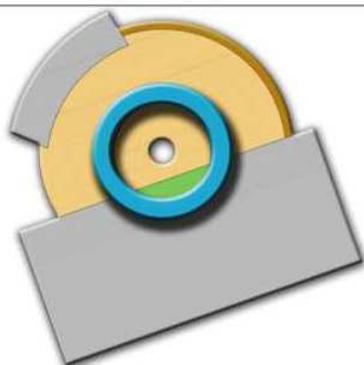


Comune di Forlimpopoli



Accordo Operativo per Ambito Insediativo A11-18, con destinazione Logistica e Terziario_direzionale_commerciale, posto su Via Amendola (comparto Ex Sfir).

*Via Amendola
(fg. 12 particelle 33,81, 106, 107, 108, 109, 449, 452, 2324)*

TAV. R4a

Sintesi non tecnica Valsat

Rif.Prat. 9139 del 15/05/19

Fascicolo 2019/06-02/16

10 marzo 2021

proprietà:

BRN srl

via maestri del lavoro n. 100, Forlimpopoli _

BRN s.r.l.
Via Maestri del Lavoro d'Italia, 100
47034 Forlimpopoli (FC)
Tel. 0543.741423 - Fax 0543.745623
P.IVA 02695170403

ICCREA Banca Impresa

via lucrezia romana 41/47, Roma c.f. 02820100580

ICCREA Banca Impresa S.p.A.
Un Procuratore

Arch. Silvia Mazza

via cesare battisti 13
47034 forlimpopoli (FC)
archsilviamazza@libero.it
347 3175136

Gruppo di progettazione:

Arch. Silvia Mazza

Arch. Stefano Colombo

Studio Dipinto Succi

Collaboratori:

Ing. Plazzi Massimo

Ing. Dante Neri



1. Premessa

La presente relazione rappresenta la sintesi non tecnica della Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT).

Il comparto A11-18, nella sua totalità, denominato "comparto di riuso e rigenerazione urbana Ex Sfir" ha una superficie pari a circa 20 ettari, un tempo occupata dai capannoni dell'ex zuccherificio SFIR.

La presente valutazione riguarda esclusivamente una limitata percentuale di tale comparto, pari a circa 6 ha, posti in porzione sud, confinante con l'asse stradale delle Via Emilia da una parte e la Via Amendola dall'altra.

Il progetto in esame, prevede usi compatibili con la scheda adottata da PSC, includendo al suo interno Funzione Produttiva/Logistica (magazzino di stoccaggio) per una superficie Lorda pari a mq. 13.500 (mq. 12.450 _ magazzino + 2.090 mq. _ uffici direzionali), oltre a 1.900 mq. per Funzioni Terziarie, oltre ad Ambito A10, con destinazione prettamente residenziale pari a mq. 1.271,60, per complessivi mq. 16.440,00 + 1.271,60.

1.1 Quadro Normativo di riferimento _ Ambito Insediativo A11-18

Zonizzazione paesistica (PTCP): Non si evidenziano vincoli ostativi alla realizzazione del progetto.

Sistema forestale e boschivo (PTCP): Nell'ambito non sono individuati elementi del sistema forestale e boschivo (cfr. Figura 75).

Dissesto e vulnerabilità territoriale (PTCP): L'ambito non presenta criticità.

Aree a rischio idrogeologico (PAI): L'ambito è interessato da "Aree di potenziale allagamento" con tempo di ritorno non superiore a 200 anni, art. 6 delle Norme integrate PAI-PGRA (cfr. Figura 80).

Aree potenzialmente interessate da alluvioni (PGRA): L'ambito ricade quasi interamente in "Aree interessate da alluvioni poco frequenti" (P2) con tempo di ritorno fra 100 e 200 anni, art. 16 Norme integrate PAI-PGRA; tirante idrico di riferimento fino a 50 cm, art. 6 della Direttiva.

Analisi ambientali di PSC

Emissioni in atmosfera

Successivamente all'approvazione del PSC l'attività nel complesso industriale è cessata, pertanto si è riscontrata una diminuzione complessiva delle emissioni in atmosfera generate dalle funzioni all'epoca insediate, facendo decadere lo scenario ipotizzato nella VAS del PSC.

Reti tecnologiche (RUE)

Rete fognaria e depurazione: L'ambito ex SFIR risulta facilmente servibile.

Rete acquedottistica: L'ambito risulta facilmente servito e servibile.

Rete gas: L'ambito risulta facilmente servibile.

Ad oggi la rete Snam ha bypassato il comparto in oggetto, eliminando la rete che storicamente lo aveva attraversato.

Elettromagnetismo

Nell'ambito non ricadono zone interessate da campi elettromagnetici relative a fasce di rispetto di elettrodotti a media tensione (cfr. Figura 89).

Zonizzazione acustica

L'ambito è in gran parte ricompreso in classe 5, a nord è inoltre interessato in parte dalla fascia A, in parte dalla fascia B di rispetto acustico della ferrovia.

Accessibilità/congestione

La congestione da traffico veicolare sulla Via Emilia presenta livelli particolarmente elevati (oltre 5,00).

La realizzazione della Via Emilia bis, porterà ad una sensibile riduzione dei flussi veicolari sulla Via Emilia storica.

Rete ecologica

L'ambito nella fascia di rispetto della Via Emilia e della ferrovia, ricade nella rete ecologica di terza fascia; inoltre nell'ambito periurbano a nord e a ovest dell'ambito è prevista dal PSC un'ampia fascia per la riconnessione della rete ecologica.

Suolo e Sottosuolo

Nel periodo 2008-2009 è stata rilevata in alcune parti dell'ambito, la presenza di idrocarburi pesanti.

Si rimanda alle analisi successive (suolo e sottosuolo) per la verifica della compatibilità dell'intervento.

Tutte le indicazioni/prescrizioni/direttive sono state considerate nel progetto presentato.

2. Quadro Progettuale

La proposta è legata all'intenzione di rimanerne legata al territorio forlimpopolese, dislocando l'attuale sede operativa in questo contesto, ed ha l'ambizione più grande, di trasformare questa zona "incerta e dismessa" in un grande parco_villaggio, offrendo alla popolazione, uno spazio fortemente rappresentativo del "vivere sano", legando la possibilità di un ampio parco urbano ad attività incentrate al benessere ed alla cura dell'individuo a 360°.

L'Accordo Operativo, connesso a questa porzione dell'Ambito A11-18, come in precedenza anticipato, riguarderà sostanzialmente la riconversione di 41.102 mq. di ST, suddivisi fra:

- usi C6/C8 _ ST= mq. 33.750,00
- usi D2/D3/D4/E8/E9 _ ST = mq. 7.352,00

Inoltre è stato reinserito il lotto residenziale Ambito A10, con una superficie pari a:

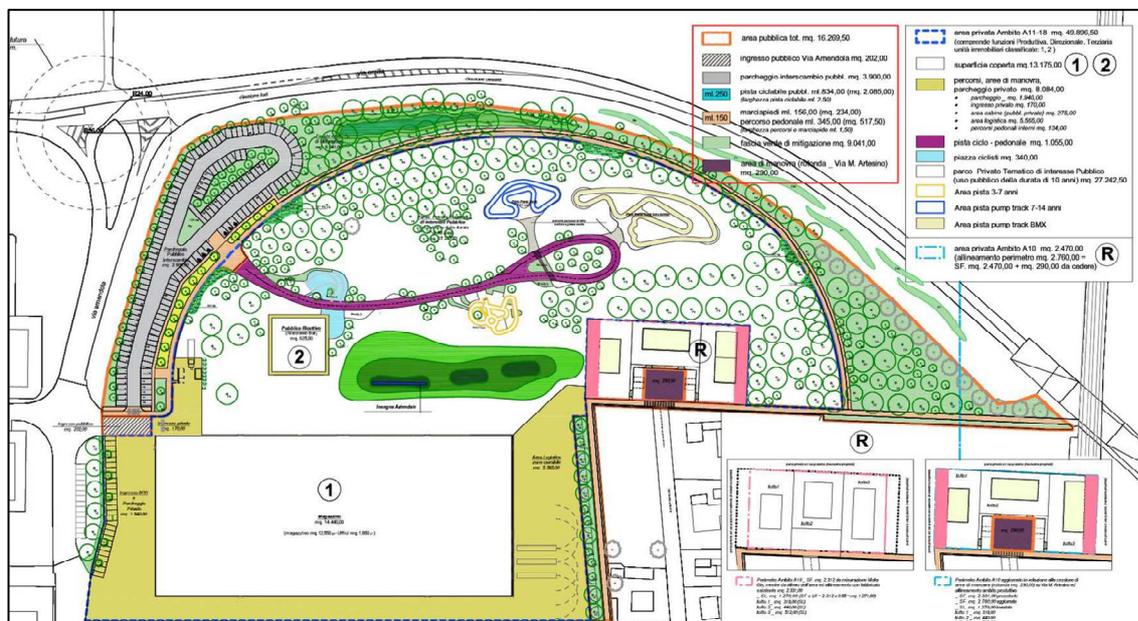
- usi A1/B1 _ ST = mq. 2.760,00

L'idea concettuale, mette in risalto, l'articolazione di n. 2 lotti produttivi, distinti per comodità gestionale, ma perfettamente in sintonia e dialogo, all'interno di un'unica piazza/parco comune, fiancheggiati da un terzo lotto prettamente residenziale.

In linea con la filosofia del "riuso" e della rigenerazione delle preesistenze, il comparto, ha mantenuto i due accessi esistenti, in quanto già funzionali ad un ingresso differenziato all'area di lottizzazione. L'uno dedicato al settore lavorativo, quindi all'ingresso delle merci ed ai dipendenti, con parcheggio pertinenziale, ed uno pubblico, con visuale libera sulla piazza e parcheggio pubblico, allungato verso la zona parco e l'immobile secondario con destinazione ricettiva, atto ad accogliere Pubblico Esercizio Bar/Ristorante.

(vista moka flex client_ webgis provincia)





(planimetria di progetto)



L'area di progetto viene idealmente suddivisa in 3 macroaree, oltre ad Ambito A10, caratterizzate da:

- I. funzione produttiva ricettiva _ edificio 1 + edificio 2
- II. parco privato tematico di interesse pubblico _ verde attrezzato/piste
- III. parcheggio interscambio _ fascia verde di mitigazione, "cuscinetto" alla pista ciclo pedonale di collegamento

L'intervento proposto diventa elemento fondamentale per quell'operazione di desigillatura del territorio, necessaria per garantire la contiguità del tessuto consolidato forlimpopolese.

(masterplan sviluppo area ex Sfir, collegamenti ed innesti pista ciclopedonale)

Per quanto non espressamente citato si rimanda agli elaborati progettuali.

Si riportano alcuni render esplicativi.



(Fotoinserimento)

3. Reti Tecnologiche

L'intervento in oggetto contempla ovviamente la realizzazione di nuovi allacciamenti a tutte le reti di servizio, quali fognatura bianca e nera, gas, enel, telecom ed illuminazione pubblica, non presentando complicazioni, in quanto tutte le reti infrastrutturali sono presenti sulla Via Amendola prospiciente.

All'interno del comparto stesso, sono presenti linee di attraversamento in servitù, relative a due tracciati Gas (Hera Spa_ linea con diametro 200 ed una con diametro da 80), rete fogne nere DN 300 cls; sono stati già richiesti tutti i pareri preventivi agli enti competenti.

Sono già stati inviate richieste di pareri preliminari ai vari enti competenti, quali Hera, Enel, Telecom, Hera Luce per la verifica della capacità delle reti infrastrutturali presenti e l'eventuale potenziamento.

4. Quadro ambientale

Il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento.

Si cercherà quindi di individuare, descrivere e valutare i potenziali impatti delle soluzioni progettuali prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate.

Si specifica che è stato anche utilizzato come riferimento, quanto stabilito nel documento Valsat redatto dallo strumento Urbanistico vigente in merito all'area in oggetto.

4a. TRAFFICO

Nella figura seguente si riporta l'individuazione dell'area di interesse su foto aerea.



Si specifica che per quanto riguarda il sistema di ingressi/uscite dall'area si prevede che non ci siano divieti per le possibili manovre. Cioè sono permesse le svolte a sx in ingresso ed in uscita dall'area.

Dall'analisi territoriale si evidenzia che le arterie interessate dal flusso di traffico indotto sono essenzialmente:

- SS9
- Via Amendola

Valutazione del traffico indotto

La stima del flusso di traffico indotto viene eseguita:

- per l'attività "BERNARDI": attraverso la conoscenza degli specifici dati forniti dalla committenza;
- per le attività non note, potenzialmente insediabili nell'area edificabile (una o più palazzine) ubicata all'interno del PUA: attraverso l'utilizzo di specifici coefficienti ricavati dalle analisi relative alla rete viaria presenti nell'elaborato di VAS-VALSAT della "VARIANTE AL PIANO OPERATIVO COMUNALE (P.O.C.) ED AL REGOLAMENTO URBANISTICO (R.U.E.) PER LA LOCALIZZAZIONE DELLE MEDIE STRUTTURE DI VENDITA" Approvata con Del c.c. 122/2017 del Comune di Forlì.

Si ottengono i seguenti valori.

TOTALE PUA	
Addetti	91
Utenti	1214
Flusso auto giorno	773
Flusso conferimento giorno	10
Movimenti auto ora di punta totale	160
Movimenti auto ora di punta ristorante - ora 20-21	76
Movimenti auto ora di punta attività direzionale e attività Bernardi (+ 1/3 ristorante) - ora 17,30-18,30	109

Si stimano valori massimi complessivi in ingresso/uscita di scarso significato pari a circa 2/3 auto/minuto nell'ora di punta in entrambe le direzioni di marcia. Tale periodo coincide con l'intervallo 17,30 – 18,30 del pomeriggio del venerdì.

I mezzi pesanti saranno presenti soprattutto nelle ore mattutine e non si sommeranno ai flussi nell'ora di punta.

Nella figura seguente si riporta la rete viaria scelta per le valutazioni.



Si verificano i principali parametri: congestione e livello di servizio nello scenario attuale e futuro.

Analisi dello stato attuale

	rapporto flusso capacità ora max	livello di servizio	congestione
via Amendola dir Forlimpopoli	0.19	A	1
via Amendola dir SS9	0.19	A	1
SS9 dir Forli	0.41	B	2
SS9 dir Cesena	0.42	B	2

Analizzando i dati nell'orario di punta si evidenzia che:

- SS9: il livello di servizio stimato è "B" per le due direzioni. Tali valori evidenziano un flusso consistente senza criticità con ancora un consistente potenziale di riserva (superiore a 900 veicoli per corsia).
- Per via Amendola si stima un LdS pari ad A visto che il flusso veicolare è di scarso significato. Tale arteria è caratterizzata da un flusso di riserva significativo e non evidenzia nessuna problematica;

Caratterizzazione dello scenario futuro

si considera la sovrapposizione tra i flussi massimi indotti da tutte le attività previste. Tale ipotesi è cautelativa in quanto il ristorante e le altre attività hanno flussi massimi presenti in orari differenti e i flussi dell'attività BERNARDI sono già presenti nelle arterie di riferimento.

Si specifica che tutto il traffico indotto max è previsto nel periodo venerdì ore 17,30-18,30.

Distribuzione dei flussi sul reticolo viario

Si fanno le seguenti ipotesi:

- si considera che nell'ora di punta il flusso sia per il 50% in ingresso e per il 50% in uscita;
- l'ingresso e l'uscita avvengono in eguale misura dalle due possibili provenienze/direzioni di via Amendola;
- Il flusso che arriva dalla SS9 è suddiviso equamente tra le due direzioni di marcia così come il flusso che si immette nella SS9 (si distribuisce nelle due direzioni di marcia in eguale misura);

Si ottengono i seguenti valori

	traffico max orario		
	leggeri	pesanti	equivalente
via Amendola dir Forlimpopoli	80	0	80
via Amendola dir SS9	80	0	80
SS9 dir Forli	40	0	40

SS9 dir Cesena	40	0	40
----------------	----	---	----

Si ripetono i ragionamenti precedenti considerando il traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento e la sua distribuzione nel reticolo viario indicato.

	rapporto flusso capacità ora max	livello di servizio	congestione
via Amendola dir Forlimpopoli	0,25	A	1
via Amendola dir SS9	0,25	A	1
SS9 dir Forli	0,43	B	2
SS9 dir Cesena	0,44	B	2

Confronto tra lo stato attuale e di progetto.

	attuale	progetto	attuale	progetto
	livello di servizio	livello di servizio	congestione	congestione
via Amendola dir Forlimpopoli	A	A	1	1
via Amendola dir SS9	A	A	1	1
SS9 dir Forli	B	B	2	2
SS9 dir Cesena	B	B	2	2

I parametri analizzati non subiscono modifiche rispetto allo scenario attuale in quanto il traffico di progetto è di scarso significato.

In particolare si evidenzia che il Livello di Servizio pari ad 1 (via Amendola) e 2 (SS9) evidenzia l'assenza di problematiche;

Alla luce delle valutazioni eseguite, si evidenzia la compatibilità dell'intervento di progetto rispetto al reticolo viario esistente in quanto lo scenario post operam mantiene invariato lo stato attuale che risulta privo di criticità.

4b. IMPATTO ACUSTICO

Il progetto proposto è stato sottoposto a specifica Valutazione di Impatto Acustico, redatto dal Dott. Paolo Galeffi.

Si riportano le conclusioni del documento specialistico a cui si rimanda per tutti gli approfondimenti.

La presente relazione di studio è stata finalizzata alla valutazione preliminare di impatto acustico ai sensi dell'art. 8 della L. 447/95 "*Legge quadro sull'inquinamento acustico*" e dell'art. 10 della L.R. 15/2001, relativamente alla istanza di piano urbanistico attuativo finalizzato alla costruzione di un nuovo capannone produttivo, di una palazzina direzionale e di un nuovo edificio del terziario, presso le aree poste in fregio alla nuova Circonvallazione di Forlimpopoli, tra la via G. Amendola e la via Muzio Artesino, in comune di Forlimpopoli.

Per quanto emerso dai sopralluoghi effettuati, attraverso le rilevazioni fonometriche acquisite e l'analisi teorico-previsionale, si conclude quanto segue:

- a) Dal punto di vista acustico, l'intervento proposto risulta compatibile con la vocazione urbanistica di questa porzione del territorio comunale, così come desumibile anche dalle tavole del piano di classificazione acustica del comune di Forlimpopoli, all'interno del quale l'area oggetto di intervento risulta appartenere alla classe acustica V dello stato di progetto;
- b) la realizzazione dell'intervento porterà ad un leggero incremento dell'attuale contesto di rumorosità ambientale diurna presso i ricettori R1 ed R2, più marcato presso il piano primo dei ricettori R3 ed R4 ma comunque ampiamente rientrante entro i limiti di legge.
- c) alla luce di quanto esposto nella presente relazione, è possibile affermare che l'intervento consentirà il rispetto dei valori limite assoluti di immissione e dei valori limite differenziali di immissione di cui al DPCM 14/11/97 presso tutte le postazioni di ricezione individuate;
- d) Si evidenzia che nella presente relazione tutte le sorgenti sonore sono state ipotizzate funzionanti continuativamente per l'intero periodo di riferimento diurno. Le operazioni di carico scarico verranno eseguite a motore spento (prodotti non deperibili), con il contemporaneo funzionamento di un carrello elevatore per la movimentazione prodotti.
- e) Al fine di ridurre l'incertezza della valutazione, le stime in merito al calcolo dei livelli differenziali sono state riferite all'esterno degli edifici ricettori (distanza di 1 ml dalla

facciata); si è adottato con ciò un criterio di maggiore cautela in quanto non vengono tenute in considerazione le perdite per diffrazione fra esterno ed interno vano ricettore (5-7 dBA), che condurrebbero in taluni casi al di sotto della soglia di non applicabilità del criterio differenziale (50 dBA per il periodo diurno);

- f) In merito all'incertezza associata ai risultati riportati nella presente relazione si evidenzia come questa dipenda da una pluralità di fattori quali:
- l'incertezza associata ai valori misurati;
 - l'incertezza dei dati di ingresso del modello di calcolo (potenza sonora e direttività delle sorgenti, schematizzazione della tipologia puntuale lineare o areale delle sorgenti sonore, ecc.);
 - l'incertezza associata alle ipotesi geomorfologiche e meteorologiche su cui è costruito il modello di calcolo;
 - l'incertezza associata all'ampiezza dell'area di validità del modello di calcolo, ecc.

4c. IMPATTO SULLA COMPONENTE ATMOSFERA

Le potenziali sorgenti di impatto sono legate alle attività insediabili e quindi si possono così caratterizzare:

1. emissioni legate al traffico indotto;
2. emissioni legate ai processi produttivi;
3. emissioni basate sui consumi energetici previsti;

Sulla base dei dati messi a disposizione dalla committenza ed in considerazione delle destinazioni d'uso previste, si evince che per le attività di futuro insediamento nelle aree interessate dal progetto, l'unica sorgente ad emissioni significative in atmosfera è costituita dal flusso veicolare indotto.

Si riportano i dati ricavati dalle analisi del paragrafo precedente a cui si rimanda per tutte le specifiche.

traffico indotto - calcolo da indici parametrici			
TGM			traffico max orario
leggeri	pesanti	totale	leggeri
773	10	783	109

Il progetto presentato prevede un TGM assolutamente trascurabile rispetto al valore attuale nel reticolo viario interessato dalla distribuzione dei flussi veicolari indotti.

Si utilizzano le analisi effettuate nell'esame del sistema viario per verificare l'incidenza del progetto sul reticolo viario nello scenario corrente (dati PGTU 2015 e stime).

In particolare il riferimento più significativo, visto che l'inquinante di riferimento è il PM10, è la verifica dell'incidenza del flusso di previsione sul TGM.

Analizzando in via cautelativa solamente le arterie principali di riferimento intorno all'area di studio si evincono i seguenti valori.

	TGM leggeri	TGM pesanti
via Amendola	5216	256
Circonvallazione	18443	1495
tot	23659	1751

flusso indotto TGM	773	10
incidenza %	3%	0,6%

Si evidenziano valori di incidenza pressoché trascurabili. Tale dato deriva principalmente dalla presenza della Circonvallazione che risultano predominanti in termini di flusso di traffico e conseguentemente di emissioni in atmosfera.

Si evidenzia inoltre che la progettazione degli spazi verdi avrà funzione specifica di rimozione degli inquinanti con particolare riferimento alla CO2 ed alle PM10.

Per tutte le specifiche si rimanda alla relazione specialistica ed alla sintesi riportata nei paragrafi successivi.

Si sottolinea che, in un'ottica più generale, l'analisi di qualità dell'aria, ed i processi diffusivo/dispersivi che regolano i fenomeni di distribuzione degli inquinanti, non sono influenzati solamente dalle sorgenti ubicate nelle immediate vicinanze rispetto alla zona di analisi.

Sarebbe più corretto considerare una porzione di territorio più ampia in modo da tenere in conto tutte le potenziali sorgenti emissive.

Considerando quindi un quadrante di riferimento con lato pari ad almeno 1/2 km si otterrebbero valori di incidenza ancora più bassi in quanto aumenterebbero i flussi presenti nello scenario attuale di riferimento.

Si evidenzia inoltre che il flusso indotto dall'insediamento di progetto è quasi esclusivamente di tipo leggero quindi caratterizzato da minori valori dei fattori di emissione rispetto ai flussi di mezzi pesanti.

Dato che le emissioni inquinanti veicolari sono proporzionali al numero di veicoli considerati ed alla tipologia degli stessi, si evince che l'impatto sulla componente atmosfera dell'insediamento di progetto risulta di scarso significato e non modifica lo scenario attuale.

Tale conclusione può essere ritenuta corretta per valutazioni a scala territoriale, mentre per analisi relative ai singoli recettori (ad esempio case sparse, ecc..) è necessario effettuare stime più dettagliate utilizzando simulazioni modellistiche delle dispersioni in atmosfera degli inquinanti e di dati sulle sorgenti emissive di progetto.

Si evidenzia comunque che i flussi veicolari indotti (nuovo insediamento di progetto), per la loro consistenza rappresentano una sorgente priva di particolari criticità in termini di emissioni in atmosfera dato che i valori massimi orari per tratto viario risultano pari a circa 80 veicoli leggeri su via Amendola (nei due sensi di marcia).

Alla luce delle analisi effettuate si ritiene l'area di intervento e le attività di progetto siano compatibili con il territorio circostante in termini di impatto sulla componente atmosfera.

Tali conclusioni derivano dalla verifica della scarsa incidenza delle esternalità prodotte (in termini di emissioni dei flussi veicolari) rispetto allo scenario attuale che risulta condizionato dalla presenza della

Circonvallazione e delle altre arterie limitrofe che, in termini di emissioni in atmosfera, rappresentano la sorgente predominante.

Rispetto a tali sorgenti le esternalità prodotte dall'insediamento di progetto risultano trascurabili.

4d. RIFIUTI

In merito alla produzione di rifiuti prevista, è stato valutato il carico di rifiuti prodotti dai vari sub-comparti, in funzione della loro destinazione:

Tipologia	Parametro	Addetti/ST
Area produttiva	13.5t/a per ha di ST	33.750 mq. = 03.75.00 ha = 45.56 t/a
Area terziaria	2.4t/a per addetto	15 addetti stimati = 36 t/a
Totale		81.56 t/a = 82 t/a

4e. RETI INFRASTRUTTURALI ACQUEDOTTISTICHE E RETI FOGNARIE PER LE ACQUE NERE

Il comparto ha in previsione l'insediamento di 143 A.E.

Considerate le diverse destinazioni presenti all'interno del comparto, è stato previsto l'inserimento di degrassatori, necessari al trattamento dei reflui provenienti dalle diverse attività previa l'immissione nella rete fognante.

4f. RETI INFRASTRUTTURALI RETI FOGNARIE PER ACQUE METEORICHE E INVARIANZA IDRAULICA.

La presenza di rete fognaria bianca sulla Via Amendola, permette il facile allacciamento del comparto. In relazione al trattamento delle acque meteoriche e calcolo dell'Invarianza Idraulica, le soluzioni progettuali adottate prevedono, la suddivisione del comparto, tra area privata e area pubblica.

Le soluzioni progettuali adottate sono le seguenti:

- dimensionamento della linea fogna bianca all'interno del parcheggio pubblico, usando tubi DN400 per uno sviluppo complessivo pari a ml. 270,57;
- inserimento di zona in depressione mq. 1.325,00 mq. perfettamente raccordata al terreno circostante ed h. media pari a cm. 0,15;
- impiego di pozzetti 150 x 150 cm;
- linea DN 200 e pozzetti a caditoia 60 x 60 cm.

La soluzione adottata porta ad ottenere un volume utile di laminazione pari a **mc. 270,57 > 266,62 mc.**

4g. RETI INFRASTRUTTURALI RETI DI DISTRIBUZIONE GAS METANO

Si cercherà di ottemperare mediante l'impiego di fonti rinnovabili.

4h. RETI DISTRIBUZIONE ENERGIA ELETTRICA E TELECOMUNICAZIONI

Il parere rilasciato da parte di E-distribuzione prevede la realizzazione di una nuova cabina Enel.

4i. SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area d'intervento, come già detto, fa parte del più esteso comparto "Ex Sfir", che in occasione della

cessazione dell'attività, era stato oggetto d'indagini per verificarne l'eventuale stato di contaminazione del sito. Il procedimento si è concluso, come emerge dal verbale allegati, verificando la *non contaminazione del sito segnalando* tuttavia che, in occasione della rimozione dei serbatoi esistenti nell'area, alcuni campioni di terreno prelevati mostravano concentrazioni di idrocarburi pesanti (C> 12). All'interno del verbale conclusivo la Provincia di Forlì Cesena puntualizza che le trasformazioni del sito "Ex Sfir" che prevedano di realizzare al suo interno, aree destinate a verde di mitigazione o privato e/o aree destinate ad uso residenziale (non presenti da progetto), saranno possibili solo previa verifica della non contaminazione dell'area interessata dalla trasformazione.

Alla luce delle necessità d'indagine esposte in precedenza, sono state condotte verifiche direttamente con la precedente proprietà Sfir e con i referenti Arpae (Dott.ssa Piombi - Dott.ssa Ravaioli) a conoscenza dello storico dell'area. Dagli studi condotti, è emerso infatti, che l'area oggetto di progettazione, da sempre destinata alla sosta dei camion in arrivo, non risulta interessata da concentrazioni di idrocarburi. Alla luce però, di questa preesistenza, sono state eseguite indagini su n. 6 punti di campionamento a dimostrazione della non contaminazione della ns area.

4I. ASPETTI ECOLOGICI, NATURALISTICI E PAESAGGISTICI

La componente "verde" è parte integrante del progetto stesso, non solo in termini di riqualificazione di detto comparto, ma aspetto fondamentale del messaggio che la ditta Bernardi vuole trasferire e legare al suo marchio.

Il verde di progetto, sarà scelto per soddisfare le esigenze prioritarie:

- arredo delle aree urbanizzate e qualità urbana;
- mitigazione diretta degli impatti (prevalentemente interferenza visiva)
- abbattimento delle emissioni CO2 di altri inquinanti e di polveri sottili;
- mantenimento dei parametri quali-quantitativi relativi alla regolamentazione degli ambiti di rete ecologica, come previsti nella pianificazione vigente;

In relazione a queste priorità sono state definite le seguenti categorie funzionali del verde di progetto:

- *di mitigazione di impatto*
- *ecologico ambientale*
- *paesaggistico - urbanistica (verde stradale e parcheggi)*

Si ipotizza di mantenere a prato la maggior parte delle zone verdi, eventualmente impiegando movimenti di terreno (dune) ricoperti solo da vegetazione erbacea, proprio per offrire il suo utilizzo di parco all'utenza delle attività terziarie presenti (ristorante, piazza ciclisti, ecc...) e all'intera città, impiegando una struttura vegetale alta e compatta verso tutte le zone più lavorative e/o urbanizzate.

Inoltre l'ambito, oggetto di studio è caratterizzato dalla presenza di Fascia Ecologica di tipo 2 e 3.

In fase progettuale sono state inserite specie autoctone, nel rispetto del Regolamento Comunale vigente.

Inoltre, nella relazione specialistica del verde sono indicate le capacità di rimozione degli inquinanti che dimostrano la volontà di rendere l'insediamento di progetto pienamente compatibile con il territorio circostante.

Di seguito si riporta la Tavola del verde di mitigazione

MATRICE DI COERENZA INTERNE (progetto BRN)		OBIETTIVI- VARIANTE AL PSC - AMBITO A11-18						
		Conversione e rigenerazione nel tessuto del centro città di un area industriale dismessa	Formazione di nuova polarità urbana	Integrazione con comparto di riqualificazione A11-01/A17	Implementazione ed integrazione del sistema di connessione urbana e territoriale	Acquisizione di aree pubbliche e realizzazione di servizi pubblici alla città e al territorio	Innesadimento di spazi e funzioni pubbliche e private a livello avanzato	Desigillazione del territorio
CONDIZIONI SPECIFICHE - SCHEDA AMBITO A11-18	Verifica ed adeguamento degli innesti con la Via Emilia e ricucitura - riqualificazione degli assi viari esistenti							
	Recupero e realizzazione dei collegamenti funzionali (ex binari-ciclopiste)							
	Possibilità di accorpamento della presente area di riqualificazione in più vasto comparto comprendente anche l'area Orbat							
	Recupero e connessione funzionale e concettuale con sito A17 Ex Vasche							
	Analisi dell'edificato esistente, dei segni e delle permanenze in ragione della possibilità di recupero e rifunzionalizzazione							
	Elevata qualità di progettazione urbanistica e architettonica							
	Elevata sostenibilità degli interventi urbanistico - edilizi							
	Ricucitura ed integrazione delle aree di cintura periurbana - rete ecologica							

Forlimpopoli, 10/03/2021

Il Tecnico Arch. Mazza Silvia

