoli.
o	Sistema insediativo	Non si verificano impatti indotti.
✓	Attività produttive	Promozione del ruolo sovracomunale del settore produttivo, creando effetti positivi in termini di visibilità e rilevanza territoriale del settore produttivo locale. Creazione di effetti positivi in termini di riqualificazione diffusa, attraverso la predisposizione di dotazioni assimilabili a quelle predisposte dalla LR20/00, art.A-14, per le aree ecologicamente attrezzate
+?	Mobilità	Gli ambiti in progetto sfrutteranno la viabilità di lottizzazione esistente, con opportuni prolungamenti per l'ambito ANIP2.
o	Turismo	Non si verificano impatti indotti, in quanto gli interventi si collocano in ambiti già caratterizzati da usi produttivi e artigianali, non intercettati da percorsi caratterizzati da alta rilevanza paesaggistica.

## 7.2 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI E FORME DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Il progetto proposto non prevede particolari forme di mitigazione ambientale in quanto gli impatti potenziali sull'ambiente risultanti dalla sua attuazione risultano molto limitati e circoscritti.

Tuttavia di seguito vengono valutati, per ognuno dei componenti ambientali che interessano l'intervento, gli impatti prodotti dallo stesso e le forme di mitigazione e compensazione che il progetto contiene e che fanno sì che questo risulti del tutto compatibile e sostenibile.

In particolare il riferimento utilizzato per la verifica di compatibilità e per l'individuazione delle forme di compensazione è rappresentato dalla Valsat del PSC e nello specifico quello riferito alla politica/azione 18.a.2 *Previsione di ambiti di ampliamento del Polo produttivo logistico.*

MISURE DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE	
Aria	Per limitare la diffusione degli inquinanti sarà prevista la creazione di cortine arboree con funzione di filtro
Rumore	Sarà necessaria la messa in opera di misure e dispositivi per l'abbattimento delle emissioni sonore, con riferimento, e nel rispetto delle indicazioni dettate dal piano di zonizzazione acustica. Dovranno inoltre essere predisposte, quando necessario, barriere fonoassorbenti, in protezione delle aree sensibili.
Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti	-
Risorse idriche	Lo smaltimento delle acque meteoriche dovrà prevedere l'adozione di sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia, per evitare contaminazioni da dilavamento della sede stradale.
Suolo- Sottosuolo	Al fine di limitare l'impiego di inerti pregiati, dovrà essere valutato l'impiego parziale di materiali di recupero da demolizione in sostituzione degli inerti per le fondazioni stradali: ove possibile, dal punto di vista delle caratteristiche litologiche, dovrà essere verificata la possibilità di tecniche di stabilizzazione del terreno mediante calce idrata. L'inevitabile consumo di suolo si presenta come una criticità che, nel bilancio finale dell'azione di piano, trova equilibrio per le sue importanti ricadute complessive sul territorio comunale e territoriale.
Paesaggio Ecosistemi	- Nella progettazione delle infrastrutture viarie è necessario prevedere adeguate misure per l'inserimento paesaggistico e ambientale e per la mitigazione e compensazione degli impatti sul territorio circostante e sull'ambiente. Il tracciato dovrà tendenzialmente evitare la realizzazione di opere in rilevato, privilegiando la creazione di rotatorie in corrispondenza delle intersezioni con le viabilità principali. La vegetazione ripariale lungo il Rio Lora ed il Rio Carona, dovrà essere possibilmente tutelata; in ogni caso dovranno essere previste fasce boscate con funzione di filtro cortine arboree lungo il tracciato anche con finalità di connessione ecologica, e realizzati interventi di compensazione naturalistica lungo i corsi d'acqua interessati; anche le aree residuali dovranno essere sottoposte ad interventi di forestazione con l'impiego di specie autoctone.
Sistema agricolo	Il tracciamento definitivo delle viabilità di nuova previsione, dovrà valutare la disposizione delle proprietà, evitando un'eccessiva frammentazione ed interruzione della continuità poderali dei fondi agricoli.
Attività produttive	-
Mobilità	-
Turismo	-

### Estratto Valsat PSC

Si precisa che la Valsat del PSC del Comune di Castel San Giovanni, ha già valutato il grado di compatibilità insediativa dell'intervento di espansione del polo logistico (contenuto nel PSC ) rispetto agli obiettivi di sostenibilità territoriale ed ambientale e che l'intervento in oggetto rappresenta un ulteriore ampliamento che, seppur di dimensioni importanti, rappresenta una superficie del 12.5% circa rispetto all'estensione totale del polo stesso.

### Componente ambientale: ARIA

La realizzazione di nuovi insediamenti produttivi comporta necessariamente un aumento delle emissioni in atmosfera correlate al traffico leggero e pesante indotto dalle nuove attività.

A tal fine sono già state messe in atto da parte dello sviluppatore dell'intero polo logistico misure significative per ridurre l'impatto delle emissioni in atmosfera. Infatti all'interno del polo sono già stati realizzati impianti fotovoltaici sulle coperture degli immobili "Corpo L" - "Corpo M" – "Corpo R" per una potenza complessiva pari a circa 4.418 kWp. Inoltre è in corso di realizzazione sulla copertura degli immobili "Corpo V - Z" un impianto fotovoltaico con una potenza complessiva pari a

circa 811 kWp. Infine sugli edifici in progetto verranno realizzati impianti fotovoltaici sulle coperture per una potenza complessiva pari a ulteriori 211 kWp arrivando così ad una potenza complessiva di impianti installati alimentati da FER pari a 5.440 kWp capaci quindi di compensare le emissioni aggiuntive prodotte.

Si precisa che, su sollecitazione di Ausl e Arpae, si è provveduto a redigere uno studio specifico e dettagliato (allegato ai progetti) che dimostra come l'impatto delle emissioni generate dai nuovi interventi non risulti particolarmente significativo e che il progetto del parco logistico nel suo complesso prevede già forme di mitigazione rilevanti in relazione alla compensazione delle emissioni e comunque al di sopra dello standard medio delle aree produttive.

Inoltre un aspetto di particolare rilevanza è rappresentato dalla imminente attivazione del raccordo ferroviario esistente a servizio del polo. Il fascio di binari potrà essere utilizzato per la gestione del servizio intermodale di tutti gli operatori logistici insediati nell'area.

Tale intervento rappresenta un importante valore aggiunto in quanto consente di limitare l'utilizzo di mezzi pesanti per il trasporto delle merci limitando l'impatto dell'intervento con ricadute positive sia sul traffico che sull'ambiente.

La progettazione degli edifici nei due comparti ha previsto pacchetti di isolamento di pannelli perimetrali e coperture nonché soluzioni impiantistiche termiche, idrauliche ed elettriche che rispettano tutte le vigenti normative in materia di contenimento dei consumi energetici.

La qualità dell'aria della zona potrà comunque essere verificata con un monitoraggio periodico a cura degli enti competenti in materia.

### **Componente ambientale: RUMORE**

Le aree interessate dal progetto sono inserite in un contesto privo di ricettori sensibili in quanto collocate in aperta campagna e isolate rispetto a nuclei abitati.

Inoltre le attività svolte negli immobili da realizzare (logistica e distribuzione merci) non producono emissioni rumorose che possano incidere sulle aree limitrofe.

Infine si precisa che il progetto è corredato da una valutazione previsionale sul clima acustico riferita alle singole aree (nord e sud A21) che confermano la compatibilità degli interventi.

### **Componente ambientale: RADIAZIONI**

In relazione al tema delle radiazioni le aree non presentano particolari criticità.

Per quanto riguarda il comparto a sud dell'A21, vista la presenza nelle immediate vicinanze dell'immobile F da realizzare di una linea elettrica ad alta tensione che corre in fregio al lato sud – ovest dell'edificio, è stata commissionata a tecnico specializzato un apposita relazione di verifica sull'esposizione ai campi elettromagnetici che conferma l'assenza di impatti negativi e la non necessità di misure di prevenzione da mettere in campo per l'esercizio delle attività all'interno dell'immobile.

In fase di esercizio dell'attività dovranno essere considerati da parte degli utilizzatori degli immobili gli effetti conseguenti all'esposizione degli addetti alle radiazioni non ionizzanti prodotte dalle cabine elettriche presenti all'interno o nelle vicinanze del comparto.

### **Componente ambientale: RISORSE IDRICHE**

Il progetto dei nuovi insediamenti prevede la realizzazione di reti separate di raccolta delle acque meteoriche e delle acque reflue.

La dimensione consistente delle superfici impermeabili dovute alla realizzazione dei nuovi insediamenti hanno obbligato a svolgere, in fase di progettazione, una verifica della capacità di assorbimento delle acque di scarico da parte dei corpi idrici ricettori al fine di consentire un corretto drenaggio delle stesse ed evitare fenomeni di allagamento.

Si è pertanto provveduto a predisporre, per ognuno dei due comparti, un progetto specifico relativo allo scarico delle acque meteoriche, concordandolo con l'Ente gestore dei corpi idrici ricettori (Consorzio di Bonifica di Piacenza). In questo modo è stato possibile verificare, già in fase progettuale, le potenziali criticità e prevedere le opere necessarie a mettere in sicurezza gli scarichi evitando fenomeni di allagamento dei comparti e delle aree ad esso limitrofe.

In entrambi i comparti è stato necessario prevedere la realizzazione di un nuove vasche di accumulo delle acque meteoriche, in aggiunta a quelle già realizzate nel polo e descritte negli elaborati relativi a ciascun comparto, che garantiscano lo scarico controllato delle acque meteoriche assicurando il mantenimento del principio di invarianza idraulica.

In accompagnamento al progetto di ciascun comparto è allegata una apposita e specifica relazione di invarianza idraulica redatta da tecnico specialista che dimensiona il volume delle acque da contenere nelle vasche di accumulo in caso di eventi meteorici eccezionali al fine di garantire la sicurezza idraulica dell'insediamento. Tali documenti sono integrante e costitutiva della documentazione progettuale.

In entrambi i comparti le aree esterne e i piazzali privati di transito e sosta dei mezzi pesanti saranno impermeabilizzati e dotati di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia in modo da trattare le acque piovane prima di recapitarle nella rete di raccolta e nel sistema di scarico sopra descritto. Non è previsto, nei piazzali esterni, il deposito, anche temporaneo, di materiali esposti alla pioggia battente che possano creare fenomeni di dilavamento con produzione di sostanze inquinanti.

Per quanto riguarda lo scarico dei reflui civili, o industriali assimilati ai civili, il progetto del comparto a nord A21 (Edifici X - Y) prevede, in assenza di una rete di scarico pubblica collegata al depuratore comunale, la realizzazione di un nuovo impianto privato di trattamento dei reflui con recapito finale nella rete di scarico delle acque meteoriche e da qui nei canali di scolo esistenti. Tale soluzione è analoga a quelle già utilizzate nei limitrofi comparti urbanizzati di recente (Lotti O – R – distributore Carbotrade) nonché i meno recenti insediamenti (PC nord e Moteluno ad ovest

della SP412R.)

Il progetto del comparto a sud A21 (Edificio F) prevede invece recapito dei reflui civili, o industriali assimilati ai civili, nella rete pubblica di raccolta esistente situata lungo la strada posta a sud del comparto collegata al depuratore comunale gestito da Iren/Ireti S.p.a. recentemente ampliato e operativo. Il collegamento alla rete pubblica esistente avverrà mediante un sistema di rilancio privato situato nel lotto per superare il dislivello di quota. Lo scarico nella rete esistente nell'ultimo tratto sarà a gravità

Relativamente all'utilizzo di acqua potabile il progetto prevede l'allaccio di tutti gli immobili alla rete pubblica che nel comparto nord A21 verrà estesa per renderla compatibile con le necessità dei nuovi insediamenti. Si precisa che per entrambi i comparti il prelievo sarà limitato all'uso domestico escludendo l'utilizzo della risorsa idrica per i processi e le lavorazioni nonché per uso innaffio delle aree a verde.

Si precisa infine che, per l'utilizzo dell'acqua ai fini antincendio, è prevista sia per gli edifici X-Y che F la realizzazione di due bacini esterni di accumulo che contengono il volume di liquido necessario per il funzionamento dell'impianto sprinkler.

Il progetto contiene un calcolo del fabbisogno idrico al fine di una verifica, da parte del gestore, delle capacità della rete di soddisfare i bisogni dell'utenza e di programmare, se necessari, eventuali interventi a monte dell'area.

Relativamente alla sicurezza idraulica degli insediamenti ad entrambi i progetti è allegata una specifica relazione di compatibilità rispetto ai vincoli di PTCP, PSC, PAI, PGRA che dimostra la fattibilità degli interventi in progetto.

### **Componente ambientale: SUOLO E SOTTOSUOLO**

Per quanto riguarda la realizzazione degli Edifici X – Y a nord dell'A21 l'intervento si configura in parte (mq 65.000 circa) come intervento di rigenerazione e riconversione di un ambito antropizzato che ospita un allevamento zootecnico di grandi dimensioni che da anni si presenta in stato di semi abbandono e che rappresenta una criticità che viene risolta dall'intervento proposto.

Per quanto riguarda le restanti porzioni dei comparti a nord e sud dell'A21 i progetti comportano nuova urbanizzazione di "terreni vergini" e questo comporta necessariamente la perdita di uso di superfici agricole con conseguente consumo di suolo e maggiore impermeabilizzazione del terreno.

Tuttavia in fase di progettazione dei nuovi insediamenti sono stati adottati accorgimenti finalizzati ad aumentare le superfici destinate a verde permeabile e a concentrarle in aree di dimensioni significative, collegate tra loro, per garantire il mantenimento dei corridoi ecologici.

I nuovi insediamenti risultano compatti nel loro disegno, evitano inutili consumi di suolo e preservano la funzionalità e continuità poderale dei fondi agricoli limitrofi.

In fase di cantiere sarà senza dubbio verificata la possibilità di utilizzo di materiali di recupero da operazioni di demolizione in sostituzione degli inerti di cava, o, se possibile, di effettuare trattamenti a calce o cemento dei terreni presenti in sito, come peraltro già accaduto nell'ambito di gran parte degli altri interventi realizzati nella zona.

Relativamente al tema del sottosuolo, trattandosi per l'area a nord dell'autostrada A21 di un intervento da realizzare parzialmente su sito già edificato che ha ospitato per decenni un'attività zootecnica, si è provveduto cautelativamente a indagare gli strati di terreno soggiacenti al fine di valutare la qualità degli stessi e verificare l'assenza di fenomeni di inquinamento. Le risultanze delle analisi di laboratorio e la relazione descrittiva di accompagnamento, allegate al progetto, dimostrano che l'area, sebbene urbanizzata, non presenta fenomeni di inquinamento dei terreni che richiedano interventi preliminari di bonifica.

### **Componente ambientale: BIODIVERSITÀ - PAESAGGIO - ECOSISTEMI**

L'inserimento di elementi antropici quali la nuova costruzione crea impatti visivi e, in particolare, l'interruzione della continuità del paesaggio. Si precisa che nelle vicinanze dell'area di intervento non sono presenti elementi di pregio architettonico, storico, paesaggistico ed ambientale significativi e da valorizzare.

Con la finalità di tutelare il paesaggio che caratterizza il territorio interessato dal progetto e di migliorare l'inserimento dell'insediamento nel contesto di riferimento, si è previsto di realizzare, lungo tutti i confini dell'area di intervento a nord dell'A21, una ampia fascia verde che allontana i fabbricati dai limitrofi terreni coltivati e dalla viabilità comunale (Strada del Colombarone e bretella di collegamento con la SP412R) mascherando l'insediamento. Il progetto prevede la messa a dimora di 380 (trecentottanta) alberi di essenze autoctone collocate lungo il perimetro del comparto a formare lunghi viali alberati di mitigazione.

Inoltre lungo tutto il perimetro del comparto nord A21 verrà realizzato un argine in (altezza di 2/3 metri circa), che avrà anche lo scopo di limitare l'impatto del nuovo insediamento sul contesto circostante.

Per quanto riguarda il comparto sud A21 esso è inserito in un contesto completamente antropizzato dove l'eccezione è l'area stessa ancora destinata all'agricoltura (immobili produttivi sui lati ovest e sud, autostrada a nord, cavalcavia autostradale ad est. Il progetto prevede, in continuità con tutte le aree già urbanizzate a ovest di proseguire con la creazione di un'ampia fascia verde verso il sedime autostradale allontanando così gli immobili dalla viabilità.

Le ampie fasce verdi previste dai progetti permettono di garantire il mantenimento e il proseguimento dei corridoi ecologici di scambio ambientale che attraversano tutto il polo in ogni direzione.

### **Componente ambientale: SISTEMA AGRICOLO**

L'intervento di urbanizzazione di nuove aree prevede la perdita di uso di suolo agricolo. Questa risulta senz'altro uno degli impatti maggiori sull'ambiente derivante dall'attuazione dei progetti proposti in quanto viene compromessa una risorsa non rinnovabile. I progetti prevedono forme di compensazione territoriale per l'attuazione degli interventi.

L'intervento a nord dell'A21 prevede alcuni accorgimenti al fine di diminuire l'impatto paesaggistico dell'intervento già descritti ai punti precedenti.

### **Componente ambientale: SISTEMA INSEDIATIVO**

L'area di intervento si inserisce in un ambito territoriale caratterizzato da un elevato livello di antropizzazione dovuto alla presenza di infrastrutture di rilievo sovralocale (autostrada A21, SPR 412 Val Tidone, rete ferroviaria Torino – Piacenza) e dalla presenza di numerose attività produttive sviluppatesi nel tempo che occupano una superficie territoriale pari a circa 1.900.000 mq.

Il progetto proposto si inserisce perfettamente nel tessuto preesistente sviluppando il polo compatibilmente con quanto previsto nell'Accordo Territoriale già sottoscritto.

Lo sviluppo di questo ulteriore insediamento è armonico rispetto al tessuto esistente per quello che riguarda l'organizzazione planimetrica delle opere di urbanizzazione, delle infrastrutture nonché per le caratteristiche dei fabbricati.

Il progetto prevede infatti che le aree di urbanizzazione siano tutte concentrate e accorpate in un aree omogenee di grandi dimensioni e che gli immobili realizzati siano del tutto simili a quelli già edificati per quello che attiene alle altezze, ai materiali di finitura e al disegno dei prospetti.

Si specifica infine che l'ambito di insediamento, essendo come detto parte di un Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale, dovrà necessariamente assumere le caratteristiche di Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) come già avvenuto per le aree limitrofe (procedura in itinere).

### **Componente ambientale: ATTIVITA' PRODUTTIVE**

In relazione al tema delle aree produttive il progetto contribuisce ad accrescere ulteriormente la promozione del ruolo sovracomunale del Polo Logistico di Castel San Giovanni creando effetti positivi in termini di visibilità e rilevanza territoriale del settore produttivo locale.

Come già detto in precedenza i progetti rispettano le direttive relative alle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) e pertanto le nuove aree dovranno necessariamente essere ricomprese all'interno del perimetro dell'APEA "Parco Logistico di Castel San Giovanni" insieme alle altre aree limitrofe per le quali è in corso la procedura di costituzione dell'APEA.

### **Componente ambientale: MOBILITÀ**

L'intervento di completamento del polo si sviluppa in continuità con le aree recentemente urbanizzate che non presentano criticità di nessun tipo relativamente alla congestione veicolare in quanto esse sono servite direttamente dalla viabilità autostradale sulla quale si riversa la gran parte dei veicoli in entrata ed in uscita dall'area.

Nell'ambito di sviluppo complessivo del PPST sono già stati fatti significativi investimenti sulla viabilità di interesse sovralocale per realizzare il primo tronco della tangenziale est di Castel San Giovanni nel tratto dalla rotatoria sulla SPR 412 fino alla strada del Colombarone.

Va inoltre considerato che il recente intervento di rifacimento dell'accesso all'autostrada A21 (che ha previsto una regolamentazione complessiva del traffico dell'area e delle due rotatorie) è stato realizzato tenendo già conto degli ulteriori sviluppi futuri del Parco Logistico.

Si segnala che anche gli studi allegati al suddetto PSC hanno valutato che l'espansione del Parco Logistico non genera criticità significative sulla rete viabilistica e sui nodi esistenti.

Il progetto è accompagnato da un approfondito studio trasportistico che, partendo da un'analisi sul campo dei dati di traffico attuale effettua una stima del traffico indotto dall'attuazione dell'intervento verificando le performance della rete viabilistica esistente. Gli esiti dello studio allegato confermano che la rete allo stato attuale è in grado di sostenere senza problemi il carico aggiuntivo indotto dalla realizzazione dei nuovi insediamenti in corso di ultimazione ed in progetto. Ulteriori interventi sulla viabilità sovralocale non appaiono quindi necessari in questa fase dal momento che la rete risulta in grado di assorbire i flussi aggiuntivi generati dal nuovo intervento in progetto sebbene un potenziamento della rete veicolare gioverebbe senza dubbio all'intera area.

Tuttavia, al fine di limitare l'utilizzo della mobilità privata per l'accesso degli addetti all'area e incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico, la Società promotrice dell'intervento di urbanizzazione del Polo Logistico esistente, unitamente ad altri operatori insediati, si è già formalmente impegnata con il Comune di Castel San Giovanni a contribuire economicamente per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico dal capoluogo al polo logistico.

Va inoltre ricordato che è in corso la realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale della linea ferroviaria Torino - Piacenza nei pressi della stazione di Castel San Giovanni. Questo intervento, rimasto sulla carta per diversi anni, permetterà finalmente di collegare la zona della stazione ferroviaria con l'area logistica posta a sud dell'autostrada A21 rendendo sicuro e protetto l'accesso al Polo e favorendo l'utilizzo del trasporto su ferro per gli addetti con benefici ambientali considerevoli. L'opera verrà realizzata da RFI con il concorso di risorse Comunali attinte, in parte, dalle compensazioni a carico di Vailog relative agli interventi di edificazione immobili "P" ed "R".

Si segnala inoltre che si sono di recente conclusi i lavori di realizzazione di una pista ciclopedonale che dal nuovo sottopasso ferroviario (in corso di realizzazione) prosegue fino all'ingresso dell'area (guardiola "logistic park") estendendosi lungo il confine ovest e sud dell'area fino alla Strada Comunale del Colombarone e da quest'ultima fino all'ingresso est dello stabilimento Amazon a nord dell'A21. Tale intervento rappresenta senza dubbio un grande risultato per tutta l'area che finalmente sarà collegata alla stazione ferroviaria e al centro del capoluogo con un percorso protetto e sicuro per pedoni e ciclisti e rappresenterà un forte incentivo all'utilizzo di forme di mobilità alternativa all'auto per l'accesso all'area.

Infine un aspetto di particolare rilevanza è rappresentato dall'imminente attivazione del raccordo

ferroviario esistente a servizio del polo logistico. Il fascio di binari potrà essere utilizzato per la gestione del servizio intermodale di tutti gli operatori logistici insediati nell'area.

Tale intervento rappresenta un importante valore aggiunto in quanto consente di limitare l'utilizzo di mezzi pesanti per il trasporto delle merci limitando l'impatto dell'intervento con ricadute positive sia sul traffico che sull'ambiente.

Il progetto di urbanizzazione dell'area nord A21 prevede la creazione di due ampi parcheggi pubblici posti a sud del comparto; il primo ad ovest destinato alle auto degli addetti, il secondo ad est dedicato ai mezzi pesanti e con accesso diretto alla strada di collegamento con la SP412R in modo da garantire un adeguato numero di stalli ai camion che hanno necessità di sostare nella zona in attesa di far ingresso nelle attività.

Il progetto a sud dell'A21 non prevede la realizzazione di nuovi parcheggi in quanto nelle vicinanze del comparto sono già presenti adeguati spazi pubblici per la sosta.

In entrambi i comparti sono però presenti parcheggi e posti camion (baie di carico) privati in numero abbondante rispetto alle esigenze di sosta di addetti/visitatori e mezzi pesanti impegnati dalle attività.

### **Componente ambientale: TURISMO**

L'area di intervento si colloca in una zona di pianura caratterizzata dalla presenza di un Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale con la presenza di numerose attività industriali e privo di particolari attrattive turistiche. Non si verificano quindi impatti indotti anche perchè non vengono intaccati percorsi e aree caratterizzate da elementi di rilevanza paesaggistica.

Si segnala che il previsto prolungamento verso nord del percorso ciclopedonale recentemente ultimato di collegamento del polo al capoluogo permetterà di connettere l'aggregato urbano con i percorsi cicloturistici del Fiume Po e dei fontanili con possibili ricadute turistiche sull'area.

### **Componente ambientale: CONSUMI E RIFIUTI**

Ovviamente le nuove attività insediate produrranno rifiuti di varia natura (prevalentemente imballaggi, ecc.) che dovranno essere raccolti e smaltiti secondo quelle che sono le normali procedure previste dalle normative vigenti. In particolare, vista la dimensione degli insediamenti, dovranno essere messe in campo, dall'operatore insediato, politiche orientate al contenimento della produzione di rifiuti e all'incentivazione della raccolta differenziata.

Le attività insediate saranno quindi dotate di adeguati spazi e sistemi di raccolta dei rifiuti al fine di incentivare la raccolta differenziata, il recupero e lo smaltimento di rifiuti. Per evitare fenomeni di contaminazione del suolo sarà vietato lo stoccaggio di rifiuti esposti alla pioggia libera.

### **Componente ambientale: ENERGIA ED EFFETTO SERRA**

In relazione al tema dei consumi energetici si rimanda già specificato per la COMPONENTE ARIA.

Per quanto riguarda l'illuminazione esterna si precisa che gli impianti realizzati eviteranno la propagazione dei raggi verso l'alto e i corpi illuminanti sono localizzati in modo da minimizzarne il numero, ottimizzandone l'efficienza (lampade a Led).

**Capitolo 8**

**MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI DEL PROGETTO – FASE 5**

Un aspetto importante ai fini della valutazione è quello che riguarda l'implementazione dei dati relativi al **monitoraggio continuo degli effetti prodotti dalle trasformazioni sulle diverse componenti ambientali** in modo da indirizzare le future scelte in tema di pianificazione locale e sovralocale.

Per impostare il sistema di monitoraggio degli effetti del PSC e delle sue varianti si rende necessario selezionare indicatori che rispondano ad una duplice condizione. Da un lato essi devono essere il più possibile espressivi dello stato e dell'evoluzione degli elementi strutturali del sistema ambientale, del sistema insediativo e di quello socio-economico; dall'altro devono rispondere al requisito di potere essere calcolati a partire da fonti informative sufficientemente affidabili e disponibili nel tempo.

Il mantenimento di una stretta relazione tra obiettivi - politiche - azioni definiti nel PSC (che rappresentano le principali strategie di risposta ai problemi/criticità riscontrati) ed il set di indicatori utilizzati in sede di Valsat, permette di consolidare l'impianto complessivo del lavoro e di rendere efficace la verifica nel tempo dell'andamento delle trasformazioni indotte dal Piano.

Ai fini del monitoraggio degli effetti dei progetti in variante al PSC si propone quindi di utilizzare come indicatori selezionati per monitoraggio del piano il set definito in sede di Valsat del PSC ritenendoli adeguati e completi con particolare riguardo a:

- Percentuale di abitanti serviti dalla rete acquedottistica
- Consumo d'acqua idropotabile
- Percentuale di AE serviti da impianti di depurazione adeguati
- Capacità residua di depurazione
- Consumo di suolo
- Percentuale di raccolta differenziata annua
- Piste ciclabili
- Popolazione residente
- Dotazione di servizi
- SUA Superficie Agricola Utile.

In particolare si ritiene utile e importante, anche alla luce delle nuove normative regionali, effettuare un monitoraggio attento relativamente all'indicatore "consumo di suolo".

## ***Capitolo 9***

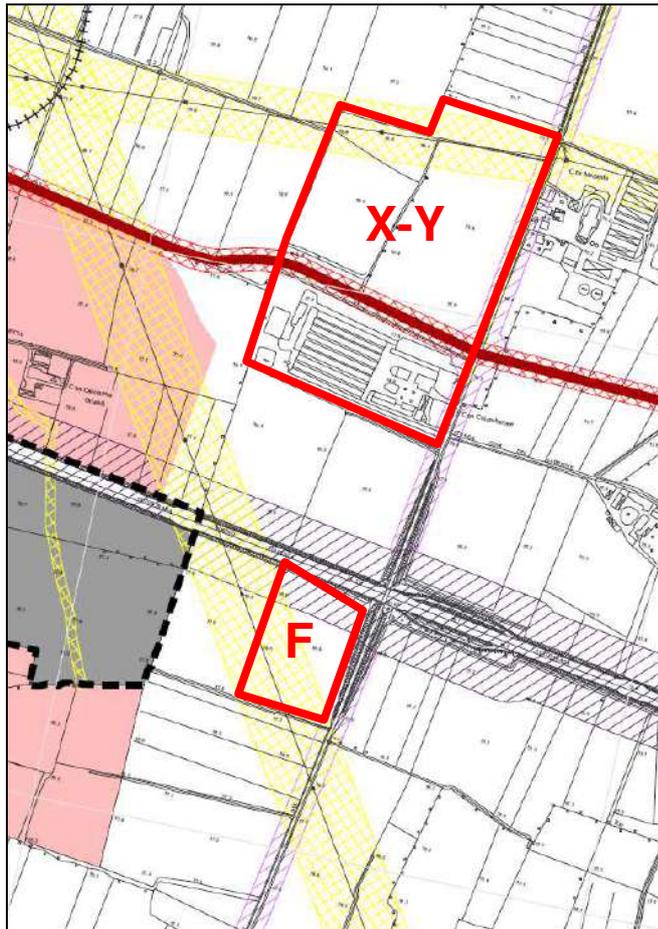
### **VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI**

La verifica di compatibilità del progetto proposto rispetto ai vincoli viene effettuata utilizzando gli elaborati del vigente strumento urbanistico comunale (PSC) redatto in conformità alla LR 20/2000. Gli elaborati del PSC contengono infatti, ai sensi dell'art. 19 comma 3 bis della LR 20/2000, così come modificato dalla LR 15/2013, all'interno della "Carta dei vincoli paesaggistici e delle tutele ambientali, paesaggistiche e storico-culturali" e della "carta dei rispetti", tutti i vincoli e le prescrizioni che precludono, limitano o condizionano l'uso o la trasformazione del territorio, derivanti dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti, dalle leggi, dai piani sovraordinati, generali o settoriali, ovvero dagli atti amministrativi di apposizione di vincoli di tutela. Nelle pagine seguenti sono riportati gli estratti cartografici delle tavole dei vincoli – rispetti contenute negli strumenti urbanistici comunali vigenti.



### Stralcio tav. PSC 04 Carta dei vincoli paesaggistici e delle tutele ambientali, paesaggistiche e storico-culturali

Dall'analisi degli elaborati sopra citati emerge che i due comparti interessati dagli interventi di trasformazione siano privi di vincoli paesaggistici, ambientali e storico-culturali. Lungo il perimetro esterno dei comparti sono presenti in alcuni tratti elementi puntuali quali filari ed elementi della struttura centuriata esterni alle aree e che saranno preservati dai progetti.



## LEGENDA

	Viabilità di progetto
	Pozzo pubblico
	Stazioni radiobase
	Impianto tecnologico radiodiffusione
	132 KW EMR aereo
	MT
	MT interrato in cavo
	MT aereo
	MT terza doppia
<b>RISPETTI - art. 36 N.T.S.</b>	
	Zone di rispetto cimiteriale
	Zone di rispetto ferroviario
	Zone di rispetto idrico
	Zone di rispetto elettromagnetico
	Zona di rispetto autostradale, 60 mt
	Zona di rispetto strada extraurbana secondaria, 30 mt
	Zona di rispetto strada locale, 20 mt
	Zone di rispetto stradale di progetto

### Stralcio tav. PSC 08 Carta dei rispetti

Discorso diverso riguarda il tema dei rispetti verso reti tecnologiche, infrastrutture viarie e previsioni di piano che influenzano il progetto e che in alcuni casi sono oggetto di variante nell'ambito della presente procedura.

Per quanto riguarda il rispetto dalle linee elettriche che attraversano le aree i progetti rispettano le servitù in essere e le DPA fissate da Terna che gestisce la rete; inoltre il progetto del comparto a sud A21 contiene una specifica valutazione dei campi elettromagnetici per verificare la possibilità di utilizzo dell'immobile rispettando i limiti di esposizione e consentiti dalla norme.

Relativamente al nuovo tratto di viabilità di progetto previsto sull'area nord A21 che riguarda il primo tronco della "tangenziale ovest di Castel San Giovanni" si precisa che tale previsione è allo stato attuale superata nei fatti in quanto nell'area, a seguito degli interventi di urbanizzazione ed edificazione degli immobili logistici denominati O (Amazon) ed R (Zara – Fiege) il primo tratto della nuova viabilità di attraversamento ovest del capoluogo è già stato realizzato in parte su altra sede.

Per quanto riguarda il comparto a sud A21 l'area è interessata dalle fascia di rispetto autostradale che è stata tenuta in considerazione nell'elaborazione del progetto.

Relativamente alla sicurezza idraulica degli insediamenti ad entrambi i progetti è allegata una specifica relazione di compatibilità rispetto ai vincoli di PTCP, PSC, PAI, PGRA che dimostra la fattibilità degli interventi in progetto.

***Capitolo 10***

**CONCLUSIONI**

L'analisi del progetto proposto e del contesto ambientale all'interno del quale questo si colloca, svolta in modo dettagliato nei capitoli precedenti anche rispetto alla Valsat del PSC, ha dimostrato la scarsa entità degli impatti previsti, la loro circoscrivibilità all'ambito prettamente locale, l'assenza di possibili rischi per la salute e l'ambiente a seguito di incidenti, l'inesistenza di interventi da realizzare che possano compromettere le caratteristiche naturali dell'ambito e che portino a superare i valori limite di qualità ambientale.

In particolare la Valsat del PSC, per quanto riguarda la propensione territoriale/ambientale rispetto alla Trasformazione Produttiva precisa che *"le zone maggiormente idonee alla trasformazione produttiva, in cui dovrebbero concentrarsi i nuovi insediamenti produttivi, in quanto caratterizzate da scarse condizioni di pregio o di vulnerabilità ambientale e contestualmente da adeguate infrastrutture, sono sostanzialmente localizzate in continuità con i poli produttivi esistenti, posti nella prima cintura extraurbana, ove già si concentrano significative attività. In particolare, le porzioni del territorio maggiormente idonee sono riconducibili alla zona in prossimità all'insediamento produttivo Logistic Park (favorito da una rete infrastrutturale di valenza regionale) ..."*.

Inoltre la Valsat del PSC individua l'area del polo logistico come area *"dove si registra sostanzialmente un buon orientamento alla trasformazione, in funzione degli ottimali collegamenti infrastrutturali (autostrada e binario ferroviario di servizio al polo logistico)"*.

Tali affermazioni confermano la compatibilità dell'intervento di trasformazione proposto che prevede comunque forme adeguate di limitazione degli impatti, rispetto alle diverse componenti territoriali ed ambientali coinvolte.

Pertanto si può ritenere che l'intervento proposto non produca effetti significativi sul territorio né a breve né a lungo termine, non pregiudichi le possibilità di uno sviluppo sostenibile dello stesso e non comporti un aggravio della pressione antropica tale da rendere necessario un ulteriore approfondimento in materia ambientale.