

COMUNE DI FIORENZUOLA

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DENOMINATO:

Progetto di attuazione dell'Ambito "ASP_C01" per la realizzazione di un nuovo insediamento logistico in variante alla pianificazione vigente

Elaborato di riscontro ai pareri pervenuti dagli Enti e controdeduzione alle Osservazioni

Osservazioni e n.	Ente	Parere / Provvedimento	Sintesi	Risposte/Controdeduzioni
1	A.U.S.L.	Protocollo n. 2023/0041563 del 14/04/2023	A. Inquinamento atmosferico L'inquinamento atmosferico generato dal traffico indotto dalla nuova logistica non può e non deve essere considerato trascurabile e rappresenta indubbiamente l'aspetto di maggior interesse dal punto di vista sanitario; inoltre l'intervento in progetto si colloca in una area che, dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, è considerata zona in cui è particolarmente elevato il rischio di superamento dei valori limite e/o delle soglie di allarme. Il documento di valutazione previsionale di impatto sulla qualità dell'aria, nell'ambito del calcolo dei fattori di emissione considera solo la percorrenza strettamente locale (tratti 1-4 di SP. 462R e via Pirandello), sottostimando pertanto il numero di chilometri effettivamente percorsi dai mezzi afferenti all'insediamento e gli inquinanti conseguentemente emessi. Risulta peraltro indefinito anche il dato relativo all'assetto futuro (euroIV/V/VI ?) del parco veicolare, il numero assoluto di transiti/anno, sia di mezzi pesanti che leggeri, e l'aumento percentuale del traffico rispetto alla situazione attuale. In considerazione di quanto sopra esposto, premessa l'inopportunità di attivare, in una situazione già critica dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, nuovi insediamenti che contribuiscano ad un ulteriore incremento delle concentrazioni d'inquinanti (incrementi a cui i dati di letteratura associano incrementi percentuali di fenomeni sanitari, es. PM10), si richiede: una revisione delle valutazioni ambientali che tengano conto della percorrenza del traffico indotto almeno nell'ambito provinciale, dell'effettiva composizione futura del parco	Si prende atto della richiesta di integrazione dell'A.U.S.L. si trasmettono i seguenti documenti integrativi: A. Inquadramento atmosferico - si allega la revisione della valutazione ambientale - si allega la revisione della dello studio di impatto viabilistico per il calcolo delle compensazioni ambientali è stato tenuto conto anche dell'aumento del consumo di suolo; Al fine di evitare l'incremento del traffico nelle aree urbane circostanti (Comune di Cortemaggiore), verrà gestita dagli enti locali con i permessi di transito attraverso il varco elettronico un sistema di telecamere (cosiddetti varchi), che controllano elettronicamente l'accesso al Comune di Cortemaggiore, oggetto dell'Accordo territoriale congiuntamente sottoscritto (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022) Il varco posizionato in prossimità della rotatoria 2 (che verrà realizzata contestualmente alla realizzazione dei fabbricati ad uso logistico dai soggetti attuatori) renderà obbligatorio il ritorno verso l'Autostrada evitando aumento di traffico nel centro cittadino Lo studio del traffico ha preso in considerazione i transiti indotti dalla logistica refrigerata attiva da pochissimo tempo e situata in stretta prossimità con l'area oggetto di variante. Si allega inoltre la documentazione integrativa relativa a impatto acustico PDC 105 e qualità dell'aria PDC 107. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato:

		circolante e dell'emissione complessiva degli inquinanti atmosferici, con conseguente proposta di idonei interventi di mitigazione e, dove non possibile, di adeguata compensazione ambientale che prevedano l'impianto di essenze arboree, anche in altre aree comunali, per una compensazione locale delle emissioni, nonché altri interventi idonei a ridurre le emissioni in atmosfera (es. nuove piste ciclabili, attivazione di mezzi di traposto collettivo per il personale), considerando che l'impianto fotovoltaico previsto compenserà il consumo energetico degli edifici e solo in parte le emissioni atmosferiche. che vengano specificate le soluzioni che verranno adottate al fine di evitare l'incremento del traffico nelle aree urbane circostanti (es. Comune di Cortemaggiore). che il calcolo delle compensazioni ambientali tenga conto anche dell'aumento del consumo di suolo; Si chiede infine di sapere se lo studio del traffico abbia preso in considerazione i transiti indotti dalla logistica refrigerata attiva da pochissimo tempo e situata in stretta prossimità con l'area oggetto di variante. B. Caratteristiche di opere di urbanizzazione, edifici ed impianti La Commissione Nuovi insediamenti produttivi ritiene necessario acquisire la documentazione di seguito riportata: 1. Dotazione di personale prevista per ciascun edificio (A, B e C e per ciascun settore/comparto all'interno del singolo edificio) con distinzione per l'area uffici e le aree bancalati/scaffalature e con indicazione delle relative mansioni; 2. Definizione degli orari e dei turni di tutti i dipendenti; 3. Elaborato grafico (e relazione dalla quale si evinca il dimensionamento in funzione del numero di presenti e dell'organizzazione prevista) con individuazione dei parcheggi rispettivamente destinati a: o Personale dipendente o Visitatori esterni o Mezzi in sosta in attesa di carico/scarico all'esterno dell'insediamento (quando le baie di carico di riferimento del mezzo risultano impegnate); 4. Elaborato grafico con individuazione delle vie di circolazione e	- l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO2 prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'aera di progetto B. Caratteristiche di opere di urbanizzazione, edifici ed impianti Punti 1-2-3-4-5-6-7 Si allega alla presente relazione tecnica dettagliata "RELAZIONE TECNICA AUSL" ed elaborati grafici aggiornati Punto 5-Per quanto riguarda il numero di accessi nello scenario di massima espansione delle attività logistiche (scenario 2), secondo i dati forniti dal proponente le baie di carico ammontano a circa 236. Il traffico pesante stimato ammonta a 220 mezzi pesanti nell'ora di punta della rete stradale 07.30 – 08.30, complessivi ed equamente ripartiti tra ingressi agli stabilimenti ed uscite. Nell'ora di punta è pertanto ipotizzato un indice di occupazione di circa 0.5 mezzi pesanti per baia (220/2/236). Si fa presente che l'analisi è stata effettuata nell'ora di punta (dove la somma del traffico indotto e del traffico esistente risulta maggiore rispetto alle altre fasce orarie), in quanto è in questo intervallo che va verificata la funzionalità della rete stradale. Tuttavia, volendo calcolare l'indice di occupazione per l'intera giornata è possibile ricorrere a quanto indicato nel Trip Generation Manual, edito dall'Institute Transportation Engineers americano, secondo cui nell'ora di punta del mattino generalmente accede alle funzioni logistiche il
--	--	--	--

			dei percorsi pedonali e veicolari sia all'interno dell'insediamento, che da e per le zone di parcheggio esterne (con indicazione della segnaletica verticale e/o orizzontale prevista); indicazione delle aree di manovra dei mezzi per l'accostamento alle baie di carico; 5. Numero di accessi veicolari giornalieri stimati per ciascuna baia di carico; 6. Dotazioni previste per la gestione delle attese da parte degli autisti che accedono alle baie per le fasi di carico e scarico (servizi igienici, locali di ristoro ecc.); 7. Modalità di gestione della postazione di guardiana e caratteristiche dell'ambiente (servizi igienici, dispositivi di climatizzazione invernale ed estiva)	11% del traffico in ingresso dell'intera giornata. Pertanto l'indice di occupazione per l'intera giornata può essere stimato in circa 4.3 mezzi pesanti per baia (1000 mezzi pesanti per 236 baie di carico).
2	ARPAE	PARERE	Si osserva quanto segue: in termini generali è indubbio che sul territorio del Comune di Fiorenzuola d'Arda, ma più in generale sul territorio piacentino, graverà una nuova ed ulteriore pressione viabilistica che, al di là delle soluzioni locali (rotonde, bretelle et similia), resta nella sua totalità. Ancor più delle emissioni sonore, che in termini ambientali generali possono anche essere considerate poco significative, le emissioni in atmosfera, la produzione di rifiuti da packaging, la costituzione di nuove superfici impermeabili o nuove ed ulteriori isole di calore come piazzali, strade, rotonde o bretelle asfaltate o meno, causa di effetti climalteranti incontestabili, costituiscono impatto certo, in merito al quale, per quanto noto, non esistono tecniche di mitigazione sufficientemente efficaci da garantire un impatto nullo sull'ecosistema interessato Il nuovo traffico indotto si andrà ad inserire in un contesto assai compromesso già allo stato attuale. Pertanto si ritiene di fondamentale importanza la realizzazione della tangenziale per la gestione dei volumi di traffico e l'allontanamento dei mezzi dal centro del Comune di Cortemaggiore seguendo quanto definito nell'Accordo Territoriale al punto 5. Inoltre, il documento di valutazione previsionale di impatto sulla qualità dell'aria nell'ambito del calcolo dei fattori di emissione considera solo la percorrenza strettamente locale (tratti 1-4 di SP. 462R e via Pirandello),	Si prende atto della richiesta di integrazione dell'ARPAE si trasmettono i seguenti documenti integrativi: - revisione dell'impatto sulla qualità dell'aria PDC 107 - revisione della dello studio di impatto viabilistico PDC 103 per il calcolo delle compensazioni ambientali è stato tenuto conto anche dell'aumento del consumo di suolo; Lo studio del traffico ha preso in considerazione i transiti indotti dalla logistica refrigerata attiva da pochissimo tempo e situata in stretta prossimità con l'area oggetto di variante. <u>Al fine di evitare l'incremento del traffico nelle aree urbane circostanti (Comune di Cortemaggiore), verrà gestita dagli enti locali con i permessi di transito attraverso il varco elettronico un sistema di telecamere (cosiddetti varchi), che controllano elettronicamente l'accesso al Comune di Cortemaggiore, oggetto dell'Accordo territoriale congiuntamente sottoscritto, (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022)</u> Il varco posizionato in prossimità della rotatoria 2 (che verrà realizzata contestualmente alla realizzazione dei fabbricati ad uso logistico dai soggetti attuatori) renderà obbligatorio il ritorno verso l'Autostrada evitando aumento di traffico nel centro cittadino Si prende atto della richiesta di integrazione di ARPA relativa a

			sottostimando pertanto il numero di chilometri effettivamente percorsi dai mezzi afferenti all'insediamento e gli inquinanti conseguentemente emessi. Risulta peraltro indefinito anche il dato relativo all'assetto futuro (euroV/V/VI ?) del parco veicolare, il numero assoluto di transiti/anno, sia di mezzi pesanti che leggeri, e l'aumento percentuale del traffico rispetto alla situazione attuale. In considerazione di quanto sopra esposto, premessa l'inopportunità di attivare, in una situazione già critica dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, nuovi insediamenti che contribuiscono ad un ulteriore incremento delle concentrazioni di inquinanti, si richiede: una revisione delle valutazioni ambientali che tengano conto della percorrenza del traffico indotto almeno nell'ambito provinciale, dell'effettiva composizione futura del parco circolante e dell'emissione complessiva degli inquinanti atmosferici con conseguente proposta di idonei interventi di mitigazione e, dove non possibile, di adeguata compensazione ambientale che prevedano l'impianto di essenze arboree, anche in altre aree comunali, per una compensazione locale delle emissioni, nonché altri interventi idonei a ridurre le emissioni in atmosfera (es. nuove piste ciclabili, attivazione di mezzi di trasporto collettivo per il personale), considerando che l'impianto fotovoltaico previsto compenserà il consumo energetico degli edifici e solo in parte le emissioni atmosferiche; che il calcolo delle compensazioni ambientali tenga conto anche dell'aumento del consumo di suolo. Si chiede infine di sapere se lo studio del traffico abbia preso in considerazione i transiti indotti dalla logistica refrigerata attiva da pochissimo tempo e situata in stretta prossimità con l'area oggetto di variante.	impatto acustico PDC 105 e qualità dell'aria PDC 107, di cui si allega la nuova documentazione di valutazione aggiornata. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato: - l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO2 prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'area di progetto.
3	COMUNE DI CORTEMAGGIORE	INTERVENTO DURANTE LA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 30.03.2023	Comune di Cortemaggiore: la nostra preoccupazione è che il traffico degli interventi di logistica, ricadano sul Comune di Cortemaggiore; è già dimostrato che molti camion passano attraverso il nostro Comune. Abbiamo firmato l' per avere la garanzia che non ci fossero impatti: obbligatorietà di ritorno verso l'Autostrada, vigile elettronico, rotatorie. Mi sembra che non siano stati valutati questi aspetti: a Cortemaggiore non deve esserci incremento del traffico. Anche per il depuratore, attendiamo i dati sugli A.E. per le valutazioni specifiche.	Al fine di evitare l'incremento del traffico nelle aree urbane circostanti (Comune di Cortemaggiore), verrà gestita dagli enti locali con i permessi di transito attraverso il varco elettronico un sistema di telecamere (cosiddetti varchi), che controllano elettronicamente l'accesso al Comune di Cortemaggiore, oggetto dell'Accordo territoriale congiuntamente sottoscritto, (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022) In merito alla questione depuratore il progetto prevede l'insediamento di n. 60 nuovi abitanti equivalenti. IRETI in data

				30.03.2023 ha rilasciato con Prot. Rif.: RT008760-2023; RT010062-2023; RT012260-2023 parere favorevole.
4	PROVINCIA DI PIACENZA	DI PROT. 2023_8315 - 21.03.2023	si chiede di acquisire le seguenti integrazioni e pareri: dichiarazione del Sindaco o del competente Responsabile comunale attestante la presenza o l'assenza del vincolo di consolidamento e di trasferimento degli abitati, ai sensi della Legge n. 445/1908, della Legge n. 64/1974 e della L.R. n. 7/2004; certificato del Sindaco o del competente Responsabile comunale attestante che, al momento del deposito e della pubblicazione del progetto, è stata inviata comunicazione alle seguenti Autorità Militari: Comando Militare esercito "Emilia Romagna" SM – Ufficio personale logistico e Servizi Militari via Urbana, 8 - 40123 Bologna; Comando 1° Regione Aerea - Direzione Demanio, Piazza Ermete Novelli n.1 – 20129 Milano;	Si prende atto della richiesta di integrazione della PROVINCIA DI PIACENZA e si comunica che i documenti richiesti sono già stati trasmessi alla Provincia unitamente al Verbale della prima conferenza di servizi con nota prot. 14033 del 24/04/2023
5	PROVINCIA DI PIACENZA	DI PROT. 2023_1293 8 del 28.04.2023	si chiede di esplicitare il soggetto che eserciterà l'attività produttiva dichiarata, nella fattispecie "attività logistica", individuando quindi il soggetto che svolgerà il ruolo di utilizzatore finale dello stabilimento produttivo programmato, ritenendo che l'istanza debba essere fatta propria anche da tale soggetto.	Il soggetto attuatore che realizzerà il complesso logistico nel quale verrà esercitata l'attività logistica/magazzinaggio e trasporto per conto terzi sarà la società AKNO Project 19 S.r.l. Si allega lettera di sottoscrizione progetto firmata da Akno Project 19 S.r.l.
	PROVINCIA DI PIACENZA	DI INTERVENTO DURANTE LA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 30.03.2023	▪ Si chiedono chiarimenti in merito all'area ASP_C01a in cui è stato suddiviso l'ambito; si prende atto delle motivazioni e si chiede di darne evidenza all'interno della Relazione di Variante; ▪ Considerato che il progetto proposto riguarda il Polo di Sviluppo Territoriale n. PPST n. 4 denominato "Barabasca – CA-RE.CO.", individuato dal PTCP vigente e rispetto a cui è stato stipulato un Accordo Territoriale tra la Provincia di Piacenza, il Comune di Fiorenzuola d'Arda e il Comune di Cortemaggiore, che ne disciplina l'attuazione, si chiede di predisporre uno specifico nuovo elaborato in cui: - si verifichi la conformità dei progetti per la realizzazione dell'insediamento e relative varianti urbanistiche, a quanto stabilito con l'Accordo, con particolare riferimento allo studio del	Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata modificata la Relazione SUAP (elaborato PSC 001). Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata introdotta la Relazione di conformità all'Accordo Territoriale (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022) (elaborato PSC 008). Inoltre, le Norme edilizie ed urbanistiche (PdC 003) e la Convenzione urbanistica (PdC 004) sono state integrate con le misure messe in atto finalizzate a caratterizzare l'ambito del PPST come APEA.

		traffico, alle misure di compensazione e al concorso finanziario alla realizzazione delle opere previste dall'AT, apportando le eventuali necessarie integrazioni ai rispettivi elaborati; - si evidenzino le misure messe in atto finalizzate a caratterizzare l'ambito del PPST come APEA e si indichino azioni e prescrizioni progettuali atte a soddisfare gli obiettivi di qualità previsti per la stessa - al fine di una maggior chiarezza e della corretta verifica dei contenuti, considerata la complessità del progetto e i numerosi elaborati prodotti, si chiede anche di evidenziare in quali documenti trovano sviluppo i contenuti sopra richiesti; A tal proposito si evidenzia che negli elaborati di Variante non si trova riscontro della pista ciclabile e del progetto delle opere sul sistema naturalistico e vegetazionale finalizzato a definire la tipologia degli interventi da prevedere per implementare la Rete Ecologia provinciale. ▪ Si evidenzia inoltre, che in alcuni elaborati (ad esempio la Relazione) non è data corretta evidenza dell'avvenuta sottoscrizione dell'Accordo territoriale, occorre pertanto integrare/aggiornare i contenuti degli elaborati di progetto; ▪ In coerenza a quanto previsto dall'Accordo, così come recepito anche nella proposta di modifica dell'art. 57.1, si chiede di elaborare uno "Schema di assetto" per l'intera area del PPST, che a livello pianificatorio/programmatico evidenzia che l'attuazione dell'intervento in oggetto, non pregiudica lo sviluppo della restante area del Polo; ▪ Considerato che il progetto prevede la realizzazione di opere pubbliche si chiede di caratterizzare la Variante con POC stralcio, ai fini della localizzazione delle stesse; ▪ Considerato che la Variante viene attuata tramite Procedimento unico ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 160, in analogia alla modalità grafica condivisa e utilizzata per i recenti procedimenti art. 53 L.R. 24/2017 approvati, si chiede di rappresentare l'area oggetto di Variante mediante perimetrazione e l'inserimento della grafica "SUAP n." e conseguentemente, di darne coerenza nella norma, attraverso uno specifico articolo/comma che rimandi al progetto;	Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata introdotta la Relazione di conformità all'Accordo Territoriale (PSC 008), è stato integrato il documento di VAS/Valsat (PSC 004) ed è stato introdotto l'elaborato "Planimetria generale - Piantumazioni per mitigazioni ambientali". Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata integrata la Relazione SUAP (PSC 001). Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata introdotto lo Schema di assetto del PPST (PSC 007). Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto sono stati redatti gli elaborati del POC stralcio (PSC 009, PSC 010, PSC 011) inerenti le due rotatorie di progetto. Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stato modificato l'elaborato contenente gli stralci degli elaborati di PSC-RUE vigenti e varianti (PSC 002).
--	--	---	--

			- La Scheda di indirizzo dell'ambito dovrà essere modificata, con i riferimenti di Variante sopra richiesti e dando evidenza che l'area è soggetta alle prescrizioni e condizioni di sostenibilità definite nell'Accordo territoriale e dalla ValSAT di progetto; - Si chiede di correggere il refuso presente nella premessa dell'elaborato "Relazione Contributo straordinario" relativo al procedimento in oggetto (si indica PUA in Variante al POC); Elaborati di ValSAT: - occorre verificare/integrare i contenuti del Rapporto ambientale in riferimento agli approfondimenti e valutazioni richieste dall'Allegato 5 "Scheda di recepimento delle prescrizioni del PTCP" dell'Accordo; - in merito alle valutazioni relative alla matrice suolo, si rammenta che il consumo di suolo, quale risorsa non rinnovabile, deve trovare una corretta compensazione, da quantificare, prevedere e realizzare anche sulla base di quanto disposto dall'art. 65 delle Norme del PTCP, in coerenza con le "Linee guida per la costruzione della Rete ecologica locale" approvate con atto C.P. n. 10 del 25.03.2013, e in considerazione dei progetti di valorizzazione ambientale individuati dal Comune (ad esempio progetto di valorizzazione del torrente Arda). Componente geologica - Poiché da una prima verifica dei documenti presentati la relazione geologico-sismica non pare adeguata alle direttive tecniche sismiche di riferimento in vigore al momento dell'avvio del procedimento, si chiede di produrre gli adeguamenti conoscitivi e valutativi atti a supportare il giudizio di compatibilità e il conseguente parere sismico; - Poiché da una prima verifica delle trasformazioni oggetto del procedimento emerge un potenziale rischio idraulico associato alle dinamiche del T. Arda, segnalato in particolare dal PGRA – Piano di Gestione Rischio Alluvioni dell'Autorità distrettuale del fiume Po, approvato nel 2016 e revisionato a cicli di 6 anni, si chiede di implementare e completare la Relazione Idraulica producendo anche specifici studi del rischio atti a supportare il giudizio di compatibilità (DGR n. 1300/2016).	Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata modificata la Relazione sul contributo straordinario (PSC 006). Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto sono stati modificati gli elaborati della VAS/Valsat (PSC 004, PSC 005). Si prende atto della richiesta e al fine di recepirne il contenuto è stata modificata la Relazione geologico-sismica (PdC 101). Inoltre, è stato introdotto lo Studio idraulico sulle dinamiche di inondazione (PdC 108).
6	IRETI	RT008760-2023; RT010062-2023; RT012260-2023 – 30.03.2023	Parere Favorevole	Si prende atto del parere espresso e delle prescrizioni in esso contenute.
7	SOPRINTENDENZA	Ns. prot. n. 2448 del 10.03.2023	Parere favorevole con prescrizioni Si prescrive che prima dell'avvio dei lavori e nell'interesse della Committenza la realizzazione di verifiche archeologiche	Si prende atto del parere rilasciato dalla Soprintendenza, si provvederà prima dell'inizio dei lavori ad effettuare campionatura dell'area di progetto

			preventive, consistenti in una ricognizione dei luoghi, nell'esame delle sezioni esposte nei terreni e nella realizzazione di trincee preventive (con specifico riferimento all'area di futura installazione dei cantieri) in posizione e numero tale da garantire un'efficace campionatura dell'area in esame.	
8	ATERSIR	PROT. 10441 DEL 22-032023	Si richiede integrazione con i seguenti documenti: -planimetria, in scala adeguata, con l'ubicazione dei fabbricati e la sovrapposizione delle fasce di rispetto dei pozzi -per i fabbricati interferenti con le fasce di rispetto dei pozzi, specificare all'interno degli elaborati progettuali, le modalità esecutive e le profondità di scavo, analizzando l'eventuale impatto di questi ultimi sulla falda - indicazione di tutte le eventuali opere di perforazione previste, nell'area oggetto di intervento, che potenzialmente possono essere di pregiudizio alla falda - chiarire gli aspetti relativi all'approvvigionamento idrico, specificando all'interno degli elaborati progettuali, se si intende allacciarsi al pubblico acquedotto per la fornitura di acqua potabile o approvvigionarsi attraverso pozzo privato	Si prende atto della richiesta di integrazione di ATERSIR, si allega documentazione integrativa elaborato grafico "Sovrapposizione progetto con fasce rispetto Pozzi", e "Relazione tecnica Atersir" con modalità esecutive e le profondità di scavo dei fabbricati ricadenti in fascia di rispetto. Non sono previste opere di perforazione, verrà chiesto un allaccio idropotabile ed un allaccio per la rete antincendio. Si allega elaborato PdC_409_ALLACCI RETE ACQUEDOTTO_Rev00 con l'individuazione degli stessi.
9	CONSORZIO DI BONIFICA DI PIACENZA	PARERE PROT. 3054 del 18_03_2023	Parere favorevole con le seguenti prescrizioni: - lungo il canale di bonifica Coppala dovrà essere garantita una zona libera da recinzione relativa alla "fascia di rispetto alla manutenzione" pari a 5,00 m; - in corrispondenza del ponte esistente della Strada Provinciale sul canale Coppala, in confine tra il Comune di Fiorenzuola d' Arda di Cortemaggiore, dovrà essere realizzato un nuovo "manufatto deviatore" con paratoia automatizzata per il collegamento al canale di bonifica Pizzabella, ubicato appena più a valle in Comune di Cortemaggiore, mediante scavo di nuovo canale o nuova tubazione lungo la Strada Provinciale;	Si prende atto delle prescrizioni del Consorzio di Bonifica Piacenza; le nuove opere verranno sviluppate con successive indicazioni esecutive del Consorzio di Bonifica; Relativamente agli impegni e relativi oneri di manutenzione delle citate opere verrà sottoscritta apposita convenzione.

			- in corrispondenza di tale "manufatto deviatore" sul canale Coppala, a carico dei soggetti proponenti, dovrà essere prevista l'installazione di un nuovo "misuratore di portata" con "stazione di telecontrollo" collegato al sistema di telecontrollo consortile; - anche in corrispondenza del nuovo manufatto/paratoia MR2 sul canale Coppala, a presidio della Zona Careco (posta a valle), a carico dei soggetti proponenti, dovrà essere prevista l'installazione di un nuovo "misuratore di portata" collegato al sistema di telecontrollo consortile, con punto trasmissioni dati collegato al nuovo "manufatto deviatore" di valle; - le nuove opere di cui sopra segnalate, dovranno essere sviluppate con successive indicazioni esecutive del Consorzio di Bonifica; - lungo la sponda destra del canale Coppala, a carico dei soggetti proponenti, dovrà essere realizzato un adeguato rialzo dell'argine al fine della protezione delle aree limitrofe; - la manutenzione annuale relativa alla pulizia e spurgo del canale Coppala, rivestito in cls, dovrà essere a carico dei soggetti proponenti; - anche il manufatto/paratoia MRI (ubicata a valle dei n.4 manufatti/paratoie) dovrà essere a luce fissa; - la manutenzione e la pulizia dei n.4 manufatti/paratoie (MRI, MR2, MR3, MR4 e MRS) dovrà essere a carico dei soggetti proponenti; - la manutenzione dei bacini di espansione/laminazione in terra non dovrà essere a carico di codesto Ente;	
10	COMITATO BARABASCA	OSSERVAZIONI	1 RICORSO ALL'ART. 8 DEL DPR N. 160/2010 Il Comitato osserva quanto segue: -la mancanza di presupposti per il ricorso al procedimento di cui all'art. 8 DPR 160/2010 - la normativa relativa alle trasformazioni territoriali viene di fatto esautorata attraverso l'utilizzo dell'art 8 DPR 160/2010 che ad essa viene a sostituirsi attraverso l'avvallo di richieste da parte di imprese immobiliari. -la mancanza di documenti di verifica da parte del RUP, che attestino la sussistenza dei presupposti a giustificazione e legittimazione dell'utilizzo della procedura di cui all'art. 8 DPR 160/2010.	1 RICORSO ALL'ART. 8 DEL DPR N. 160/2010 Il soggetto attuatore che realizzerà il complesso logistico nel quale verrà esercitata l'attività logistica/magazzinaggio e trasporto per conto terzi sarà la società AKNO Project 19 S.r.l., Soggetto unico che gestirà l'intero complesso. Si allega lettera di sottoscrizione progetto firmata da Akno Project 19 S.r.l. Si riportano di seguito la verifica dei presupposti per promuovere la procedura ex art. 8 DPR n. 160/2010: 1) l'area oggetto di proposta attuativa è <u>già classificata nel PSC vigente come ambito urbanizzabile specializzato per attività produttive</u>, (ASP_C01) e quindi

				come Superficie Territoriale edificabile a fini produttivi, risulta contabilizzata nel PSC approvato con DCC n. 48 del 20/12/2010: <u>la classificazione urbanistica dell'area rimane invariata.</u> 2) l'area è ricompresa nel Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale sovracomunale denominato BARABSCA – CA.RE.CO., così classificato nel PTPC della Provincia di Piacenza (Scheda n. 4 dell'Allegato N.7 delle Norme del PTCP), il quale interessa i Comuni di Fiorenzuola e Cortemaggiore. 3) l'aumento di superficie utile complessiva dell'intero ambito ASP_C01 (ST: ASP_C01a + ASP_C01b: mq. 238.891+ mq. 14530 = mq. 253.421), <u>non si configura come variante</u>: le Norme del PSC (art. 6 POC) prevedono la possibilità di apportare modifiche non sostanziali ai perimetri individuati dal PSC (scostamenti contenuti nell'ordine del 25% della ST degli ambiti) purchè non riguardino ambiti soggetti a disciplina di tutela; gli scostamenti devono essere giustificati da adattamenti alle proprietà e allo stato fisico dei luoghi. Nella proposta in esame lo scostamento è pari al 15% delle superfici per adattamenti alle proprietà (i proponenti non sono ancora proprietari). 4) la variante riguarda <u>l'ampliamento delle destinazioni d'uso ammesse</u>, che rimangono comunque compatibili con quanto previsto dal RUE in termini di funzioni insediabili nelle zone produttive (art. 3.3.1) Le attività manifatturiere industriali o artigianali, le attività commerciali all'ingrosso e depositi connessi, la logistica delle merci e relativo direzionale e magazzinaggio connesso, oltre all'artigianato dei servizi agli automezzi pesanti, sono integrate per il 20% massimo da attività terziarie e di servizio al comparto. 5) Con riferimento alla <u>funzione insediabile proposta</u> (logistica delle merci), si rileva che ai sensi dell'art. 86 del PTCP, tali funzioni, non direttamente connesse a stabilimenti produttivi, possono essere previste solo nei PPST e nei Poli funzionali dello scambio intermodale delle merci. 6) <u>L'indice di edificabilità della proposta progettuale, è aumentato da 0,20 mq/mq a 0,45mq/mq di UT.</u> Si rileva che l'indice proposto, necessario all'attuazione della proposta di logistica delle merci al coperto, è in linea con gli indici degli ambiti specializzati produttivi della classificati alla Barabasca (ASP_C2, C05, C06, C08, C09). Le dotazioni territoriali sono calcolate sulla Superficie Territoriale proposta in variante ed individuate
--	--	--	--	---

			interamente all'interno del comparto. Considerato che <u>l'area è già classificata dagli strumenti urbanistici quale ambito urbanizzabile specializzato per attività produttive</u>, che l'attività proposta è insediabile solo nei PPST, oltre ad essere l'unica area con una ST idonea all'intervento proposto, il presupposto da verificare in ordine all'insufficienza di aree disponibili è la non congruità dell'area in ordine all'insediamento da realizzare, che necessita di un indice di Utilizzazione territoriale (UT) maggiore di quello vigente, per rispondere alle esigenze della proposta progettuale: l'indice di UT proposto è idoneo alla realizzazione dell'intervento ed è in linea con gli indici di UT della zona Barabasca. Per quanto sopra si ritiene che vi siano i presupposti per attivare la procedura ai sensi dell'art. 8 DPR n.160/2010. Si evidenzia inoltre che, trattandosi di una procedura speciale di variante urbanistica, essa deve comunque osservare le garanzie procedurali che connotano le procedure di pianificazione. Pertanto, con riguardo al procedimento in esame, si ritiene che tali principi debbano concretarsi nei seguenti snodi procedurali: - fase di pubblicità del progetto e della relativa (eventuale) variante, cui farà seguito il deposito del progetto per sessanta giorni e la raccolta delle osservazioni; - convocazione della conferenza di servizi indetta ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. n. 160/2010, finalizzata ad acquisire gli atti di assenso necessari per realizzare il progetto e ad esaminare e valutare la variante che consegue all'approvazione dello stesso, tra cui l'espressione del parere ambientale da parte dell'autorità competente per la valutazione ambientale: la Provincia; - deliberazione dell'organo consiliare comunale, sulla variazione allo strumento urbanistico vigente. 2 CLASSIFICAZIONE URBANISTICA: APEA ASP _C01 Il Comitato osserva quanto segue: -la mancanza totale della documentazione necessaria a quanto avanzato dallo stesso richiedente in merito all'APEA -la mancanza di documenti che attestino quale sia - ad oggi - lo stato di attuazione della Apea-Careco 2 CLASSIFICAZIONE URBANISTICA: APEA ASP _C01 Le "Norme edilizie ed urbanistiche" e la "Convenzione urbanistica" del progetto SUAP contengono le disposizioni normative e gli obblighi con i soggetti attuatori al fine di garantire gli obiettivi di qualità previsti per le APEA.
--	--	--	---

		3 DOCUMENTI PSC001 RELAZIONE SUAP Il Comitato osserva quanto segue: Rispetto ai temi paesaggisti la mancanza di elementi oggettivi a suffragio di questa tesi, evidentemente da produrre ex novo dato che la proposta riguarda, appunto, proprio una variante a detto PSC vigente, che raddoppia gli indici di edificabilità e, dunque, deve essere verificata (in quanto non lo è stata ovviamente allora) anche per la sua coerenza con il PTCP Rispetto al dimensionamento del carico urbanistico Si rileva che nella relazione SUAP viene riportato un aumento di superficie territoriale di 33.382 mq, corrispondenti all'ampliamento della superficie territoriale: ma non viene citato il raddoppio degli indici di utilizzazione territoriale. Si osserva che la verifica riportata in documentazione non è corretta, in quanto prende in considerazione solamente la Superficie Territoriale. Rispetto al bilancio delle dotazioni territoriali Nella relazione viene riportato che la variante al PSC ed al RUE in oggetto non interessa ambiti destinati a dotazioni territoriali, ma si limita a rideterminare le quantità minime di dotazioni territoriali previste nell'ambito "ASP-CO1/ASPC01 a" attraverso le schede di indirizzo progettuale allegate alle NTA del PS vigente; pertanto, non comporta variazioni al sistema dei servizi ed alla relativa dotazione pro-capite di attrezzature e spazi collettivi. La mancanza di dati oggettivi di quanto indicato nella relazione e si richiede una esplicitazione delle giustificazioni prodotte nella suddetta 4 VALSAT Il Comitato osserva quanto segue: Traffico la Valsat cui viene fatto riferimento era stata elaborata su previsioni totalmente differenti rispetto a ciò che si prevede di attuare con la variante in oggetto: quindi è incongruo l'utilizzo dei dati precedenti;	3 DOCUMENTI PSC001 RELAZIONE SUAP A livello paesaggistico l'area di intervento si configura come un tessuto agricolo contiguo e in parte intercluso tra le infrastrutture esistenti (autostrada, alta velocità, SP 462R). Il livello di paesaggio pertanto vede elementi di tipo antropico che hanno compromesso le visuali e la continuità dei campi agricoli, determinando una porzione di territorio avente uno scarso valore paesaggistico. L'intervento prevede la realizzazione di aree verdi con la contestuale piantumazione di circa 600 pioppi cipressini (populus nigra var. italica). Inoltre, viene previsto un filare di alberi lungo la fascia verde che si sviluppa parallelamente al SP 462R, al fine di mitigare gli impatti visivi lungo tale asse viario. Considerando che il dimensionamento degli insediamenti produttivi del vigente PSC è stato redatto considerando il parametro della Superficie Territoriale, la variante ha aggiornato tale dimensionamento ponendosi in continuità con la metodologia utilizzata nel Piano generale. Altresì, a livello tecnico è consuetudine considerare i dimensionamenti produttivi in termini di Superficie Territoriale al fine di stimarne l'entità in termini di territorio urbanizzabile. A livello urbanistico il bilancio delle dotazioni territoriali (servizi pubblici) viene svolto a scala comunale, stimando la dotazione di aree classificate come standard urbanistici e rapportando tali superfici al numero degli abitanti insediati, al fine di stimare la dotazione pro-capite di servizi. La variante al PSC e al RUE riguarda un ambito produttivo, pertanto non interessa ambiti specificatamente destinati a dotazioni territoriali all'interno degli strumenti urbanistici. 4 VALSAT Traffico Nello studio del traffico revisionato è stato preso in considerazione uno scenario di massima espansione delle attività logistiche (scenario 2), secondo i dati forniti dal proponente le baie di carico del massimo scenario ammontano a circa 236. Il
--	--	--	--

		come riportato a pag. 21, il primo punto di forza su cui erano state fatte le valutazioni del PSC vigente era "costruire le condizioni per la delocalizzazione delle imprese di autotrasporto esistenti sul territorio verso le aree presso il casello autostradale, con conseguente allontanamento del traffico pesante dall'abitato e relativa riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico urbano" la Valsat perciò poteva registrare la previsione di un miglioramento della situazione (stesso carico di attività, minore movimento di automezzi, dislocazione del traffico): del tutto diversa è la situazione con la presente variante, che quindi non può utilizzare quei dati il progetto attualmente presentato riguarda differenti funzioni insediabili: non solo non si riferisce alla delocalizzazione di imprese di autotrasporto esistenti (n.b. il movimento automezzi è ben diverso da quello della logistica), ma prevede la realizzazione di nuove attività di logistica di base, per cui non solo decade l'ipotesi di riduzione dell'inquinamento, ma si deve prevedere un aumento dell'impatto. non è corretto sostenere che l'aumento del traffico sia irrilevante rispetto alle previsioni di Valsat. Si rileva sempre nella Valsat del PSC cui viene fatto riferimento, era riportato che "date le elevate quantità di suolo consumato (impatto non mitigabile) si consiglia di associare agli interventi l'obbligatorietà di attuare forme di compensazione ambientale (di tipo naturalistico e/o forestale)(cfr. pag. 23). nei capitoli successivi al rilievo riportato non si fa alcuna menzione di tali interventi, che - per essere efficaci - vanno ovviamente calcolati, progettati e pianificati. Aria nella documentazione a corredo della proposta di variante manca qualsiasi considerazione rispetto alla quantificazione delle modifiche che verranno causate dall'attuazione del progetto manca qualsiasi riferimento all'aumento di CO2 dovuta al traffico	traffico pesante stimato ammonta a 220 mezzi pesanti nell'ora di punta della rete stradale 07.30 – 08.30, complessivi ed equamente ripartiti tra ingressi agli stabilimenti ed uscite. Nell'ora di punta è pertanto ipotizzato un indice di occupazione di circa 0.5 mezzi pesanti per baia (220/2/236). Si fa presente che l'analisi è stata effettuata nell'ora di punta (dove la somma del traffico indotto e del traffico esistente risulta maggiore rispetto alle altre fasce orarie), in quanto è in questo intervallo che va verificata la funzionalità della rete stradale. Tuttavia, volendo calcolare l'indice di occupazione per l'intera giornata è possibile ricorrere a quanto indicato nel Trip Generation Manual, edito dall'Institute Transportation Engineers americano, secondo cui nell'ora di punta del mattino generalmente accade alle funzioni logistiche il 11% del traffico in ingresso dell'intera giornata. Pertanto l'indice di occupazione per l'intera giornata può essere stimato in circa 4.3 mezzi pesanti per baia (1000 mezzi pesanti per 236 baie di carico). Il progetto SUAP contiene la distribuzione delle aree verdi interne al comparto, in coerenza con l'Allegato n. 4 "Progetto di implementazione della rete ecologica" dell'Accordo Territoriale sottoscritto (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022). Inoltre, considerando che il consumo di suolo, quale risorsa non rinnovabile, deve trovare una corretta compensazione ambientale, l'intervento prevede la realizzazione di aree verdi con la contestuale piantumazione di circa 600 pioppi cipressini (populus nigra var. italica). Complessivamente la realizzazione delle piantumazioni in progetto permetterà di: • assimilare 2.400 kg di CO2/anno nel corso dei primi anni di vita della pianta e successivamente, una volta raggiunta la maturità, 359.400 kg di CO2/anno; • abbattere circa 60 kg di PM10/anno (valore riferito a piante mature); • abbattere circa 60 kg di NO2/anno (valore riferito a piante mature). Aria Si prende atto della richiesta di integrazione del Comitato Barabasca e si allega documentazione integrativa relativa a impatto acustico e qualità dell'aria. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato:
--	--	--	--

		veicolare, o in ogni caso un calcolo della quantità di emissione che sarebbe dovuto invece per la determinazione della quantità di essenze arboree necessarie alla sua compensazione, le opere di compensazione riguardano solo una ipotetica installazione di impianto solare fotovoltaico sulla copertura dei fabbricati: per quanto - appunto - solo ipotetica, essa che compenserebbe peraltro che il consumo energetico degli edifici, non certo le emissioni da traffico. Suolo e sottosuolo nella documentazione manca la previsione di interventi di compensazione ambientale coerenti con l'impatto sul consumo di suolo di 238.000 mg di edificazione, le compensazioni naturalistiche e forestali vanno calcolate con metodi standard, che prevedono un calcolo modellistico della CO2 prodotta ed una conseguente stima del numero di essenze arboree necessarie ad assorbirla. viene dichiarato nel progetto che sarà realizzata un'area verde all'interno del comparto: non si capisce se tale area sia stata pianificata tenendo conto delle necessità di compensazione (in termini di numero di essenze e loro specie), e peraltro si rileva che si tratta di un'area verde già esistente, dato che oggi l'area oggetto di variante è "green field" in tutta la sua estensione Osservazioni sull'elaborato "studio degli impatti sulla viabilità" (PdC103) la piattaforma di logistica di base oggetto della variante dichiara l'attuazione di 118 baie di carico e scarico su tre edifici: la	- l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO2 prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Suolo e sottosuolo Le compensazioni a verde sono state valutate, per numero, specie e ed effetti, con metodi Standard della Regione Emilia Romagna descritti in dettaglio nella relazione allegata. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'aera di progetto. Osservazioni sull'elaborato "studio degli impatti sulla viabilità" (PdC103) - Nello studio del traffico revisionato è stato preso in considerazione uno scenario di massima espansione delle attività
--	--	--	--

		dichiarazione che una nuova installazione di 118 baie di carico e scarico apportino un aumento "irrilevante" del traffico non rispetta il principio di non contraddizione, manca, nella documentazione a corredo della proposta di variante, la stima della movimentazione di autotreni derivante da 118 baie di carico e scarico. Si rileva che, rapportando la situazione a magazzini della logistica di dimensioni simili, si sono ipotizzate per le attività di s/carico 2 profili: a) modalità italiana, 66 pallet per camion per complessive h. 1.30 per attività di s/carico e bollettazione, b) modalità estera, 33 pallet per camion per complessive h. 1.10. Tenendo presente che un impianto del genere ha redditività se funziona 24/7 è possibile calcolare da 790 camion al giorno (modalità italiana) a 1015 camion al giorno (modalità estera). Si osserva che: i dati di traffico previsti riportati nella documentazione di variante non sono congruenti con quanto previsto in progetto non può essere definito "irrilevante" un aumento del 161% di passaggio di mezzi pesanti nello studio non sono state fatte valutazioni modellistiche di produzione e distribuzione degli inquinanti atmosferici da traffico e una stima di produzione di CO2 da traffico veicolare ai fini del calcolo delle compensazioni. Implementazione del modello di simulazione del traffico Si dichiara di aver utilizzato le 18 postazioni direzionali descritte nel capitolo 4, ma nel capitolo 4 si confronta il dato risultante con il complessivo flusso autostradale. Si osserva che: qualsiasi confronto dell'aumento di traffico generato da un nuovo insediamento se effettuato rispetto al complessivo flusso autostradale rende il primo irrilevante: non è necessario fare calcoli, lo è per definizione in quanto il flusso autostradale è appunto destinato ad accogliere il traffico della molteplicità degli insediamenti. Questo rende irrilevante non l'aumento di traffico generato, ma il confronto stabilito per misurarlo. 5 RELAZIONE IDRAULICA incongruenza tra indicazioni nella relazione idraulica e nelle tavole di progetto, che non evidenziano le effettive intenzioni del proponente l'opera che se si considerano valide le tavole di	logistiche (scenario 2), secondo i dati forniti dal proponente le baie di carico del massimo scenario ammontano a circa 236. Il traffico pesante stimato ammonta a 220 mezzi pesanti nell'ora di punta della rete stradale 07.30 – 08.30, complessivi ed equamente ripartiti tra ingressi agli stabilimenti ed uscite. Nell'ora di punta è pertanto ipotizzato un indice di occupazione di circa 0.5 mezzi pesanti per baia (220/2/236). Si fa presente che l'analisi è stata effettuata nell'ora di punta (dove la somma del traffico indotto e del traffico esistente risulta maggiore rispetto alle altre fasce orarie), in quanto è in questo intervallo che va verificata la funzionalità della rete stradale. Tuttavia, volendo calcolare l'indice di occupazione per l'intera giornata è possibile ricorrere a quanto indicato nel Trip Generation Manual, edito dall'Institute Transportation Engineers americano, secondo cui nell'ora di punta del mattino generalmente accede alle funzioni logistiche il 11% del traffico in ingresso dell'intera giornata. Pertanto l'indice di occupazione per l'intera giornata può essere stimato in circa 4.3 mezzi pesanti per baia (1000 mezzi pesanti per 236 baie di carico). Implementazione del modello di simulazione del traffico Vedi controdeduzione precedente 5 RELAZIONE IDRAULICA <u>Trattamento acque di prima pioggia</u> Ribadendo come il tipo di attività previste siano escluse dalle disposizioni per la gestione delle acque di prima pioggia, Si
--	--	---	--

		progetto non si riscontra la volontà di realizzare un trattamento delle acque di prima pioggia; <u>Deoliatori</u> alle baie di carico e ai parcheggi, non vi è alcun dimensionamento e progetto di tali deoliatori <u>Innalzamenti sul piano di campagna e rischio alluvionale</u> Le soluzioni di mitigazione presentate spostano il rischio sulla strada provinciale e sulle aree circostanti che comprendono: Strada provinciale 462R, Area pozzi IREN a servizio del comune di Fiorenzuola e Corteraggiore a Sud Area abitata a Est con luogo di culto frequentato da diverse decine di persone Aver sopraelevato l'area privata, realizzando area pubblica a una quota inferiore definisce due condizioni molto differenti in caso di eventuali piene <u>Risezionando il Canale Coppalà</u>, conferendogli pendenza differente (ridotta rispetto all'attuale), oltre ad utilizzarlo come recapito delle acque di raccolta di piazzali e coperture, quale sarà l'incidenza sulla risorgiva? Quali saranno i livelli di partenza del canale rivestito in cls rispetto a quelle della risorgiva? <u>Acque nere</u> Prima di decidere di far confluire le acque nere nella fognatura di Cortemaggiore, occorrerebbe adeguare la stessa in modo tale che possa riuscire a gestire anche l'ulteriore carico dovuto a	conferma comunque che in prossimità delle baie di carico sono previsti deoliatori con filtro a coalescenza per la raccolta delle acque di dilavamento provvisti di pozzetto con ingresso by-pass. Tali sistemi sono a solo scopo cautelativo: ai sensi della D.G.R. n.286/2005 ER e successiva D.G.R. n.1860/2006 ER essendo le aree in oggetto adibite esclusivamente a carico/scarico degli automezzi e parcheggi a servizio del personale, le stesse sono escluse dalle disposizioni per la gestione delle acque di prima pioggia. Viene proposto un trattamento in continuo delle acque costituito da modulo scolmatore + modulo dissabbiatore-disoleatore statico con filtro a coalescenza conforme alla UNI EN 858-1. Si allega nota integrativa ""NOTA INTEGRATIVA SCARICHI ACQUE REFLUE E DI DILAVAMENTO" in cui è descritto il dimensionamento dei deoliatori. Il posizionamento dei sistemi di trattamento e le schede tecniche verranno allegati in sede di richiesta di autorizzazione allo scarico (A.U.A.) <u>Innalzamenti sul piano di campagna e rischio alluvionale</u> Come si evince dallo studio specialistico svolto dal Prof. Ing. Armando Brath, elab. PdC_108_Studio idraulico dinamiche di inondazione_Rev00, l'impatto sulle aree circostanti può ritenersi assolutamente trascurabile. <u>Risezionando il Canale Coppalà</u> Si prevede un abbassando della quota di scorrimento di monte senza alcun effetto negativo sulla risorgiva o eventuali scoli affluenti che potranno scaricarvi per gravità. <u>Acque nere</u> Si evidenzia come il numero di Abitanti Equivalenti previsto (60 A.E.) risulta essere piuttosto modesto data la natura dell'attività insediativa prevista, ovvero equivalente al carico prodotto da n.2
--	--	---	--

		questa nuova realizzazione e non presentare progetti sulla base di "auspici". Non conviene a nessuno realizzare un'opera che, in caso di mancato adeguamento dell'impianto di depurazione pubblico, rimanga inutilizzabile. l'attuale fognatura in via Galileo Galilei del Comune di Cortemaggiore risulta essere una fognatura mista, pertanto non conviene che le acque nere del nuovo intervento, dopo averle suddivise, vengano convogliate in tale condotto preesistente, se non previa realizzazione della nuova dorsale Si parla di autodepurazione eventualmente mediante fosse biologiche, ma le fosse biologiche dovranno in ogni caso essere inserite in corrispondenza della raccolta delle acque nere, prima di qualsiasi eventuale ulteriore trattamento. Nelle tavole di progetto non si riscontra la previsione delle fosse biologiche. Come ulteriori sistemi di autodepurazione eventualmente da inserire si citano i filtri percolatori e sistemi di fitodepurazione, ma occorre valutare fin dalla progettazione la loro scelta, in quanto occorrerebbe definirne prima la migliore collocazione e l'adeguata estensione per il loro migliore funzionamento, in modo anche da prevenire l'insorgenza di problematiche spaziali e localizzative che potrebbero comportare modifiche progettuali dell'intervento, l'impossibilità di adeguamento dello stesso o la realizzazione di adeguamenti non del tutto efficienti. 6 LAVORO Nel documento si cita un impatto occupazionale fra le 700 e 1.000 nuove posizioni. Si osserva che: • Probabilmente si fa riferimento a impatto diretto e indiretto 7 IMPATTO SUL COMUNE DI CORTEMAGGIORE E CONVOCAZIONE IN CONFERENZA DEI SERVIZI Si osserva che nel procedimento presso questa Conferenza dei Servizi non è stato coinvolto il comune di Cortemaggiore, parte in causa visto:	palazzine a carattere residenziale. Si rimandano le valutazioni circa la capacità residua del sistema depurativo di Cortemaggiore agli Enti competenti. In virtù della realizzazione di nuova dorsale fognaria, e quindi escludendo la dispersione su suolo o lo scarico in corpo idrico superficiale, non vengono previsti sistemi di depurazione per le acque reflue assimilabili alle domestiche. A migliore chiarimento si allega "NOTA INTEGRATIVA SCARICHI ACQUE REFLUE E DI DILAVAMENTO" 6 LAVORO Gli addetti impiegati in ogni fabbricato saranno 20 addetti magazzino e 40 addetti uffici. Il totale dei fabbricati in progetto è pari a nr 3 edifici, ne risulta che l'impatto occupazionale diretto sarà pari a circa 180 nuovi addetti. L'impatto occupazionale di 700 e 1.000 nuove posizioni fa riferimento a impatto diretto e indiretto 7 IMPATTO SUL COMUNE DI CORTEMAGGIORE E CONVOCAZIONE IN CONFERENZA DEI SERVIZI Si prende atto della richiesta di integrazione e si allega documentazione integrativa relativa a impatto acustico PDC 105 e su qualità dell'aria PDC 107. Il Comune di Cortemaggiore è
--	--	--	--

			L'ACCORDO TERRITORIALE RELATIVO AL POLO PRODUTTIVO DI SVILUPPO TERRITORIALE N. 4 DENOMINATO BARABASCA - CA.RE.CO.", AI SENSI DELL'ART. 58 DELLA L.R. N. 24/2017 E DEGLI ARTT. 85 E 114 DELLE NORME DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE L'impatto dichiarato in progetto sulla rete fognaria ed il depuratore del comune di Cortemaggiore L'impatto dichiarato in progetto sulla rete Acquedotto a servizio di detto comune l'impatto di traffico e conseguente rumore e inquinamento da Co2 e polveri ricadente sul territorio del Comune di Cortemaggiore	stato coinvolto nella procedura. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato: - l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune.
11	LEGAMBIENTE	OSSERVAZIONE DEL 19.02.2022	OSSERVAZIONE nr 1 premessa Contestiamo che la variante urbanistica in oggetto risponda ai bisogni della comunità piacentina e in particolare della comunità di Fiorenzuola, perché il consumo di suolo previsto e richiesto dalle società immobiliari, per scopi prevalentemente speculativi e con ricadute produttive e occupazionali tutte da verificare, contrasta in modo plateale con gli sforzi che la Comunità Europea sta conducendo nel quadro della strategia dell'UE fino a/ 2030 per affrontare il degrado del suolo e	OSSERVAZIONE nr 1 premessa La variante è coerente con la pianificazione provinciale, in quanto è volta ad attuare il Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale previsto dal PTCP, in merito al quale è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale tra la Provincia di Piacenza e i Comuni di Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore. Altresì, trattasi di un ambito che in termini di estensione territoriale era già pianificato all'interno del vigente PSC.

		preservare le risorse della terra, in linea con il Green Deal europeo e con altri Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. Per tale motivo riteniamo Indispensabile che le proposte di insediamenti logistici in oggetto siano più attentamente valutate all'interno del prossimo processo di pianificazione comunale PUG e provinciale PTAV, con un approccio partecipativo come previsto dalla legge regionale 24/2017. OSSERVAZIONE 2 sull'applicazione della procedura ex art 8 D.Lgs n. 160/2010 Nella documentazione dei proponenti e dell'Amministrazione Comunale non risulta validamente motivato l'applicazione della procedura ex art. 8 del D.P.R. 160 / 2010 per la quale mancano evidentemente i presupposti. Lo spirito di questa norma è quello di favorire gli insediamenti produttivi, e quindi l'occupazione conseguente, nel caso in cui lo strumento urbanistico vigente non lo consento ma non quello di praticare procedure elusive del metodo di pianificazione ordinario, che prevede una più accurata attenzione all'impatto territoriale e ambientale degli stessi. OSSERVAZIONE nr 3 Accordo Territoriale non concluso si ritiene indispensabile la definitiva conclusione della procedura di Accordo Territoriale non prima di procedere alla variante della pianificazione comunale che, nel caso di specie, sarebbe ragionevole rimandare alla definizione del PUG OSSERVAZIONE n.4 : incoerenza del progetto di attuazione dell'Ambito ASP C01 con gli obiettivi del PTCP Vigente risulta evidente quanto le direttive del PTCP, siano state palesemente ignorate nella predisposizione della variante urbanistica in oggetto. OSSERVAZIONE n. 5: validità della VAS-ValsAT Viene da chiedersi quale sia l'attendibilità delle risultanze del	Le diverse analisi ambientali redatte a supporto dell'intervento (e messe a sistema all'interno della VAS/Valsat hanno dimostrato la sostenibilità ambientale e territoriale del nuovo insediamento previsto. OSSERVAZIONE nr 2 sull'applicazione della procedura ex art 8 D.Lgs n. 160/2010 <i>Si richiama la controdeduzione al punto 1) dell'Osservazione del Comitato Barabasca: "1 RICORSO ALL'ART. 8 DEL DPR N. 160/2010"</i> OSSERVAZIONE nr 3 Accordo Territoriale non concluso La procedura relativa all'accordo Territoriale tra Provincia di Piacenza, Comune di Cortemaggiore e Comune di Fiorenzuola si è conclusa positivamente Deliberazione n. 55 del 12/10/2022 ed è stato regolarmente sottoscritto dagli enti (Provincia di Piacenza, Comune di Fiorenzuola d'Arda e Comune di Cortemaggiore, - Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022) OSSERVAZIONE n.4 : incoerenza del progetto di attuazione dell'Ambito ASP C01 con gli obiettivi del PTCP Vigente La variante è coerente con la pianificazione provinciale, in quanto è volta ad attuare il Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale previsto dal PTCP, in merito al quale è stato sottoscritto l'Accordo Territoriale tra la Provincia di Piacenza e i Comuni di Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore (Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022). OSSERVAZIONE n. 5: validità della VAS-ValsAT La VAS/Valsat è stata redatta considerando gli esiti delle analisi ambientali di tipo trasportistico, acustico, atmosferico ed
--	--	---	---

		complesso del rapporto ValSAT in termini di impatto ambientale delle attività che verrebbero svolte nei fabbricati previsti, considerato che non è dato di conoscere le imprese che vi si insedieranno, quale tipologia di merci vi verranno immagazzinate, quali tipo di lavorazioni o assemblaggi verranno effettuati, quanti e che tipo di mezzi di trasporto verranno utilizzati, si segnala la scarsa attendibilità della ValSAT presentata, non per responsabilità dei redattori ma per i riferimenti inidonei presi in considerazione OSSERVAZIONE n. 6 : inaccettabile aumento dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni climateranti occorre una seria valutazione cumulativa dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di gas climateranti prodotto dagli insediamenti logistici connessi alla Variante urbanistica in oggetto e degli insediamenti appena attuati e in corso di autorizzazione in ambito sovracomunale.	idraulico, che hanno dimostrato la sostenibilità dell'intervento. Al fine di avere una visione più estesa rispetto al singolo ambito oggetto della variante urbanistica, tali analisi ambientali hanno contemplato due diversi scenari, ossia quello che attua solo l'ambito della variante, e quello che attua la totalità del Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale, sia nel Comune di Fiorenzuola d'Arda che nel Comune di Cortemaggiore. OSSERVAZIONE n. 6 : inaccettabile aumento dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni climateranti Si prende atto della richiesta di integrazione e si allega documentazione integrativa relativa a impatto qualità dell'aria PDC 107. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato: - l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO2 prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Le compensazioni a verde sono state valutate, per numero, specie e ed effetti, con metodi Standard della Regione Emilia Romagna descritti in dettaglio nella relazione allegata. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'aera di progetto. OSSERVAZIONE N.7 - criticità nel deflusso delle acque piovane
--	--	--	---

		OSSERVAZIONE n. 7: criticità nel deflusso delle acque piovane In premessa è già stato rilevato l'effetto negativo prodotto all'impermeabilizzazione del suolo sulla capacità di assorbimento delle acque e sul conseguente effetto sul reticolo idrografico superficiale. Si ritiene pertanto che questo aspetto richieda un supplemento di valutazione stante l'ampiezza della superficie impermeabilizzata. In particolare, si chiede che venga accertata sia la capacità del bacino di laminazione, anche in caso di picchi di precipitazioni, considerata intensificarsi del fenomeno dei cambiamenti climatici in corso. Inoltre, sarebbe opportuno uno studio per accertare che non si creino ricadute sul reticolo idrografico circostante, considerate le note criticità sotto l'aspetto del rischio idraulico della zona industriale Ca.re.co ubicata immediatamente a valle dell'area oggetto di variante. Si ritiene necessario un approfondimento di valutazione degli effetti dell'impermeabilizzazione del suolo per un corretto dimensionamento delle vasche di laminazione. OSSERVAZIONE n. 8: criticità relativa allo scarico dei reflui nella rete fognaria assoluta necessità di verifica della capacità operativa del depuratore delle acque reflue e della competenza dell'eventuale adeguamento. OSSERVAZIONE n. 9: INADEGUATA COMPENSAZIONE AMBIENTALE ED ECOLOGICA La variante in oggetto prevede Verde attrezzato per 27.391 mq, su una superficie territoriale di 238.000 mq, e la posa di 370 piante. Una superficie che probabilmente rispetta gli standard urbanistici del RUE comunale ma è assolutamente lontano dal compensare la CO2 prodotta dall'attività logistica. Occorre tener presente che il suolo è una risorsa limitata e sostanzialmente non rinnovabile con tempi di formazione molto	Si precisa come la modellazione idrologico-idraulico dell'intero comparto tenga conto di adeguati parametri a favore di sicurezza sia per quanto riguarda i coefficienti di deflusso considerati sia per quanto riguarda le piogge di riferimento assunte. Come si evince dalla relazione idraulica si sono utilizzati ietogrammi di tipo Chicago e Triangolari per simulare i picchi di precipitazione conseguenti a nubifragi improvvisi. I bacini di laminazione sono stati correttamente dimensionati sulla base degli eventi di progetto e verificati sia attraverso i metodi classici proposti in letteratura sia attraverso modellazione numerica. OSSERVAZIONE N. 8: criticità relativa allo scarico dei reflui nella rete fognaria Si evidenzia come il numero di Abitanti Equivalenti previsto (60 A.E.) risulta essere piuttosto modesto data la natura dell'attività insediativa prevista, ovvero equivalente al carico prodotto da n.2 palazzine a carattere residenziale. Si rimandano le valutazioni circa la capacità residua del sistema depurativo di Cortemaggiore agli Enti competenti. In virtù della realizzazione di nuova dorsale fognaria, e quindi escludendo la dispersione su suolo o lo scarico in corpo idrico superficiale, non vengono previsti sistemi di depurazione per le acque reflue assimilabili alle domestiche. OSSERVAZIONE n. 9: INADEGUATA COMPENSAZIONE AMBIENTALE ED ECOLOGICA Si prende atto della richiesta di integrazione di LEGAMBIENTE e si allega documentazione integrativa relativa a impatto acustico PDC 105 e qualità dell'aria PDC 107 con riferimento alle osservazioni 6 e 9. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato: - l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto
--	--	---	--

		lunghi. La copertura con materiali impermeabili è l'uso più impattante che si può fare della risorsa suolo poiché ne determina la perdita totale o una compromissione della sua funzionalità. Le funzioni produttive dei suoli sono, pertanto, inevitabilmente perse, così come la loro possibilità di assorbire CO₂, di fornire supporto e sostentamento per la componente biotica dell'ecosistema, di garantire la biodiversità e, spesso, la fruizione sociale (ISPRA-SNPA, 2018). L'impermeabilizzazione deve essere, per tali ragioni, intesa come un costo ambientale, risultato di una diffusione indiscriminata delle tipologie artificiali di copertura del suolo che porta al degrado delle funzioni ecosistemiche e all'alterazione dell'equilibrio ecologico" (Commissione Europea, 2013). il valore della perdita di servizi ecosistemici prodotti dal suolo e in particolare della perdita di capacità di assorbimento di CO₂ (circa 90 t/anno per ettaro), deve esser contabilizzato e trasformato in azioni di riforestazione tali da produrre almeno un SALDO ZERO, Un calcolo che non viene mai fatto ma che non si può più eludere. Si osserva assoluta necessità del calcolo della CO₂ prodotto dall'attività logistica prevista e del costo economico per la compensazione mediante azioni di riforestazione in ambito comunale da individuare. OSSERVAZIONE n. 10: dove sta l'interesse pubblico? Dalla lettura dell'accordo stipulato fra Comune di Fiorenzuola e Provincia si rileva la seguente motivazione dell'interesse pubblico: 1. Progetto produttivo innovativo (perché? In che termini?) 2. Polo attrattivo (per quale ragione?) 3. Generatore di lavoro; numero di addetti compreso tra i 700 e i 1.000 addetti (ammesso che tale sia il numero di lavoratori impiegati, a quali condizioni di lavoro? Contrattuali e qualitative?) 4. Polo energeticamente indipendente. L'installazione di pannelli fotovoltaici o la realizzazione di una comunità energetica (come auspicabile) è senza dubbio un fatto positivo, anche e soprattutto a vantaggio delle aziende medesime, considerato il crescente prezzo dell'energia. In realtà il vero motivo dell'interesse dell'amministrazione comunale è fornito dai vantaggi economici rappresentati da: 1. Gli oneri di urbanizzazione 2. Il contributo straordinario di 1.000.000 di euro 3. Costo di progettazione della scuola primaria 4. Costo di progettazione della riqualificazione del Parco Lucca	al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO₂ prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'aera di progetto. OSSERVAZIONE n. 10: dove sta l'interesse pubblico? Si precisa che l'Accordo Territoriale non riguarda esclusivamente l'ambito oggetto della variante urbanistica, ma bensì la totalità del polo "Barabasca-CA.RE.CO.", che interessa i Comuni di Fiorenzuola d'Arda e Cortemaggiore. L'Accordo prevede opere infrastrutturali, infrastrutture per l'urbanizzazione del territorio e opere sul sistema vegetazionale e la rete ecologica necessari a sostenere l'attuazione del polo produttivo. Pertanto, si tratta di opere compensative di interesse pubblico che, oltre a rendere sostenibile il polo, generano benefici per la collettività.
--	--	---	---

			5. Costo di progettazione della sede della Polizia Municipale 6. Costo di progettazione del magazzino della protezione civile Viene da chiedersi quale sia davvero il rapporto fra costi e benefici tenuto conto della perdita per sempre della produzione agricola e dei servizi eco-sistemici dell'area in oggetto, non contabilizzati nella ValSAT.	
12	ITALIA NOSTRA	OSSERVAZIONE DEL 16.02.2022	OSSERVAZIONE 1 La variante in oggetto (mq 238 mila circa va vista come seconda fase della variante assunta nel 2020 sull'area Barabasca sud (mq 150 mila circa) e sembra così configurare un vero e proprio Polo logistico realizzato a tranches. Ciò sembrerebbe uno "stratagemma" per non attivare alcuna delle procedure necessarie a valutare l'impatto complessivo di tale pianificazione. Inoltre, ciò non sembra essere conforme all' ACCORDO TERRITORIALE RELATIVO AL POLO PRODUTTIVO DI SVILUPPO TERRITORIALE N 4 DENOMINATO "BARABASCA - CA RE CO" approvazione da parte della giunta di Fiorenzuola del 29/06/2021 dove si dichiarava la funzione logistica come parziale e residuale rispetto ad altre funzioni produttive e di rilocalizzazione OSSERVAZIONE 2 La variante è assunta a norma dell'art. 8 del DPR 160-2010 "La ratio della suddetta normativa è quella di costituire un solo soggetto pubblica di riferimento territoriale per tutti i procedimenti che riguardano l'esercizio di un'attività produttiva e quindi in ultima analisi di semplificare l'iter di quei progetti. Pertanto, il ricorso all'art. 8 del citato DPR dovrebbe essere attivato da un'impresa che intende impiantare una nuova attività o ampliare quella preesistente e lo strumento urbanistico non dispone in quel momento di aree o le aree disponibili non sono sufficienti. Pertanto si chiede che sia chiarito ed esplicitato se è corretto il ricorso alla variante semplificata ex art. 8 del DPR 160/2010	OSSERVAZIONE 1 Si prende atto dell'osservazione di Italia Nostra, si fa presente che in data 12/10/2022 con Deliberazione n. 55 del Consiglio Comunale di Fiorenzuola d'Arda viene approvato Accordo Territoriale tra la Provincia di Piacenza, il comune di Fiorenzuola d'Arda e il comune di Cortemaggiore relativo al polo produttivo di sviluppo territoriale (ppst) n. 4 denominato "Barabasca - Ca.re.co.", ai sensi dell'art. 58, comma 1, della l.r. n. 24/2017 e degli artt. 85 e 114 delle norme del piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp). L'Accordo è stato regolarmente sottoscritto dai tre Enti ed è repertoriato dalla Provincia di Piacenza Rep. 173 del 25/11/2022). Si ritiene l'osservazione superata. OSSERVAZIONE 2 <i>Si richiama la controdeduzione al punto 1) dell'Osservazione del Comitato Barabasca: "1 RICORSO ALL'ART. 8 DEL DPR N. 160/2010"</i>

		OSSERVAZIONE 3 Si chiede di chiarire ed esplicitato se è corretto il ricorso alla variante semplificata ex art. 8 del DPR 160/2010 con riferimento ad un soggetto richiedente, la "Società Agricola Corte s.r.l." quando una società può per quanto a nostra conoscenza avvalorare la denominazione della dizione "agricola" nel momento in cui l'oggetto sociale prevede l'esercizio esclusivo delle attività finalizzate alla coltivazione del fondo, selvicoltura allevamento di animali e attività connesse OSSERVAZIONE 4 L'area oggetto di variante risulterebbe rientrando nella classificazione APEA L'art. 4 della L.R 20/2000 stabilisce per le aree produttive che si caratterizzano come aree ecologicamente attrezzate, l'adozione di particolari accorgimenti infrastrutturali e gestionali in un sistema unitario e di qualità al fine di garantire elevate prestazioni ambientali relativamente a seguenti settori; salubrità ed igiene del lavoro, prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, smaltimento e recupero, trattamento acque reflue, contenimento del consumo dell'energia ed altro suo utilizzo efficace. Alti criteri affinché un'area possa essere classificata come tale sono stati previsti dal comitato di indirizzo per le APEA della provincia di Piacenza approvato nella riunione del 13/07/2011 Pertanto, ai fini di una corretta classificazione dell'area e considerando che le aree APEA potrebbero beneficiare di contributi e finanziamenti pubblici si chiede che sia chiarito ed esplicitato se la variante in questione è compatibile con la classificazione APEA e se l'area quando saranno realizzati i capannoni e depositi di cui alla variante, conserveranno o meno i requisiti richiesti per aree APEA. OSSERVAZIONE 5 Nelle premesse si dichiara che essendo il progetto SUAP gerarchicamente subordinato rispetto al PSC, si è potuto tenere conto delle valutazioni sugli effetti ambientali già operate dalla Valsar del PSC vigente. Si richiede che sia predisposto un nuovo studio Valsar coerente con le variazioni richieste con la variante in oggetto	OSSERVAZIONE 3 Il soggetto attuatore che realizzerà il complesso logistico nel quale verrà esercitata l'attività logistica/magazzinaggio e trasporto per conto terzi sarà la società AKNO Project 19 S.r.l. Si allega lettera di sottoscrizione progetto firmata da Akno Project 19 S.r.l. OSSERVAZIONE 4 Le "Norme edilizie ed urbanistiche PDC 003" e la "Convenzione urbanistica PDC 004" del progetto SUAP contengono le disposizioni normative e gli obblighi con i soggetti attuatori al fine di garantire gli obiettivi di qualità previsti per le APEA. OSSERVAZIONE 5 Il progetto SUAP è caratterizzato da una VAS/Valsar redatta considerando gli esiti delle analisi ambientali di tipo trasportistico, acustico, atmosferico ed idraulico, che hanno dimostrato la sostenibilità dell'intervento. Al fine di avere una visione più estesa rispetto al singolo ambito oggetto della variante urbanistica, tali analisi ambientali hanno contemplato due diversi scenari, ossia quello che attua solo l'ambito della variante, e quello che attua la totalità del Polo Produttivo di Sviluppo Territoriale, sia nel Comune di Fiorenzuola
--	--	---	---

			OSSERVAZIONE 6 Il documento dichiara la previsione di un lieve aumento del traffico veicolare e dichiara che le emissioni generate di NO e PM10 non subiranno rilevanti modifiche Al riguardo si osserva nella documentazione a corredo della proposta di variante manca qualsiasi considerazione rispetto alla quantificazione delle modifiche che verranno causate dall'attuazione del progetto, così come manca qualsiasi riferimento all'aumento della CO2 dovuta al traffico veicolare, o in ogni caso un calcolo della quantità di emissione che sarebbe dovuto invece per la determinazione della quantità di essenze arboree necessarie alla compensazione OSSERVAZIONE 7 Ai fini della qualità dell'aria della zona, la determinazione degli inquinanti dovrebbe prevedere gli effetti dell'interazione con l'aumento degli inquinanti che deriverà dal traffico in entrata ed in uscita dal limitrofo casello autostradale a seguito dell'attivazione dell'insediamento logistico New Cold OSSERVAZIONE 8 Lo studio attraverso un'analisi che è parziale e datata, conclude che l'aumento di traffico è irrilevante. I dati dei tre magazzini smentiscono tale conclusione.	d'Arda che nel Comune di Cortemaggiore. OSSERVAZIONE 6 Si prende atto della richiesta di integrazione di ITALIA NOSTRA relativa alla qualità dell'aria, di cui si allega la nuova documentazione di valutazione aggiornata. In dettaglio, le integrazioni effettuate hanno comportato: - l'estensione della valutazione dell'impatto da traffico indotto al reticolo stradale a nord del sito di progetto comprendendo l'intero Comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP1); - la considerazione di un secondo scenario nel quale includere il traffico indotto anche dall'insediamento di eventuali ulteriori attività logistiche, oltre a quella in progetto, e analisi della redistribuzione del traffico qualora fosse realizzata contestualmente la nuova tangenziale a Ovest del comune di Cortemaggiore (scenario stato di progetto SDP2). In particolare, relativamente alla qualità aria, i calcoli effettuati descrivono modelli di diffusione degli inquinanti da traffico veicolare, i livelli di CO2 prodotti e gli effetti dovuti alle compensazioni previste in progetto, quali impianto fotovoltaico e aree verdi. Queste ultime sono state valutate nella loro efficacia sia internamente che esternamente all'aera di progetto. OSSERVAZIONE 7 Si prende atto dell'osservazione, si allega valutazione del traffico aggiornata PDC 103 e relazione di Impatto sulla qualità dell'aria PDC 107 OSSERVAZIONE 8 Si prende atto dell'osservazione, si allega valutazione del traffico aggiornata PDC 103
--	--	--	--	--

		OSSERVAZIONE 9 Anche sulla base di cui al punto precedente (traffico indotto) si ritiene che debbano essere ricalcolati valori ed effetti degli inquinanti prodotti da questa mole di traffico OSSERVAZIONE 10 Quale saranno le direzioni di questo traffico? Si ritiene che questo aspetto non possa essere eluso affermando genericamente che, stante la prossimità del casello autostradale della Barabasca, il traffico graverà sulle autostrade A21, A1. Il vizio di fondo di questo iter di variante attivata non dalle aziende produttive ma da società immobiliari, non sappiamo da dove arriveranno e a chi saranno destinate quelle merci di varia tipologia che saranno stoccate e movimentate e non sappiamo come si svilupperà il traffico se tutto su rete autostradale o invece anche su viabilità ordinaria OSSERVAZIONE 11 Relativamente al deflusso delle acque piovane, si ritiene che questo aspetto vada approfondito stante l'ampiezza della superficie impermeabilizzata. Si chiede che venga accertata sia la capacità del bacino di laminazione, considerate anche le note criticità sotto l'aspetto del rischio idraulico della zona Ca.Re.Co OSSERVAZIONE 12 Relativamente alla rete fognaria si legge nella documentazione quanto segue. "allaccio dei reflui civili alla rete fognaria esistente con recapito al depuratore comunale previa verifica della capacità della rete fognaria e del depuratore medesimo" Se il depuratore comunale è quello di Cortemaggiore, chiediamo che sia chiarito ed esplicitato se nel caso in cui come sembra il depuratore stesso abbia esaurito la sua capacità di accogliere nuove utenze, chi si accollerà l'onere dell'adeguamento di tale impianto	OSSERVAZIONE 9 Si prende atto dell'osservazione, si allega valutazione del traffico aggiornata PDC 103 e relazione di Impatto sulla qualità dell'aria PDC 107 OSSERVAZIONE 10 Si prende atto dell'osservazione, si allega valutazione del traffico aggiornata PDC 103 OSSERVAZIONE 11 Come si evince dallo studio specialistico svolto dal Prof. Ing. Armando Brath, elab. PdC_108_Studio idraulico dinamiche di inondazione_Rev00, l'impatto sulle aree circostanti può ritenersi assolutamente trascurabile. L'analisi ha mostrato come l'impatto che l'urbanizzazione prevista nell'ambito Barabasca avrà sull'allagabilità dei territori circostanti, in occasione di esondazioni conseguenti a piene 200-ennali del torrente Arda, possa ritenersi inesistente nella gran parte del territorio e del tutto trascurabile nelle limitate porzioni di territorio che risentono di qualche influenza. OSSERVAZIONE 12 Si evidenzia come il numero di Abitanti Equivalenti previsto (60 A.E.) risulta essere piuttosto modesto data la natura dell'attività insediativa prevista, ovvero equivalente al carico prodotto da n.2 palazzine a carattere residenziale. Si rimandano le valutazioni circa la capacità residua del sistema depurativo di Cortemaggiore agli Enti competenti. In virtù della realizzazione di nuova dorsale fognaria, e quindi escludendo la dispersione su suolo o lo scarico in corpo idrico superficiale, non vengono previsti sistemi di depurazione per le
--	--	--	---

			OSSERVAZIONE 13 Nel documento VAS – VALSAT – Fra i punti di debolezza è indicato la "riduzione dello spazio non edificato in prossimità del torrente Arda". Si chiede qualora non già prevista l'inserimento di una cortina alberata sul lato magazzino rivolto ad est in direzione della strada vecchia e del torrente Arda OSSERVAZIONE 14 Poiché nel medesimo Documento VAS – VALSAT – Rapporto ambientale tra i punti è indicata L'introduzione di potenziali fattori di inquinamento per le acque sotterranee (anche per la relativa vicinanza nella zona di tutela pozzi ad uso idropotabile, si chiede quali misure sono previste per evitare compromissioni o inquinamenti alle falde acquifere OSSERVAZIONE 15 Si ritiene che nella conferenza dei servizi debba essere coinvolto il Comune di Cortemaggiore, non solo per la fognatura ma anche per l'allaccio dei magazzini all'acquedotto a servizio Cortemaggiore, il deflusso delle acque piovane, il traffico sulla S.P. 462, la diffusione degli inquinanti.	acque reflue assimilabili alle domestiche. A migliore chiarimento si allega "NOTA INTEGRATIVA SCARICHI ACQUE REFLUE E DI DILAVAMENTO" OSSERVAZIONE 13 I punti di debolezza riportati nella VAS/Valsat sono quelli derivanti dalla scheda generale della Valsat del PSC per l'intero ambito della Barabsca, e non esclusivamente per quello oggetto della variante urbanistica. Tali punti di debolezza, emersi ad una scala di valutazione generale (PSC), sono stati declinati in modo puntuale nella VAS/Valsat della variante, anche alla luce del progetto edilizio e delle varie analisi ambientali, determinando la sostenibilità di ogni componente ambientale valutata. L'intervento prevede la realizzazione di aree verdi con la contestuale piantumazione di circa 600 pioppi cipressini (populus nigra var. italica), in cui una buona parte sono concentrati nella porzione est in direzione della strada vecchia e del torrente Arda. OSSERVAZIONE 14 I punti di debolezza riportati nella VAS/Valsat sono quelli derivanti dalla scheda generale della Valsat del PSC per l'intero ambito della Barabsca, e non esclusivamente per quello oggetto della variante urbanistica. Tali punti di debolezza, emersi ad una scala di valutazione generale (PSC), sono stati declinati in modo puntuale nella VAS/Valsat della variante, anche alla luce del progetto edilizio e delle varie analisi ambientali, determinando la sostenibilità di ogni componente ambientale valutata. OSSERVAZIONE 15 Si prende atto dell'osservazione, il Comune di Cortemaggiore è stato coinvolto nella conferenza dei servizi
13	REGIONE EMILIA ROMAGNA		Premesso che l'area oggetto di intervento allo stato attuale si può considerare nel suo complesso al 100% permeabile e ad uso prevalentemente agricolo; a seguito della trasformazione si stima un'impermeabilizzazione di circa 83%.	<u>Si prende atto dell'osservazione di Regione Emilia Romagna,</u> Come si evince dallo studio specialistico svolto dal Prof. Ing. Armando Brath, elab. PdC_108_Studio idraulico dinamiche di

			Si prevede per quanto riguarda la rete di fognatura un convogliamento in fognatura per quanto concerne le acque reflue e nel canale Coppalà (non rientrante negli ambiti territoriali di competenza di questo Ufficio) per quanto riguarda le acque meteoriche Considerato che: - vi sono criticità relative all'asta del torrente Arda lungo il fondovalle per le quali sono in corso più accurate definizioni, Ciò premesso, si evidenzia che questo Ufficio Territoriale non rileva profili di competenza in merito all'espressione sui temi inerenti la compatibilità del suddetto intervento rispetto alla pianificazione urbanistica e di settore richiamando, in particolare, le norme vigenti sulle aree qualificate P2 dal PGRA sopracitato all'interno della quale ricade la proposta di Variante. Si anticipa fin da ora che nel caso in cui il Soggetto competente confermasse la compatibilità dell'intervento proposto con la suddetta Pianificazione, dovrà essere prodotto, in ragione di quanto disposto dall'art.30 c.2 lett.a delle NTA del PAI e dal PGRA, un aggiornamento della Relazione Idraulica in considerazione del fatto che il Progetto de quo introduce importanti variazioni all'insieme degli elementi esposti; basti considerare che con la proposta di Variante si verrà a costituire un fronte continuo a partire dal rilevato TAV fino all'area industriale di Cortemaggiore (lungh. circa 1,8 km compresa area industriale esistente del Comune di Cortemaggiore) che non si esclude possa avere conseguenze anche importanti e non valutate sulla distribuzione delle acque di esondazione del torrente Arda.	inondazione_Rev00, l'impatto sulle aree circostanti può ritenersi assolutamente trascurabile. L'analisi ha mostrato come l'impatto che l'urbanizzazione prevista nell'ambito Barabasca avrà sull'allagabilità dei territori circostanti, in occasione di esondazioni conseguenti a piene 200-ennali del torrente Arda, possa ritenersi inesistente nella gran parte del territorio e del tutto trascurabile nelle limitate porzioni di territorio che risentono di qualche influenza.
14	MONTUORI FRANCESCO	OSSERVAZIONE DEL 10.05.2023	Io scrivente Francesco Montuori forma la presente per osservare quanto segue: OSSERVAZIONE l'intervento di cui alla procedura in oggetto interessa il podere denominato "La Casella" formato sia da terreni nel Catasto Terreni di Fiorenzuola d'Arda e da fabbricati abitativi censiti nel Catasto Fabbricati di Cortemaggiore;	Si prende atto dell'osservazione del Sig. Montuori Francesco del 10 maggio 2023 e si comunica che per non interferire con il passo carraio sono state proposte al Sig. Montuori Francesco e al tecnico di parte nr 2 soluzioni progettuali. Le due soluzioni progettuali condivise sono state ritenute tutte e due valide. Le parti hanno concordato che la soluzione preferita è la SOLUZIONE 2 e che si attende che il Comune di Cortemaggiore autorizzi l'asservimento ad uso pubblico della strada di accesso ai fondi di Montuori.

		l'intervento prevede la costruzione di due rotonde che, oltre ad espropriare porzioni di terreno, causano la sconfigurazione dell'appezzamento identificato nel Catasto Terreni di Cortemaggiore o dell'appezzamento identificato nel Catasto Terreni di Fiorenzuola d'Arda, rendendo difficoltosa e più onerosa la coltivazione dei terreni dei due appezzamenti per quanto riguarda le operazioni colturali in generale e gli interventi di irrigazione in particolare premessi che l'accesso al podere e alla corte podereale avviene dalla strada privata che si innesta dal passo carraio esistente sul lato ovest della strada provinciale SP 462R, dalle tavole di progetto si rileva che l'innesto nord della rotonda da realizzare in comune di Cortemaggiore interferisce con l'accesso al podere rendendolo assolutamente disagiato gli interventi in progetto, oltre a sottrarre superficie al podere, ne determinano il deprezzamento a causa della sconfigurazione degli appezzamenti di terreno e della probabile ostruzione dell'accesso o, comunque, dell'utilizzo disagiato dello stesso Tanto osservato, lo scrivente auspica che le osservazioni di cui sopra siano tenute in debita considerazione e che, pertanto, venga riposizionata la rotonda che ricade in comune di Cortemaggiore al fine di non ostruire e, comunque, di non interferire con il passo carraio che dà accesso al podere.	Le parti hanno concordato bonariamente l'indennizzo per l'esproprio comprensivo del deprezzamento e dei costi per la realizzazione della modifica alla viabilità L'accordo bonario verrà sottoscritto non appena sarà definita la soluzione progettuale sopra descritta. A miglior chiarimento si allega documento "Nota a osservazione di Montuori Francesco" in cui sono dettagliate le due soluzioni progettuali condivise
--	--	--	---