

ESAME e PROPOSTA TECNICA DI CONTRODEDUZIONI AD OSSERVAZIONI PER TEMATICHE – marzo 2024

La presente PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI costituisce PARERE TECNICO alle osservazioni pervenute svolta congiuntamente tra V Settore LLPP e VI Settore Urbanistica con il contributo di FMI e del Soggetto Attuatore; la stessa prescinde dalle distinte componenti di competenza di altri soggetti diversi dai responsabili tecnici, essendosi limitata ad evidenziare:

- le tematiche riguardanti il Garante della Partecipazione;
- le tematiche che riguardano o interagiscono con elementi/ricieste di presupposto e/o natura discrezionali dell'organo politico.

TEMI POSTI E RICHIESTE	RISPOSTA TECNICA	Esito
1-ALTERNATIVA LOCALIZZATIVA		
<p>Si contesta la scelta dell'area e vengono proposte aree localizzative alternative quali: Area Ex Orbat, "Lerga ad Scarpel" oltre la frazione di Sant'Andrea, l'area dell'Ex Acquedotto Spinadello, ritenute migliori in quanto non circondate da abitazioni esistenti.</p>	<p>Il percorso di individuazione della vocazione produttivo – logistica dell'area risale a fine anni '90, trovandosene riferimenti nei seguenti atti di programmazione – pianificazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variante al Piano Regolatore Comunale del Comune di Forlimpopoli, adottata atto C.C. n. 22 del 13/04/1999 ed approvata con atto G.R. 30245 del 01/08/2000, ove sono state previamente individuate le aree di salvaguardia per lo Scalo Merci e per la nuova Via Emilia; • PRUSST "Corridoio intermodale di Forli-Forlimpopoli", promosso dai Comune di Forli (capofila) e Forlimpopoli, dalla Provincia di Forli-Cesena, il quale individua in un'ampia cornice di interventi pubblici, l'area in questione tra gli "interventi privati" a supporto del polo produttivo Villa Selva – Scalo merci (fine anni 90 – 2015 circa). <p>L'Ambito denominato "A13 – 03 Area industriale scalo ferroviario" (Art. A-13 Ambiti specializzati per attività produttive della L.R. 20/2000) è stato inserito nella pianificazione territoriale ed urbanistica con l'adozione del Piano Strutturale Comunale (PSC) del Comune di Forlimpopoli (adottato con atto C.C. n. 96 del 28/10/2005 ed approvato con atto C.C. del 31/07/2006 ai sensi della L.R. 20/2000);</p> <p>Tale area veniva contestualmente codificata nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato con atto C.P. n. 53971/127 del 14/07/20205 ed approvato con atto C.P. 68886/149 del 14/09/2006 in considerazione dell'attiguo Scalo Merci, come area logistica - industriale (Scheda Polo funzionale n. 19 del PTCP).</p> <p>Il processo di elaborazione del PSC è stato avviato intorno agli anni 2000, con presentazioni alle circoscrizioni già a partire dai primi anni 2000. La Conferenza di Pianificazione (atto G.M. 239 del 17/11/2003) si è svolta a partire dal 05/12/2003.</p> <p>L'area è stata inserita in contiguità tra lo Scalo Merci ed il Polo Produttivo di Villa Selva, a sud dell'area produttiva Marcegaglia, completando un quadrante produttivo del Polo di Villa Selva. L'area ha pertanto una vocazione produttiva riconosciuta dalla pianificazione territoriale ed urbanistica, con particolare riferimento alla presenza dello Scalo Merci della Romagna. La previsione, dunque, è ormai più che ventennale.</p> <p>L'acquisizione di quasi tutta l'area da parte di SA.PRO, società a partecipazione pubblica che aveva l'obiettivo di realizzare un vasto comparto produttivo - logistico, ha dato origine a gran parte dello scorporo dei fondi agricoli. Il progetto era stato proposto per il Piano Operativo Comunale (periodo 2008 – 2010) con una intensiva proposta insediativa, cui non fu dato seguito da parte della società proponente.</p> <p>Alternative localizzative quali quelle suggerite dalle osservazioni non sono proponibili, in quanto non presenti nella pianificazione urbanistica come aree destinate ad Ambiti specializzati per attività produttive, o vanti diverse caratteristiche. In particolare:</p> <p><u>Area Ex Acquedotto Spinadello</u>: è inammissibile per i vincoli ambientali e paesaggistici presenti, essendo ubicata lungo il Fiume Ronco; classificata come A -17 Aree di valore naturale ed ambientale L.R. 20/2000; per le sue caratteristiche è destinata a politiche di valorizzazione ambientale, paesaggistica, ecologica.</p> <p><u>Area Ex Orbat</u>: è classificata dal PSC come Ambito di Riqualficazione Art. A-11 L.R. 20/2000, vocata ad un processo di Riqualficazione e rigenerazione di tipo urbano (vista la sua inclusione nel Territorio Urbanizzato).</p> <p><u>Lerga ad Scarpel</u> – Area agricola non identificata, se riferita alle cosiddette Le Larghe risulta isolata dal contesto infrastrutturale ed insediativo.</p> <p><u>Ambito 13-03 Melatello</u> – E' un ambito produttivo non posto in attuazione con l'Atto di Indirizzo, presenta caratteristiche diverse, per industria-artigianato più ridotte ed inoltre non è distante dallo Scalo Merci.</p>	<p>Non accolta</p>
<p>Trovare soluzione che valorizzi l'economia con minore impatto su vita cittadini segnalazione di particolare problematiche su salute.</p>	<p>L'attuazione di questo comparto è stata disposta dal Consiglio Comunale con atto C.C. n. 72/2018 che ha approvato l'"ATTO DI INDIRIZZO AI SENSI DELL'ART. 4 DELLA NUOVA LEGGE REGIONALE N. 24/2017 APPROVAZIONE DELLE PROPOSTE PERVENUTE A SEGUITO DEGLI ESITI DELLE PROCEDURE AD EVIDENZA PUBBLICA ESPLETATE AI</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

SENSI DELL'ART. 30 C. 10 LR 20/2000, DI CUI ALLA DELIBERA CC 59/2017". L'attuazione di questo comparto riguarda una porzione pari al 40% dell'intero ambito A13-03 disposto dal PSC, sia in termini di Superficie Territoriale che in termini di potenzialità edificatoria. Tale atto, nel selezionare le previsioni del PSC cui dare attuazione durante la fase transitoria della L.R. 24/2017, ha individuato nell'attuazione di questa area un interesse pubblico (Scheda n. 14).

Lo sviluppo del territorio e la congruità della destinazione urbanistica (Ambito A13-03) sono stati esaminati all'interno degli strumenti di pianificazione urbanistica attraverso le regole che sottendono le scelte localizzative, con supporto della Valutazione di Sostenibilità Ambientale Territoriale (VALSAT) di cui tali strumenti sono dotati. Si rimanda pertanto alle valutazioni contenute nella strumentazione urbanistica sovra-ordinata sulle destinazioni di uso possibili per quest'area che sono sia di tipo industriale che logistico. Nella fase attuativa in essere, si ripropone una VALSAT specifica, sottoposta alla valutazione degli Enti preposti alla salute ed all'ambiente (AUSL, ARPAE, Amministrazione Provinciale di Forlì Cesena, in particolare per quanto riguarda i temi della salute e della sostenibilità ambientale).

La tematica è in parte superata dalla scelta ad esclusiva opzione logistica effettuata dal proponente.

In fase di VALSAT e di revisione del progetto sono stati adottati gli interventi di mitigazione che non sono limitati ai soli minimi di legge, ma studiati e dimensionati per lo specifico insediamento. Sempre in sede di CUAV non risultano emerse criticità particolari per quanto riguarda gli aspetti sanitari ed ambientali. Infine il Monitoraggio, così come predisposto e poi integrato dal CUAV costituirà impegno sia per il soggetto attuatore che per il Comune e sarà il riferimento per l'adozione di eventuali ulteriori misure correttive ed integrative.

Opere non adeguate al contesto urbano/rurale.

Il contesto di intervento è contiguo al Polo produttivo di Villa Selva, interposto tra l'insediamento produttivo Marcegaglia e lo Scalo Merci. Le abitazioni esistenti hanno prevalentemente carattere civile, scorporate dai relativi fondi negli anni passati, con perdita dei requisiti di ruralità. Altri edifici presenti hanno destinazione produttiva extragricola o infrastrutturale (si veda la tavola A02 – Inquadramento - Analisi dello stato di fatto). L'area, inoltre, specie nella parte est è fortemente segnata da infrastrutture a rete, con conseguenti vincoli e fasce di rispetto. Nella parte nord risulta individuato anche il tracciato della Via Emilia bis come previsto negli atti di pianificazione provinciale. Nell'area quindi non si riscontra una pura connotazione agricola.

L'assetto urbanistico edilizio proposto tiene conto del contesto, così come già schematizzato nella scheda A13-03 del PSC, suddiviso in due sotto ambiti: l'ambito est, verso l'abitato di San Leonardo tutto pubblico (DT), in cui verranno realizzate le dotazioni pubbliche e territoriali; l'ambito privato ad ovest (AF) ove verrà realizzato il nuovo insediamento.

Le opere private, di tipologia produttiva, sono propri della destinazione urbanistica. Il blocco principale di intervento edilizio (area AF01) si mantiene all'interno del quadrante Marcegaglia - Scalo Merci (lato ovest scolo Fossatone) mantenendo ampio distanziamento dalla frazione San Leonardo tramite una vasta area verde di filtro che amplia ed integra le aree verdi di mitigazione già individuate per il progetto della nuova strada di collegamento Forlì – Forlimpopoli (c.d. Lotto1).

Conseguentemente alla scelta funzionale di insediare la sola destinazione d'uso logistica, l'edificio è stato ridotto in altezza, ossia nella soluzione tipologica bipiano (mt. 18,50), con altezza max di 21 m. solo nella parte destinata a magazzino automatizzato, con aumento in lunghezza.

La piccola lottizzazione pubblica in corrispondenza del nuovo archivio (L00-L01-L02) presenta tipologie più piccole e dimensionate al contesto; proprio per questo sono state definite altezze specifiche per le varie parti edificabili, come si può vedere nelle NTA allegate.

L'archivio comunale è stato progettato con tipologia architettonica adeguata ad un contesto sia produttivo che rurale/urbano, in grado di rispettare le tipologie residenziali – rurali – produttive – infrastrutturali già presenti e mescolate in questo contesto.

La fascia di verde perimetrale sia pubblica che privata riveste tre funzioni (schermante visiva, ecologica, mitigativa). Ha profondità ed allestimento arboreo - arbustivo variabile secondo le diverse situazioni ed è stata aumentata in profondità a seguito dell'accoglimento delle osservazioni. In tal modo essa concorre a determinare un corridoio ecologico, per il quale è prevista anche una possibile fruizione pubblica.

Infine, si precisa che tutti gli interventi in progetto saranno nuovamente sottoposti al parere della Commissione Per la Qualità Architettonica e Paesaggistica (CQAP) nella fase edilizia ed esecutiva.

**Parzialmente
accolta**

2. INTERESSE PUBBLICO - PERDITA VALORE ABITAZIONI

Interesse pubblico insufficiente (archivio e contributi) per compensare svalutazione case

Come già evidenziato, la natura dell'interesse pubblico di questo accordo è già stata prefigurata con l'Atto di Indirizzo C.C. n. 72/2018. Esso si è ulteriormente arricchito attraverso la compartecipazione alla risoluzione dello snodo viario San Leonardo, alla possibilità di completare il percorso ciclabile San Leonardo, l'acquisizione di lotti "0" che consentiranno al Comune un ulteriore soddisfacimento di esigenze specifiche, quali ad esempio l'archivio comunale; la superficie utile destinata a tali lotti (L00-L01-L02) è ricompresa nel massimo indice edificatorio consentito dal PSC, quindi dedotta dalla potenzialità edificatoria complessiva assegnata al privato.

Non accolta

Perdita valore casa per futuro sostentamento figli	Come ripercorso alla tematica n. 1, la destinazione urbanistica (Industriale – logistica) è stata assegnata definitivamente nel 2006 con l'approvazione del PSC. Il presente accordo operativo costituisce attuazione di una situazione che non è nuova. Durante il procedimento sono stati considerati accorgimenti tecnici e di contesto al fine di limitare al massimo l'impatto e salvaguardare le abitazioni esistenti (ad es. Indice di visuale libera, fascia verde, barriere atirumore, altezze). Inoltre, lungo le abitazioni di Via Paganello è stata inserita una fascia a verde ecologico che potrà essere fruita anche dai cittadini; è stato previsto il rifacimento del tappeto di usura della strada; accorgimenti per la limitazione della velocità ed altre misure che potranno essere meglio definite sia in sede di progettazione esecutiva, sia a seguito del Monitoraggio.	Parzialmente accolta
Invendibilità casa per vicinanza a fabbrica di polli	L'osservazione non è pertinente: la attività di allevamento/macello non è mai stata considerata nella proposta di Accordo Operativo, anche nella superata ipotesi produzione+logistica.	Non pertinente
3. DESTINAZIONE D'USO		
Forse sarebbe il caso di dare il permesso di solo impianto logistico, impianto di cottura svaluterebbe tutta la città.	Con nota prot. 24000, in data 22/12/2023, la Società proponente GES.CO SRL ha comunicato l'intenzione di realizzare un insediamento a solo uso logistico. Il nuovo insediamento pertanto conferma una logistica senza impianti produttivi, configurata come un'attività legata allo stoccaggio di materie prime necessarie ad impianti produttivi localizzati fuori comparto ed allo stoccaggio di beni trasformati in arrivo dagli stessi impianti produttivi serviti, beni poi da spedire verso rivenditori e logistiche terze predisposte alla commercializzazione diretta del prodotto.	Accolta
Se non si può eliminare, di prevedere solo la destinazione a logistico, meno impattante per cittadini già provati dalla costruzione della nuova strada.	Si rinvia alla più compiuta illustrazione nella relazione tecnica illustrativa.	
Chiarire cosa verrà prodotto.	L'osservazione pare non aver colto che la destinazione d'uso della piccola lottizzazione sud non riguarda la funzione residenziale. I due lotti L01 e L02 contigui all'archivio comunale avranno destinazione d'uso magazzini/depositi e funzioni pubbliche consimili. Al fine di chiarire e limitare la portata insediativa e di impatto di tali lotti, fermo restando quanto sopra indicato alla tematica 1, circa l'inserimento di contesto (VEDI NTA, art. 2.).	Parzialmente accolta
Non opportuna la piccola lottizzazione sud in quanto area non idonea (nuova viabilità e nuovo impianto industriale)	Il lotto LCV, era stato previsto a sola destinazione residenziale come completamento del tessuto urbano esistente su Via Savadori. Tuttavia al fine di limitare la portata insediativa e di impatto del comparto, in questa fase esso viene eliminato e verrà ceduto al Comune come area libera verde in parte come standard. Si rimanda alla redazione del Piano Urbanistico Generale una sua eventuale rivalutazione per destinazioni d'uso compatibili.	
Amministrazione comunale dovrebbe tutelare i nostri diritti e la nostra salute anziché dare il permesso ad Amadori di costruire un impianto di questo tipo attaccato alle nostre case	Poichè la scelta di destinazione dell'area è già stata fatta dal Consiglio Comunale al momento dell'approvazione del PSC, l'osservazione non è pertinente. La presente è una fase attuativa nella quale si ripropone una VALSAT specifica, sottoposta alla valutazione degli Enti preposti alla salute ed all'ambiente (AUSL, ARPAE, Amministrazione Provinciale di Forlì Cesena, in particolare per quanto riguarda i temi della salute e della sostenibilità ambientale).	Non pertinente
	<u>La tematica comunque è in parte superata dalla scelta ad esclusiva opzione logistica effettuata dal proponente.</u> Inoltre la VALSAT e le prescrizioni del Comune hanno individuato il piano di Monitoraggio che consentirà la misurazione post operam dei vari fattori di impatto per verificare la sostenibilità e la necessità di eventuali ulteriori misure correttive.	
4. INQUINAMENTO		
In generale, impatto su salute e tranquillità (problematiche specifiche di cittadini)	Le tematiche relative agli impatti del nuovo insediamento sono in parte superate dalla esclusiva opzione logistica effettuata dal proponente. Pertanto decadono, o quanto meno si riducono, le componenti di impatto derivanti dalla quota di produzione legata alla trasformazione di beni alimentari. Nella opzione logistica si evidenzia: <ul style="list-style-type: none"> • un minor consumo di risorse: acqua, energia elettrica, metano; • un minor numero di vani tecnici distribuiti nell'area fondiaria (cogeneratore, depuratore non sono più necessari); • una minore estensione delle aree identificate come piazzale; • un aumento di aree verdi private e di bacini di laminazione; • un'altezza del fronte inferiore dei fabbricati (edifici con H max del fronte di 24,00 mt ridotta a 18,50 mt per ambienti magazzino e ridotta a 21,00 mt per struttura magazzino automatico); • rimozione degli impatti da odore. Le restanti componenti di impatto riguardano principalmente: <ul style="list-style-type: none"> • il traffico di mezzi pesanti: nell'opzione logistica è maggiore, ma è sostenuto dalla nuova viabilità pubblica di progetto e compatibile anche considerando gli Accordi Operativi in fase di approvazione nel Comune di Forlì, come da approfondimento VAS – VALSAT richiesto in fase di STO/CUAV; 	Parzialmente accolta

- come da richieste di ARPAE, sono stati approfonditi gli studi sugli impatti da rumore, sulla base di un più preciso e puntuale studio dell'attività di gestione merci. Il progetto è stato migliorato, mettendo già in previsione barriere antirumore antistanti le baie di carico del fabbricato, in prossimità della dogana per i mezzi pesanti di accesso al sito e per circa i 200 mt precedenti.

Tali aspetti sono stati integrati e specificati nella relazione di VAS - ValSAT anche sulla base delle richieste del CUAV, mentre il progetto è stato in parte modificato al fine integrare le componenti elencate (es. fascia verde su Via Paganello, barriere antirumore, etc.)

Ci sarà più rumore, più calore, più smog, più luce artificiale durante la notte e più cemento.

Le scelte urbanistiche e l'attività da insediare rispettano e si adattano all'ambito industriale previsto per la porzione di territorio in esame. Gli impatti indotti dal tipo di attività sono mitigati tramite l'installazione di appositi elementi tecnologici e/o naturalistici. La riduzione del rumore generato dal flusso veicolare indotto dalla gestione di merci e personale è mediato grazie alla presenza di adeguate barriere antirumore, mentre la riduzione di inquinanti che agiscono sugli impatti in atmosfera verranno mitigati dalla piantumazione di fitte aree boschive e dall'intento di agire direttamente sul parco mezzi circolanti.

L'illuminazione pubblica e privata sono studiate per garantire elevati standard di sicurezza stradale, sempre nel rispetto delle vicine abitazioni e della fauna presente. Le tecnologie attuali permettono di direzionare il fascio di luce evitando dispersione ed irraggiamento non voluto, potendo agire direttamente su intensità, colore e durata della sorgente luminosa.

Anche considerando che nel comparto di proprietà del PROPONENTE sono presenti opere di natura pubblica (strada di collegamento veloce), il progetto prevede che più di un terzo della superficie territoriale sia destinata ad aree verdi permeabili. Sono previste limitazioni stringenti per quanto riguarda l'esecuzione degli stalli dei parcheggi pubblici per i quali sono previsti materiali semipermeabili ed adeguati elementi ecologico/ornamentali di separazione.

La piantumazione delle aree verdi è prevista con tempistica immediata per avviare da subito il bilanciamento dell'impatto ambientale indotto dall'insediamento di una nuova attività.

Quanto detto è verificabile nelle relazioni tecniche allegate al procedimento, si invita a consultare specificatamente il Documento di VAS-ValSAT aggiornato.

Inquinamento acustico, atmosferico, luminoso (Sant'Andrea, San Leonardo, Villa Selva, Selbagnone oltre agli abitanti delle Vie interessate).

Premesso che le frazioni di Selbagnone e Sant'Andrea risultano fuori contesto, le scelte urbanistiche precedentemente fatte hanno tenuto conto della situazione di contesto, come si evince dalla scheda di PSC Ambito A13.03 che ha definito le condizioni di intervento. Queste ultime sono state ulteriormente specificate e rafforzate dall'amministrazione comunale con la variante di PSC C.C. n. 31 del 18/05/2019 ed hanno fornito il quadro di riferimento per garantire un compatibile sviluppo progettuale dell'area prevista.

Con la VALSAT specifica dell'Accordo Operativo sono state individuate anche le misure di MONITORAGGIO che sono un obbligo (art. 14 NTA) per valutare ex post la validità delle valutazioni ambientali ed introdurre le eventuali misure correttive necessarie.

Il documento ALLEGATO D condizioni e prescrizioni di attuazione integra la Vasat con ulteriori indicatori di monitoraggio. Ad esempio è stato previsto anche il monitoraggio del traffico sulle arterie minori (Via Paganello, Via Savadori).

Poiché anche il procedimento di approvazione della nuova strada di collegamento veloce (Lotto1) ha previsto un suo proprio monitoraggio, i due procedimenti andranno armonizzati, recependo anche gli esiti conclusivi della valutazione del presente Accordo da parte degli Enti (CUAV).

nuova strada (LOTTO 1)

La valutazione ambientale specifica della nuova strada di collegamento Forlì – Forlimpopoli (Lotto 1) è stata affrontata con la procedura di Screening approvato.

inquinamento acustico, co-generatori, vasche raccolta liquami, depuratori.

L'attività di gestione merci decisa esclude l'installazione di impianti tecnologici quali depuratore e cogeneratore. Si puntualizza che non è mai stata prevista una vasca di raccolta liquami in quanto non è mai stata intenzione del PROPONENTE localizzare un'attività che trattasse tale effluente zootecnico fluido.

Odori

La tematica odorigena non è più attuale.

Eccessiva cementificazione (alluvione)

A scopo precauzionale, a seguito dei recenti fenomeni alluvionali che hanno colpito il territorio romagnolo, si è deciso di incrementare la permeabilità all'interno dell'area AF1, riducendo i mq. destinati a piazzale, nonché di aumentare la capienza ed il numero di vasche di laminazione di progetto. Si precisa che lo studio dell'invarianza idraulica redatto prima di maggio 2023 analizza già tali criticità e che, a seguito della recente alluvione, si è deciso di incrementare i parametri di sicurezza idraulica a garanzia delle abitazioni vicine, come da relazione tecnica invarianza idraulica e successive integrazioni apportate nella Relazione Tecnica Illustrativa al capitolo 7.4. E' stato acquisito il parere favorevole del Consorzio di Bonifica Prot. 28699 del 15/09/2023 (prot. Com.le n. 17480 del 15/09/2023, che contiene anche l'invarianza idraulica, favorevole con

Parzialmente accolta

Parzialmente accolta

Non pertinente

Parzialmente accolta e parzialmente non pertinente

Accolta

Parzialmente accolta

La valutazione ambientale è provvisoria, per cui chiedono quali valutazioni verranno effettuate per acustica, ambiente, emissioni in atmosfera, inquinamento luminoso, vasche laminazione, vasche a cielo aperto.

condizione di approfondire i calcoli nella fase esecutiva di dettaglio. Il parere favorevole è stato confermato anche in sede di CUAV del 28/03/2024.

Come già indicato sopra l'attuazione di questo Accordo Operativo è il risultato di un processo di programmazione e pianificazione "a cascata" che ha portato ad individuare quest'area come parte del sistema produttivo ed infrastrutturale del territorio. Con processo di sussidiarietà tra i vari livelli/strumenti di pianificazione sono state definite le condizioni di insediamento ai fini della sua sostenibilità, attraverso le VALSAT dei vari strumenti di pianificazione (PTCP – PSC). Non ultimo la sua attuazione tramite l'accordo operativo, strumento che ha valore ed effetti di Piano Urbanistico Attuativo, ai sensi della L.R. 24/2017, art. 38, comma 2, dotato della sua VALSAT, sviluppata in base alle caratteristiche proprie dell'insediamento che si andrà a realizzare. La VALSAT, in particolare è sottoposta all'esame dei soggetti ed Enti competenti (AUSL, ARPAE, Provincia etc...) e sarà valutata in via definitiva dal Comitato Urbanistico Attuativo di Area Vasta (CUAV), prima dell'approvazione dell'Accordo. Infine, anche il livello "edilizio" esecutivo dell'intervento dovrà comunque acquisire, per gli aspetti propri di dettaglio e competenza, l'ulteriore parere degli Enti. Non si ritiene corretto parlare di provvisorietà, se non nel senso che il processo avviato deve giungere a conclusione. Si rinvia inoltre alle tematiche sopra specificate.

Per quanto riguarda le misure programmate atte a mitigare gli impatti indotti dall'attività, si invita a consultare le risposte già fornite in merito a tale argomento ed il Documento di VAS – ValSAT citato in precedenza.

Accolta

5. STRADA COLLEGAMENTO VELOCE

riconsiderare attentamente le quote della nuova strada di collegamento veloce Forlì – Cesena LOTTO 1 Forlì – Forlimpopoli. Casa R. rimane a quota inferiore con preoccupazione allagamento.

La strada di collegamento veloce non è oggetto di questo procedimento. Tuttavia si riportano le considerazioni istruttorie prodotte dalla società FMI in merito alla tematica segnalata.

Premesso che un'eventuale modifica delle quote della strada richiederebbe di fatto la riprogettazione ex-novo di gran parte delle opere previste (non ipotizzabile dal momento che con l'opera pubblica è già in fase di esecuzione), si specifica quanto segue:

- Con riferimento agli studi effettuati dall'Autorità di Bacino dei Fiumi Romagnoli, riportati nel Piano Stralcio per il Rischio idrogeologico, l'area in questione ricade all'interno delle "Aree di potenziale allagamento" da parte dei canali di bonifica con tirante idrico di riferimento fino a 50 cm (come indicato da "Allegato N.6 – tiranti idrici di riferimento per le aree di pianura sottoposta a rischio di allagamento (art.6)"), pertanto la nuova strada veloce si sviluppa a quota minima superiore a 50 cm rispetto al piano campagna.
- La strada è stata progettata nel rispetto delle norme di settore e dei principi di invarianza idraulica della porzione di territorio interessata, prevedendo sistema autonomo e dedicato per la raccolta delle acque meteoriche, dotato di adeguati volumi di invaso e laminazione, e successivo deflusso e scarico nei corpi ricettori pubblici.
- Il sottopasso ciclabile sarà dotato di vasca di raccolta delle acque di pioggia con impianto di pompaggio e sollevamento dedicato.

Per quanto riguarda la opere sulla Via Paganello, parte est, in vicinanza a casa R. si specifica che la bretella di collegamento si raccorderà alla quota attuale di campagna e che il parcheggio P03 verrà disposto alla stessa quota del tratto antistante della via Paganello.

contestualità realizzazione strade di collegamento alle vie minori con strada di scorrimento veloce per non creare disagio

Dal momento della sottoscrizione dell'Accordo, si darà subito avvio alla fase progettuale esecutiva, in base al riveduto cronoprogramma. Quest'ultimo prevede che i primi interventi da realizzare siano proprio quelli che consentano di completare il raccordo stradale delle vie minori. Tenuto conto dei tempi di realizzazione prevedibili da cronoprogramma è stata stimata la conclusione di questi lavori stradali all'inizio del 2026. La messa in esercizio si raccorderà al cronoprogramma di FMI.

Non pertinente

Parzialmente accolta

6. CER

by-pass rete consorzio bonifica insufficienza opere previste, occorre un approccio più approfondito rispetto alla problematica.

La formulazione della osservazione non è chiara. Tuttavia la risoluzione di questa interferenza è stata oggetto di un serrato, continuo confronto tra i vari enti interessati, di approfondimenti e continui adeguamenti progettuali tra gli enti competenti ed i tecnici specialistici dell'Accordo Operativo, al fine di rispondere ad ogni esigenza tecnico – funzionale richiesta dai vari attori in gioco. La soluzione è stata in particolare concertata nella C.S. dell'opera pubblica in data 20/02/2023 ed ha ottenuto il parere favorevole del CER e del Consorzio di Bonifica, confermati anche nella seduta del CUAV del 28/03/2024.

Parzialmente accolta

7. IDRAULICA

Rialzo quote 30 cm. Si chiede se si sia tenuto conto delle case che rimangono a quota inferiore (alluvione)

La tematica è stata anche indicata al punto 16, allegato D "PRESCRIZIONE PER L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI", da verificare in sede di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione proprio per evitare che attorno alle abitazioni si formino sistemi chiusi, non scolanti.

Accolta

8. SCALO MERCI

<p>Incentivo a scalo merci sottoutilizzato</p> <p>Una delle principali ragioni per la scelta di questa particolare area è quella di aumentare l'uso dello scalo merci.</p> <p>Si richiede in termini percentuali approssimativi quanto dei suoi prodotti verranno portati via tramite treno merci.</p>	<p>L'apporto della distribuzione merci su rotaia è stato stimato, in un primo momento, nella VALSAT, con 18 camion giorno su 60 , 240 (Logistico); (flussi in-out: 36 su 120/480). Vedi inserimento programma merci in convenzione (Art. 9).</p> <p>L'apporto effettivo sarà stabilito con il nuovo Piano Industriale dell'azienda.</p> <p>L'utilizzo dello scalo merci è una condizione definita dal PSC per almeno il 50% delle attività insediabili nell'intero Ambito A13-03. Questo comparto, come già evidenziato, rappresenta il 40% dell'intero Ambito di PSC e prevede per una parte delle merci l'utilizzo dello scalo ferroviario. L'Allegato D prescrizioni e la Convenzione (art. 9) prevedono l'impegno del soggetto attuatore alla presentazione di un Programma di Gestione Merci condiviso con il soggetto Gestore dello Scalo Merci che contenga l'utilizzo dello scalo ferroviario, mentre il rilascio del permesso di costruire dovrà essere subordinato da specifico atto di impegno in tal senso. Si rinvia anche alle condizioni/prescrizioni contenute nell'ALLEGATO D).</p> <p>Infine, a seguito del parere del CUAV espresso in data 28/03/2024 l'Amministrazione Comunale sarà impegnata ad affrontare le tematiche inerenti le condizioni di sostenibilità e ad incentivare l'incremento al trasferimento su rotaia delle merci, attraverso forme di collaborazione/accordi successivi con il Comune di Forlì, con la istituzione della figura del Mobility Manager, con il suggerimento gestore dello Scalo, promuovendo tutte le iniziative che vadano in questa direzione.</p>	<p>Parzialmente accolta</p>
<p>9. PRODUZIONE AMADORI</p>		
<p>Cibo spazzatura di Amadori – provenienza e sistemi di gestione carni e macelli, condizioni di lavoro negli stabilimenti simili, malattie professionali.</p> <p>Vantaggi di Amadori – salari a basso costo a immigrati. Cittadini di Forlimpopoli non andranno a lavorare lì. Arricchimento Amadori a scapito dei cittadini.</p>	<p>L'osservazione non presenta elementi di competenza tecnica di questa amministrazione.</p>	<p>Non pertinente</p>
<p>Creare sinergie utilizzo prodotti Amadori con Casa Artusi a prezzi favorevoli (crisi creativa ristorante Casa Artusi), con convenzione eventuale.</p> <p>Sponsorizzazione della Festa Artusiana.</p>	<p>La richiesta non presenta elementi di competenza tecnica.</p>	<p>Non pertinente</p>
<p>10. COMUNICAZIONE nuovo progetto</p>		
<p>Carenza comunicazione nuovo progetto.</p> <p>Periodo consultivo molto breve, approvazione in estate quando la gente è in vacanza, no pubblicizzazione social. Altri periodi più adeguati per partecipazione.</p> <p>deliberino un'assemblea aperta ai cittadini per la presentazione di tale progetto. durante l'assemblea del 27 luglio, ad alcune domande sono state date risposte alquanto vaghe e poco professionali.</p>	<p>L'attuazione dell'area è stata avviata con la delibera C.C. 72/2018 approvando l'atto di Indirizzo per il periodo transitorio della L.R. 20/2000, previo bando C.C. 59/2017.</p> <p>Il progetto è stato pubblicato alla sua presentazione in Comune sul sito web del Comune (21/12/2021).</p> <p>Il progetto, istruito e perfezionato, è stato depositato con avviso sul BURERT il 19/07/2023.</p> <p>Il progetto avviato al deposito è stato pubblicato in medesima data sul sito web.</p> <p>Si specifica che la fase di luglio 2023 non riguardava l'approvazione bensì l'autorizzazione al deposito, momento dal quale è iniziato l'iter valutativo presso gli enti, preliminarmente alla sua approvazione.</p> <p>Immediatamente è stata avviata l'assemblea pubblica quale ulteriore forma di consultazione pubblica ai sensi degli artt. 38 e 45 della L.r. 24/2017, con modalità ad ampia portata divulgativa. La prima assemblea è stata svolta a deposito appena avviato (27/07/2023) con l'intento di anticipare quanto più possibile la presentazione rispetto al periodo di agosto, quindi di fornire da subito gli elementi conoscitivi utili per le osservazioni. Il Comune inoltre, vista la dilazione dei tempi di deposito a fine ottobre dovuta all'evento alluvionale, ha aperto la possibilità anche di un successivo incontro, svoltosi il 19/10/2023, in periodo ordinario. Le assemblee pubbliche sono state rese note attraverso vari canali di comunicazione: E' stata fatta anche comunicazione puntuale.</p> <p>Durante la fase procedimentale il progetto ha dato luogo ad ampio dibattito con ripetute pubblicazioni ed interventi sulla stampa locale.</p> <p>SI RINVIA A SPECIFICA RELAZIONE DEL GARANTE, dando comunque atto che dopo il 27 luglio 2023 l'Amministrazione Comunale ha convocato un'ulteriore assemblea pubblica in data 19/10/2023, alla quale hanno partecipato anche i tecnici del proponente.</p>	<p>SI RINVIA A SPECIFICA RELAZIONE DEL GARANTE DELLA COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE</p> <p>GARANTE</p>
<p>11. VALUTAZIONI</p>		
<p>Se il progetto sia logistico o produttivo e se le relative valutazioni siano state fatte in maniera certa e definitiva</p>	<p>Anche a seguito della consultazione pubblica, in una nota del 22 dicembre 2023 inoltrata al Comune di Forlimpopoli avente Prot. n. 24000/2023, la Società GES.CO S.R.L. ha espresso la volontà di localizzare nel sito un'attività di solo logistica merci, rinunciando allo scenario che potesse comprendere anche attività produttive.</p> <p>L'osservazione è quindi in parte superata dalla esclusiva opzione logistica effettuata dal proponente, scelta che inquadra in modo certo e definitivo quanto proposto. Risposte approfondite sulla gestione e valutazione degli impatti indotti dall'attività</p>	<p>Accolta</p>

da insediare, sono riportati alla tematica n.4 INQUINAMENTO.

12. ARCHIVIO

- Perplexità posizione archivio comunale. Sarebbe più utile collocazione in edificio esistente ristrutturato
- Eccessivo costo della struttura archivio rispetto ai costi di mercato.

La realizzazione di un nuovo archivio comunale è stata dichiarata dall'Amministrazione Comunale opera prioritaria nell'atto di indirizzo C.C. 72/2018. A causa del carico di incendio dovuto alla quantità di materiale cartaceo da immagazzinare, un archivio pubblico richiede standard costruttivi ed impiantistici molto elevati, non compatibile con l'attività di ristrutturazione di edifici del centro storico.

L'edificio verrà fornito all'Amministrazione comunale "chiavi in mano" quindi completo di tutta la parte edilizia, impiantistica, ed arredo (scaffalature). I computi metrici estimativi presentati sono stati redatti in base al prezzario Opere pubbliche dell'Emilia-Romagna e risultano congrui alle richieste e alle quantità riportate.

L'edificio è stato curato anche dal punto di vista architettonico, al fine di un miglior inserimento nel contesto della via Paganello.

Non accolta

13. PISTA CICLABILE

Un proprietario segnala: arretramento cancello, spazio sosta auto, dislivello pista – area privata, potatura annuale chioma albero sporgente su pista.

Il progetto di prolungamento del tratto di pista ciclopedonale a carico del proponente dell'Accordo Operativo dà seguito ai piani programmatici espressi negli strumenti urbanistici del Comune. Attualmente è stato depositato un progetto definitivo; tutti gli aspetti esecutivi e puntuali verranno approfonditi nelle fasi successive di progettazione tenendo conto di ogni situazione con la massima cura.

Il Quadro Tecnico Economico ha sufficiente capienza per far fronte anche alla risoluzione di situazioni che, in fase di progettazione esecutiva e di intervento dovessero risultare di maggior complessità (quali eventuali rifacimenti di opere edili, muretti, recinzioni in proprietà terze).

Si rimanda pertanto il più compiuto esame della situazione tecnica segnalata alla successiva fase di progetto esecutivo dell'intervento.

Un proprietario segnala che la pista ciclabile abbia inizio a partire dal palo della sorveglianza in costruzione, per preservare i posti auto ed evitare problemi con condomini

Il tracciato della pista non interagisce con i parcheggi privati confinati all'interno della recinzione di pertinenza del condominio posto in via San Leonardo n.1475.

Limitatamente al tratto antistante tale area parcheggio si prevede di interagire solo con porzioni di terreno catastalmente individuati come sede stradale della stessa via San Leonardo, spazi dove non è già prevista la sosta di mezzi secondo il codice stradale.

il posizionamento di un dissuasore di parcheggio tra cancello e passo carraio condominiale.

Attualmente è stato depositato un progetto definitivo; tutti gli aspetti esecutivi e puntuali verranno approfonditi nella fase esecutiva di progettazione e di intervento, nelle quali si terrà conto di ogni situazione con la massima cura. Si può sin d'ora ravvisare che il progetto prevede in corrispondenza dell'accesso segnalato un cordolo di delimitazione tra tracciato stradale e ciclista, il quale fungerà anche da dissuasore di sosta.

Parzialmente accolta

Non pertinente

Accolta

14. MISURE PROPOSTE/RICHIESTE DAI CITTADINI

- Divieto traffico pesante per lo scalo merci da Via Paganello

Il proponente ha espressamente dichiarato che il traffico veicolare di mezzi pesanti (a/dal proprio sito) non influenzerà le strade minori vicine e che ogni scambio con l'attiguo scalo merci avverrà comunque utilizzando la nuova circonvallazione di progetto. Per assicurare gli abitanti lungo Via Paganello e Via Savadori, così come via Giulio II, verrà definito un Piano di Monitoraggio a spese del proponente, che raccoglierà tutte le prescrizioni e condizioni in merito al traffico poste dal Comune, dal CUAV e dal parere di ARPAE; il piano di monitoraggio ha lo scopo di confermare nel tempo quanto affermato in fase di Accordo. A seguito dei monitoraggi potranno essere intraprese misure correttive sulle limitazioni presenti. In proposito si richiama anche la figura del Mobility Manager che dovrà essere individuata dal Comune e richiesta nello specifico dal CUAV.

Accolta

- Realizzazione di barriere antirumore

Nella fase di revisione degli elaborati depositati, ARPAE ha richiesto espressamente di targare la valutazione di impatto acustico con valori di garanzia più restrittivi di quelli indicati dalla normativa nazionale, chiedendo al proponente un maggior contenimento delle emissioni sonore a tutela delle vicine residenze.

L'approfondimento è stato accolto e ha tenuto conto di questa richiesta cautelativa. Sono stati approfonditi gli studi sugli impatti da rumore sulla base di un più preciso e puntuale studio dell'attività di gestione merci. Il progetto è stato migliorato, mettendo già in previsione barriere antirumore antistanti le baie di carico del fabbricato ed in prossimità della dogana di accesso al sito.

Accolta

Tali barriere verranno realizzate in acciaio corten, di altezza di circa 3,00 mt. Si è optato per l'utilizzo di tale materiale considerando i vantaggi prestazionali, antepponendoli ad aspetti economici. Questo metallo è resistente alle intemperie, durevole nel tempo e necessita di poca manutenzione. Inoltre si ritiene che la sua naturale cromia possa fornire anche un contributo di mitigazione visiva delle stesse barriere, confondendosi ed armonizzandosi con il colore della vegetazione.

<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione di barriere verdi ad alto fusto sempreverdi; 	<p>Il progetto del verde rispetta i vincoli e le prescrizioni del Regolamento comunale sulla gestione del verde pubblico e privato. Si riprende quanto indicato nel parere del Settore Lavori Pubblici dello stesso Comune sul Piano Attuativo e Accordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> le specie di "conifere" sempreverdi ad alto fusto risultano per lo più tra quelle vietate dall'Appendice B.1 del Regolamento del Verde vigente; in fasi successive di progettazione esecutiva verrà valutata la possibilità di inserimento di specie arbustive che abbiano caratteristiche simili (sempreverdi ad elevato sviluppo verticale) indicate nell'Appendice A del Regolamento del Verde vigente, a titolo esemplificativo ma non esaustivo Cipresso di Layland. 	Parzialmente accolta
<ul style="list-style-type: none"> manutenzione costante. 	<p>In fase di Accordo il Comune ha espressamente chiesto al proponente, di poter giudicare tramite il meccanismo della C.Q.A.P. (Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio) anche il futuro progetto esecutivo del verde privato lungo via Paganello, come previsto nelle N.T.A..</p> <p>Come normativa del Regolamento Comunale del Verde, la manutenzione delle aree verdi di progetto è posta a carico del soggetto attuatore per i primi tre anni dopo il collaudo delle opere di urbanizzazione.</p> <p>Per avviare fin da subito il processo di mitigazione degli impatti indotti dall'attività assolvibili dalle essenze arboree, si è valutata come prioritaria la messa a dimora degli alberi ed arbusti destinati a rimboschimento. Ciò comporta che sarà a carico del proponente la gestione e manutenzione di tali aree fino al collaudo delle opere di urbanizzazione (1-2 anni), portando a circa un lustro il tempo di manutenzione costante a carico del privato. Dopo tale periodo sarà integrato nel piano di manutenzione del Comune che prevede specifiche garanzie per l'attecchimento.</p> <p>In merito alle aree private, verrà concordato in fase di progettazione esecutiva anche un piano di manutenzione e gestione delle stesse.</p>	Accolta
<ul style="list-style-type: none"> Ampliare la zona verde di rispetto (30 mt.) aumento spessore compensa ridotta funzionalità iniziale. 	<p>A seguito della scelta del proponente di inquadrare l'attività al fine della sola gestione merci, rimuovendo così la produzione tra le opzioni perseguibili, sono state limitate le aree esterne al fabbricato principale destinate a piazzale e convertite in aree verdi. La zona di rispetto imposta da normativa rimane invariata, ma si riferisce che numerose aree verdi private antistanti le pertinenze private superano ora i 50 mt di profondità.</p>	Accolta
<ul style="list-style-type: none"> Tutti i mezzi che transiteranno siano classe Euro 5 o superiore 	<p>Si rimanda alle Tavole B02 e C01.</p> <p>Premettendo che la normativa europea impone standard comunitari a quali tutti dobbiamo sottostare, il proponente si è già attivato da tempo a sostituire il proprio parco mezzi con nuovi, più efficienti e meno inquinanti.</p> <p>E' interesse dello stesso proponente investire in nuove tecnologie per ridurre i consumi (e di conseguenza gli impatti) anche in un'ottica di sostenibilità economica dell'attività stessa.</p> <p>L'iniziativa di miglioramento tecnico del parco mezzi circolante è riportata nel Documento di VAS – ValSAT allegato all'Accordo nella sezione dedicata alle strategie di mitigazione per arginare l'impatto di emissioni indotte.</p>	Parzialmente accolta
<ul style="list-style-type: none"> tutta l'area stabilimento, parcheggi, strade di accesso siano delimitate da: barriere antirumore di qualità ed altezza elevata barriera verde corposa ed efficace (piante sempreverdi, a rapida crescita, chioma folta) 	<p>Per quanto riguarda i mezzi leggeri degli operatori e dipendenti non è possibile fare dichiarazioni o esprimersi a riguardo, non potendo disporre delle autonome scelte dei dipendenti. Tuttavia si ribadisce come lo stabilimento stato reso accessibile anche tramite mobilità lenta.</p> <p>Limitare e perimetrare a prescindere da specifiche valutazioni tutte le aree adibite a spazio di lavoro e di sosta mezzi leggeri/pesanti con barriere antirumore genererebbe impatti negativi all'ambito e all'ambiente oltre a non essere utile.</p> <p>La posizione, la qualità e la dimensione delle barriere, nonché quelle delle fasce vegetali è derivata da un attento studio, progettato sulla base di calcoli matematici, raccogliendo dati direttamente sul campo e considerando i vincoli urbanistici ed infrastrutturali. E' stato effettuato un rilievo di tutte le specie arboree presenti nell'area, della dimensione di ogni canale consortile, analizzata la qualità del terreno in diverse posizioni e monitorato il clima acustico dell'area.</p>	Parzialmente accolta
<ul style="list-style-type: none"> Barriere antirumore, piantumazione di sempreverdi a medio ed alto fusto lungo tutta via Paganello con manutenzione a carico Comune ed Amadori. 	<p>Per informarsi sul verde di progetto si rimanda alla tavola di progetto C01 e alla relazione tecnica a cura di Studio Verde raccolta nella Relazione Tecnica Illustrativa. Per quanto di riguarda al posizionamento delle barriere antirumore si consiglia la consultazione della relazione acustica di progetto aggiornata dopo le richieste di ARPAE e la tavola di progetto B02.</p> <p>Si rimanda alle risposte precedenti presenti di questa tematica</p>	Parzialmente accolta
<ul style="list-style-type: none"> che tutta l'area del nuovo insediamento, i parcheggi e le strade di accesso allo stabilimento siano segregate da barriere antirumore di qualità ed altezza elevata. 	<p>Si rimanda alle risposte precedenti presenti di questa tematica</p>	Parzialmente accolta
<ul style="list-style-type: none"> Incongruenza specie verdi con cambiamenti climatici in atto (tiglio e carpino bianco inadatti a estate calde e siccitose) e proposte specie attaccabili da gravi patologie (olmo). 	<p>Queste specie sono ampiamente diffuse sul territorio; Tiglio, Carpino bianco e Olmo indicate a vario titolo come inadatte, sono presenti tra quelle indicate nell'Appendice A del Regolamento del Verde vigente e quindi compatibili col contesto di riferimento. (Si rinvia al parere Lavori Pubblici)</p>	Parzialmente accolta

<ul style="list-style-type: none"> In sintesi chiede revisione e miglioramento del progetto del verde. 	<p>In ogni caso, in fasi successive di progettazione esecutiva verrà valutata la possibilità di inserimento di specie arbustive che abbiano caratteristiche simili di resistenza.</p> <p>Il progetto (convenzione) prevede che le opere a verde siano tra i primi interventi da eseguire, proprio per anticipare la loro crescita e per verificare l'attecchimento quando ancora sono in atto i lavori.</p>	Accolta
<ul style="list-style-type: none"> Pareti stabilimento con giardini verticali (migliora aspetto estetico e microclima, riduce esigenze climatizzazione) 	<p>Non si ritiene una soluzione perseguibile rispetto al tipo di attività proposta. Per quanto esteticamente piacevole, la presenza di vegetali in parete limitano l'ispezione del fabbricato dall'esterno, requisito che il proponente ritiene fondamentale per garantire una corretta manutenzione e gestione di eventuali situazioni emergenziali.</p> <p>Si aggiunge che l'aspetto formale del fabbricato, così come l'assetto del sistema verde, verrà comunque sottoposto a CQAP (Commissione per la Qualità Architettonica e il Paesaggio) prima di essere validato.</p>	Non accolta

15. COMUNITA' ENERGETICA

<p>Organizzare una COMUNITA' ENERGETICA coinvolgendo edifici pubblici e privati di Forlimpopoli con possibilità di scambio con stabilimento....</p>	<p>Il meccanismo delle Comunità energetiche prevede l'unione tra vari soggetti, pubblici e privati, per produrre e condividere energia elettrica da fonti rinnovabili. A Forlimpopoli si è costituita la prima comunità energetica Energia Valore Artusiano (EVA) di cui l'Amministrazione Comunale è socia fondatrice. Il grande parcheggio pubblico centrale (P01) potrà diventare uno spazio elettivo per contribuire alla comunità energetica, potendo rientrare a pieno titolo nei giacimenti fotovoltaici che l'amministrazione mette a disposizione per la comunità EVA. Per questo motivo è necessario che, in fase esecutiva, il progetto tenga conto dell'installazione di un idoneo impianto fotovoltaico per produzione energia rinnovabile per la comunità. Il progetto esecutivo dovrà quindi tener conto di fattori quali: la corretta esposizione di pensiline fotovoltaico e l'idonea distribuzione della vegetazione ad alto e medio fusto, per massimizzare la resa dell'impianto stesso.</p> <p>A tal fine nell'Allegato D, condizioni e prescrizioni per gli interventi è stata inserita apposita prescrizione per la predisposizione dei sottoservizi necessari al successivo sviluppo di una comunità energetica.</p>	Parzialmente accolta
---	--	-----------------------------

16. EDIFICIO PRIVATO

<ul style="list-style-type: none"> Prevedere ricircolo acque piovane per l'irrigazione invaso CER presente per accogliere acque eccedenti di prima pioggia, da distribuire. Fare viali alberati nei parcheggi interni (riduce esigenze climatizzazione) 	<p>E' intenzione del proponente realizzare gli stalli pertinenziali vicini al fabbricato principale con materiali più resistenti e, di conseguenza non permeabili, che possano garantire nel tempo il carico dei mezzi circolanti internamente al comparto utili per la manutenzione e/o per il soccorso. In queste situazioni, le schermature e l'ombreggiamento è garantito parzialmente dal fabbricato stesso e dalle alberature perimetrali previste, garantendo che non vi siano ostacoli in eventuali operazioni di soccorso.</p> <p>Per quanto riguarda il parcheggio pertinenziale posto all'esterno dell'area di lavoro, questi sono schermati con la stessa cura e attenzione posta per il parcheggio a fruizione pubblica. Sono infatti già previsti filari alberati a garanzia di un corretto ombreggiamento della superficie destinata a parcheggio.</p> <p>In riferimento al sistema di irrigazione delle aree verdi private e delle essenze ornamentali pubbliche si sono predisposte apposite vasche di raccolta acqua che verranno riempite utilizzando l'acqua del CER per non gravare sull'acquedotto comunale. Si rinvia inoltre alle prescrizioni indicate all'ALLEGATO D</p>	Parzialmente accolta
--	--	-----------------------------

17. RUMORE

<p>Rumorosità mezzi pesanti fasi di carico scarico merci, ingresso/uscita, accelerazioni.</p>	<p>Come già nella precedente Tavola B04 che illustra i flussi delle merci, questi si mantengono nella parte nord dell'insediamento muovendosi da e verso est attraverso il nuovo snodo San Leonardo.</p> <p>Anche la distribuzione merci (carico – scarico) interna all'area AF01 avviene sul lato nord del fabbricato principale ove sono ubicate tutte le bocche di carico – scarico. La circolazione sul lato sud sarà limitata ad un utilizzo occasionale per mezzi di soccorso e manutenzione, nonché alla sosta di mezzi leggeri.</p> <p>Come riportato nella tematica n. 14 MISURE PROPOSTE/RICHIESTE DAI CITTADINI si tiene presente che verranno realizzate barriere antirumore in acciaio corten, di altezza di circa 3,00 mt per mitigare gli impatti da rumore e che non è previsto il passaggio di mezzi pesanti lungo le viabilità minori (Via Paganello, Via Savadori).</p> <p>Si invita a consultare le risposte già fornite in questa sede e a prendere visione del Documento di VAS – ValSAT e della relazione acustica allegate all'accordo.</p>	Accolta
---	---	----------------

18. PARCHEGGIO P03

<ul style="list-style-type: none"> Rischio sociale (incontri illeciti, spaccio...) non necessario per scarsa presenza di traffico su Via Paganello (destinare meglio le risorse) Eliminazione del parcheggio P03 e sostituzione con alberi 	<p>Il parcheggio P03 è stato pensato come dotazione pubblica per la via Paganello, per poter dare accessibilità all'area del nuovo bosco urbano. Tuttavia, al fine di non gravare ulteriormente sulla viabilità si è ridotta l'ampiezza del parcheggio, incrementata la sua dotazione verde. Inoltre in fase di Permesso di Costruire delle opere di urbanizzazione esso potrà essere prevista anche una regolamentazione specifica, con divieto sosta a mezzi pesanti, caravan, limitazioni orario sosta con dispositivi di chiusura, etc...</p>	Parzialmente accolta
---	---	-----------------------------

- spostarlo lontano da abitazioni
- Inserire schermatura alberi siepi
- L'unica azienda che potrebbe usufruirne è Pirini, ma è un'azienda privata.

19. PARCHEGGIO P01

Parcheggio pubblico principale troppo ampio, inutile per questa parte della città. Elevato impatto di cementificazione. Chi lo utilizza? Propone utilizzo a verde dell'area.

L'ampiezza del parcheggio è determinata dal calcolo degli standard pubblici. La scelta opzione logistica, differenziata su più aziende, rende necessaria una piena previsione di standard, al fine di escludere impropri utilizzi di altri spazi (sosta lungostrada) In particolare si evidenzia che:

- L'accessibilità al comparto è sostenuta anche da mobilità dolce (ciclabile dalle principali provenienze comunali);
- all'interno del Parcheggio P01 si vorrà promuovere anche uno spazio di fermata pubblico da sottoporre ai programmi del soggetto gestore AMR;
- la progettazione del parcheggio è oggetto di specifica attenzione, da approfondire in fase esecutiva, sia per quanto riguarda le sue caratteristiche costruttive ed ecologiche che dovranno essere conformi alle NBS, sia per quanto riguarda la sua possibile multifunzionalità come Comunità Energetica. (Si rinvia all'ALLEGATO D Condizioni e prescrizioni di attuazione).

**Parzialmente
accolta**

20. VIA PAGANELLO

Incremento traffico distruggendo così un ambiente ricco di biodiversità e quiete

Al fine di disincentivare attrattività flussi su Via Paganello è stato ridotto il P03 (vedi tematica n. 18) ed eliminato il parcheggio P04. Quest'ultimo è stato sostituito da nuova porzione di alberature (rete ecologica). Inoltre tutte le parti del nuovo insediamento non avranno accessi da Via Paganello, ma solo dalla viabilità di nuova lottizzazione.

Quanto alla biodiversità si fa presente che il nuovo ambiente vedrà la piantumazione di circa 2.000 esemplari tra alberi e arbusti, a compensazione della CO2 emessa. In particolare lungo la Via Paganello, a protezione delle abitazioni esistenti l'area verde di mitigazione è stata incrementata in profondità, definendo un corridoio ecologico più significativo, incrementando ancora il numero di esemplari arborei e arbustivi. Il corridoio ecologico sarà fruibile al pubblico e garantirà il flusso ecologico attraverso specifici accorgimenti da studiarsi specificatamente in sede di progettazione esecutiva, permessi di costruire degli interventi. Si rinvia al progetto del verde, alla VALSAT ed all'ALLEGATO D Condizioni e prescrizioni di attuazione).

**Parzialmente
accolta**

allargamento della sede stradale con chiusura fossati e relativa costruzione di pista ciclabile illuminata.

La possibilità di riqualificare con questa richiesta la Via Paganello era stata verificata in sede di conferenza istruttoria dei Servizi. Sono emerse una serie di problematiche che hanno portato ad escludere, quantomeno in questa fase, interventi significativi sulla Via Paganello, di seguito riepilogati:

1 – Presenza dello scolo consorziale con vincolo idraulico. Intervenire all'interno del vincolo idraulico comporterebbe la regolarizzazione ed il rifacimento a norma di tutti gli elementi presenti (recinzioni, manufatti...con verifiche statiche ed idrauliche).

2 – L'allargamento stradale è stato sconsigliato dal settore Lavori Pubblici, in quanto porterebbe ad indurre una maggiore criticità, agevolando la viabilità carrabile.

3 – Pista ciclabile – il collegamento ciclabile con Forlì andrebbe valutato nell'ambito di un progetto strategico più ampio tra i due Comuni, studiando al meglio la più complessiva rete ciclo-pedonale. Si è quindi optato per completare, piuttosto la ciclabile San Leonardo collegandovi la Via Paganello attraverso la ciclopedonale costeggiante le bretelle di collegamento.

4 – In fase di definizione delle opere a verde dell'edificio privato sarà inoltre considerata la possibilità di concordare con l'Amministrazione Comunale il possibile utilizzo pubblico.

La chiusura dei fossi contrasta con la sicurezza idraulica, posto che per le parti consorziali la competenza è da rimettere al Consorzio di Bonifica.

Per i dossi si veda quanto sotto indicato.

Per l'illuminazione pubblica si demanda a successivi programmi dell'amministrazione comunale, una volta verificati gli effetti della nuova urbanizzazione.

Al fine di ottimizzare le risorse, si ritiene di demandare tale intervento alla fase successiva al monitoraggio.

Al fine di ottimizzare le risorse, si ritiene di demandare tale intervento alla fase successiva al monitoraggio.

**Parzialmente
accolta**

Non accolta

Accolta

**Parzialmente
accolta**

chiudere i fossi presenti nella via e allargare la sede stradale per fare una ciclabile collegata al sottopasso, illuminare la carreggiata e adibirla di dossi artificiali (già richiesti anche in passato da più abitanti)

limitare l'accesso a i veicoli pesanti e lungo la Paganello; mantenere quest'ultima in quanto pericolosa (stretta e non illuminata)

Cartelli e dossi per limitare velocità

Depotenziamento traffico Via Paganello e Via Selvina fino a Scalo Merci (divieto sopra 35 q.li) tranne residenti/attività presenti	Al fine di ottimizzare le risorse, si ritiene di demandare tale intervento alla fase successiva al monitoraggio.	Parzialmente accolta
illuminazione di via Paganello	L'illuminazione verrà realizzata nel punto di collegamento della nuova bretella alla Via Paganello.	Parzialmente accolta
riasfaltatura	La riasfaltatura è prevista come prescrizione nell'ALLEGATO D per il tratto interessato dai lavori.	Accolta
zone verdi ben fatte e mantenimento effettivo del verde per tutta la Paganello.	La fascia a verde lungo la Via Paganello diventa una invariante infrastrutturale del progetto, anche se privata, ed andrà a costituire porzione della rete ecologica comunale. Il mantenimento e la gestione sono oggetto della convenzione.	Accolta
prevedere una linea internet funzionante attualmente insufficiente fino a civico 1231	In sede di permesso di Costruire delle Opere di urbanizzazione sarà cura dell'Amministrazione congiuntamente al soggetto attuatore di verificare con il soggetto Gestore della rete i programmi di espansione/adeguamento della telefonia con i lavori del comparto logistico, al fine di verificare la necessità e attuabilità della richiesta.	Parzialmente accolta
deroga su via fascia di rispetto via Paganello (10 mt di vicolo consorziale)	Il vincolo idraulico e sue eventuali deroghe sono di competenza del Consorzio di Bonifica.	Non pertinente
21. QUESTIONI PUNTUALI		
Spostamento utenza irrigua proprietà Golinucci	L'intervento ricade al di fuori dell'area di intervento GES.CO e si demanda a FMI la soluzione della richiesta, nell'ambito della realizzazione del nuovo collegamento stradale.	Non pertinente (FMI)
22. PETIZIONE al Consiglio di Zona- residenti Via Paganello e dintorni (prot. n. 17113 del 11/09/2023)		
Pongono le seguenti tematiche: Motivi di individuazione dell'area così adiacente ad abitazioni. Come saranno compensati dal Comune il deprezzamento e la svalutazione degli edifici abitativi? Quali garanzie e strumenti (oltre alle verbali) vengono date perché si rispettino le direttive sugli impatti? Chi risponde di eventuali problematiche che dovessero intervenire? (odori malsani, inquinamento falde....). Esempio fetore dello stabilimento di Santa Sofia (dovuto a smaltimento e scarti dei rifiuti). Aumento traffico merci su gomma lungo nuova strada in costruzione con maggiore inquinamento acustico ed atmosferico. Vicino ad abitazioni. (Quali provvedimenti il Comune intende adottare? In che tempi? Scalo Merci- Notizie di stampa dicono che sia sottoutilizzato rispetto alle previsioni iniziali. Quali sono le previsioni di utilizzo? Con quali tempi verrà sostituito il traffico su gomma con quello su ferro? E' solo un ipotetico azzardo non supportato dal progetto? CHIEDONO: Costituzione di un "gruppo di lavoro" composto in parte da residenti della zona interessata dal progetto, dai cittadini del comprensorio comunale, in parte da tecnici o personale del Comune. il gruppo fungerà da raccordo tra cittadini ed amministrazione, favorire il momento partecipativo, avrà carattere consultivo e propositivo. Questo tipo di lavoro è già stato utilizzato in ambito comunale. Al Consiglio di Zona chiede adeguata pubblicità delle assemblee ai sensi del regolamento (art. 15), scarsa pubblicità assemblea. Accesso a delibere e/o votazioni relative.	La petizione ripropone le medesime tematiche rappresentate nelle osservazioni alle cui risposte soprastanti si rinvia. Per quanto riguarda il tema Scalo Merci si rinvia a quanto specificato al punto 8, nonché all'allegato n. 3 PROPOSTA DI ADEGUAMENTO E CONTRODEDUZIONI AL PARERE ESPRESSO DAL CUAV (SEDUTA 19 MARZO 2024), ai sensi dell'art. 38, comma 12, della L.R. 24/2018 e ss.mm.ii. ed all'art. 9 PROGRAMMA GESTIONE MERCI dell'accordo-convenzione urbanistica. Quanto alle richieste relative all'opportunità di creare un gruppo di lavoro e pubblicità, non rientrano nella competenza tecnica degli uffici. Tuttavia l'Amministrazione Comunale si impegnerà al coinvolgimento degli abitanti in fase di attuazione e monitoraggio. SI RINVIA A SPECIFICA RELAZIONE DEL GARANTE, dando comunque atto che dopo il 27 luglio 2023 l'Amministrazione Comunale ha convocato un'ulteriore assemblea pubblica in data 19/10/2023, alla quale hanno partecipato anche i tecnici del proponente.	SI RINVIA DECISIONE AMMINISTRAZION E COMUNALE + GARANTE COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE