

ACCORDO OPERATIVO - AMBITO A13 - 03 PER INSEDIAMENTO LOGISTICO DENOMINATO "ALPPACA", DERIVANTE DALL'ATTO D'INDIRIZZO (SCHEDA N. 14) APPROVATO CON DEL. C.C. N. 72/2018 AI SENSI DELL'ART. 4 LR 24/17. PROPONENTE: DITTA GE.SCO. S.R.L.

CONDIZIONI E PRESCRIZIONI DI ATTUAZIONE
(aggiornamento a seguito del CUAV 28 marzo 2024)

Premesse:

L'accordo è attuato nel rispetto della pianificazione territoriale ed urbanistica vigente, del Regolamento Urbanistico Edilizio e al Regolamento del verde comunale vigenti, nonché a tutti i pareri interni e quelli degli Enti esterni e della commissione per la Qualità Architettonica e Paesaggistica.

Il presente accordo attiene al livello urbanistico e preliminare degli interventi. Gli interventi e le opere saranno successivamente soggetti a tutti gli approfondimenti e dettagli tecnici della fase esecutiva ed autorizzativa che seguirà l'approvazione dell'Accordo Operativo (permesso di costruire opere di urbanizzazione, progettazione esecutiva delle singole opere pubbliche, permesso di costruire per gli edifici privati, procedure espropriative, etc...).

Il presente accordo è integrato dalle condizioni e prescrizioni di seguito riepilogate derivanti dall'istruttoria tecnica del Comune, preliminari all'approvazione dell'Accordo stesso, da verificare, recepire in fase di approvazione e nelle fasi attuative successive:

Condizioni generali:

1 – Utilizzo Scalo Merci Poichè l'utilizzo dello Scalo Merci costituisce una condizione insediativa richiesta dal PSC per lo sviluppo di parte dell'Ambito A13-03 (SCHEDA PSC A13-03) la quale definisce in tal modo gli usi possibili :

- *insediamenti industriali, artigianali di produzione e terziari connessi alla logistica dei trasporti dimensionati o strutturali all'uso e fruizione dell'attiguo scalo merci;*
- *altri usi produttivi generici non potranno superare il 50% delle SL insediabili;*

la conformità urbanistica del presente accordo operativo per l'insediamento dell'attività logistica è subordinata al rispetto dell'impegno all'utilizzo dello scalo ferroviario, richiamato l'assenso preliminare da parte del soggetto gestore dello Scalo in data 07/11/2022, con prot. n. 22174. A tal fine si ritiene di dover meglio circostanziare gli impegni del proponente (art. 9 della Convenzione) anche rispetto alle tempistiche, articolando l'impegno nel seguente modo:

- fin dalla stipula della convenzione il soggetto attuatore si dovrà impegnare ad attivare le necessarie interlocuzioni con i soggetti titolari e gestori dello Scalo Merci della Romagna (Villa Selva), al fine di organizzare per tempo l'utilizzo dello scalo, coinvolgendo ovvero rendendone edotto il Comune di Forlimpopoli;

- a tal fine il soggetto attuatore, parallelamente alla fase progettuale esecutiva si impegna a redigere un Programma di Gestione delle Merci, che comprenda e dimensioni anche l'utilizzo dello **Scalo Merci ferroviario di Villa Selva**, condiviso con i suddetti titolari e gestori dello scalo medesimo, basato su:

- alle previsioni del PIANO DI SVILUPPO DELL'AREA LOGISTICA del Soggetto Attuatore e/o del soggetto/i utilizzatore/i;
- stadi attuativi e funzionali programmati;

- approfondimenti effettuati nella VALSAT.

- Il Programma condiviso dovrà essere presentato al Comune di Forlimpopoli al momento della richiesta del permesso di Costruire dell'edificio privato;

- E' necessario che gli stessi titoli abilitativi (rilascio Permesso di Costruire, agibilità) degli edifici privati siano subordinati e corredati da apposito atto di impegno da parte del soggetto attuatore/utilizzatore di conferimento allo Scalo.

2 - L'ipotesi di un accesso lato ovest (lato Forlì) nel presente Accordo assume valore programmatico. La sua necessità di sua futura realizzazione potrà essere presa in considerazione e verificata con il coordinamento di un eventuale sviluppo del fronte forlivese.

3 - L'A.O. prende atto che il soggetto attuatore si farà carico della progettazione, finanziamento, esecuzione dei lavori, mentre resta in capo al Comune di Forlì (RUP dell'opera pubblica Strada collegamento veloce - Comune di Forlì e Comune di Forlimpopoli) la competenza delle specifiche procedure autorizzative e supervisione delle stesse.

4 - Poichè la realizzazione delle condotte CER dovrà avvenire preliminarmente alla realizzazione della porzione stradale interferente, sulla base di un cronoprogramma di sincronizzazione degli interventi, da concordare tra i due diversi esecutori, l'Accordo Operativo, così come le successive fasi esecutive, dovranno via via recepire gli esiti delle parallele procedure dell'opera viaria principale ai fini della sua esecuzione.

5 - Rete ecologica

Poichè il progetto di rete ecologica è stato rafforzato ed identificato sia in aree pubbliche che in aree private, ai sensi dell'art. 4.13 del RUE è necessario stabilire in accordo tra amministrazione comunale e soggetto attuatore le modalità di gestione della porzione ricadente in area privata, prevedendone la possibilità di uso pubblico lungo la Via Paganello e la via Giulio II.

Il progetto esecutivo del verde privato, pertanto, si conformerà a tale utilizzo, compatibilmente con le preminenti funzioni mitigativa ed idraulica dell'area ed individuando anche un possibile collegamento/percorso percorribile tra le porzioni interessate.

Tale condizione dovrà essere applicata e gestita da ambo le parti in fase di definizione del progetto esecutivo delle opere, e disciplinata tramite specifico accordo/atto, fermo restando la cura e manutenzione a carico del soggetto attuatore. L'accordo di fruizione potrà altresì definire modalità più specifiche, quali, ad es. orari, minimi allestimenti, chiusura, etc...

6 – Gestione e manutenzione dell'area

Vista l'entità del progetto e gli impegni posti in capo al soggetto attuatore:

- manutenzione e gestione del parcheggio P01;
- manutenzione delle aree verdi pubbliche;
- manutenzione gestione (anche pubblica) della rete ecologica;
- monitoraggio di sostenibilità;
- utilizzo scalo merci;

considerato che il soggetto attuatore nella sua attività logistica fa riferimento alla presenza di più partner commerciali, è necessario che venga assicurata, già dalla convenzione urbanistica, l'individuazione di una gestione unitaria, ovvero di un referente unico, per tutte le attività che riguardano gli impegni assunti con la presente convenzione urbanistica.

Opere di Urbanizzazione e Opere pubbliche

5 - In fase di permesso di costruire delle opere di urbanizzazione il progetto delle aree verdi pubbliche dovrà:

- costituire un *unicum* ecologico e progettuale con quello delle aree verdi di pertinenza dell'asse FMI (identificata con il n. 6 nel progetto di FMI);
- caratterizzare l'allestimento e l'attrezzatura minima in ragione della sua possibile fruizione;
- rinviando anche al punto successivo, nei parcheggi il verde dovrà essere disposto in modo tale da garantire l'effetto di ombreggiamento continuo a maturazione delle chiome;
- anticipare quanto possibile, con le esigenze di cantiere, la messa a dimora delle alberature e degli arbusti, al fine di avviarne l'attecchimento e crescita durante gli anni di realizzazione dei lavori.

6 – La sistemazione interna ai perimetri delle aree di parcheggio (distribuzione stalli) deve ritenersi indicativa ai fini di poter apportare, in fase di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione (permesso di costruire), ogni miglioramento atto ad aumentare le prestazioni e potenzialità ecologiche dell'area, anche in coerenza alle strategie che verranno man mano definite nel PUG.

In particolare per i due parcheggi centrali (P01 e Ppertinenziale), data l'ampiezza, occorrerà in fase di PdC Opere di urbanizzazione:

- effettuare un attento studio dell'orientamento distributivo degli stalli in modo da massimizzare l'effetto ombreggiante delle alberature e/o di eventuali future pensiline fotovoltaiche;
- garantire la dotazione, per ciascuna area di parcheggio, di un adeguato e proporzionale numero di stazioni di rifornimento per auto elettriche, distribuzione di postazioni per bici e motocicli e di ricarica bici elettriche;
- ombreggiare tutto il percorso pedonale e ciclabile curvilineo laterale al P01 e AF2, (dalla rotatoria GE.SCO srl all'ingresso pedonale dello stabilimento) con soluzione arborea e/o pensiline integrabili da fotovoltaico;
- integrare per quanto possibile di alberature/pensiline ombreggianti anche i parcheggi minori.

7 - Data la vastità del comparto, richiamato quanto sopra, in fase di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione e delle dotazioni pubbliche potranno essere apportate modifiche necessarie ad ottimizzare ed integrare il disegno urbanistico, ovvero necessarie a migliorare/integrare le prestazioni tecniche, ecologico – ambientali ad esse connesse, adottando soluzioni ottimali nelle connessioni interne (ad es. rotatoria parcheggi P01-P02).

8. Più in generale, il progetto esecutivo delle aree pubbliche dovrà essere attuato adottando le Nature Based Solutions.

9 – Via Paganello - Si ritiene necessario che, in concomitanza della fine dei lavori, tutto il tratto interessato dagli stessi, sia oggetto di ripristino e sistemazione dell'asfalto/tappeto di usura e/o altri eventuali ripristini che si dovessero rendere necessari dai lavori del presente accordo.

10 - In fase esecutiva delle opere di urbanizzazione si ravvisa la necessità di dettagliare al meglio il disegno e le soluzioni tecniche di marciapiedi, viabilità e annessi, in particolare nell'urbanizzazione pubblica lotto 01 e lato sud parcheggio P01, indicandone gli accessi.

11 – Illuminazione pubblica.

In prossimità della rotatoria San Leonardo – il progetto di illuminazione si dovrà coordinare con quello di FMI al fine di evitare discontinuità o sovrapposizione dell'impianto.

Sul collegamento viario a Via Savadori non è prevista illuminazione. Dato che essa corre parallela alla strada principale, occorrerà verificare e coordinarsi con il progetto di FMI.

12 – Sottoservizi

ENEL - Prevedere predisposizione collegamento cabina elettrica per eventuale comunità energetica (vedi anche VALSAT). Inoltre, in sede di progetto delle opere di urbanizzazione dovrà

essere verificata soluzione alternativa di collegamento delle aree pubbliche alla nuova cabina elettrica attraverso la viabilità pubblica (Via Paganello).

GAS - Il nuovo punto di approvvigionamento è stato ubicato in area GE.SCO srl su lotto fondiario, con spostamento dell'attuale rete. Tale punto è pensato per l'alimentazione dell'attività GE.SCO srl. E' necessario garantire la possibilità di allaccio anche alla rete GAS dei lotti L01 e L02.

TELEFONIA – in fase di OOUU Si richiede una rappresentazione più chiara della rete di progetto e dei punti di allaccio. Si chiede altresì di verificare, congiuntamente all'amministrazione comunale, la fattibilità e tempistica dei programmi di estensione della rete a fibra ottica con i soggetti gestori, al fine di coordinarne e ottimizzare eventuali interventi in occasione dei lavori lungo la via Paganello.

13- Sistema idraulico – Invarianza idraulica

Stante l'ampio margine volumetrico, in fase di progettazione delle opere di urbanizzazione si richiede di verificare che il tirante idrico massimo delle depressioni per invarianza non superi i 30 cm., essendo collocate in area pubblica.

14 – Opere e Lavori

In merito al cronoprogramma dovrà essere costantemente monitorato il rapporto tra il cronoprogramma GE.SCO srl e quello di realizzazione della strada di collegamento Forlì – Forlimpopoli, in particolare per le necessarie concomitanze di cantiere, per garantire la funzionalità delle fasi di intervento, nonché per garantire il tempestivo collegamento alle due bretelle Savadori – Paganello.

15 - Ulteriori misure di sostenibilità.

- L'area parcheggio P01, data ampiezza e posizione, potrebbe candidarsi come spazio per comunità energetica del Comune di Forlimpopoli. Si chiede di predisporre nell'impianto di pubblica elettricità tale possibilità (si rinvia a quanto meglio specificato alla tematica n. 15 della proposta tecnica di controdeduzioni alle osservazioni pervenute).

- Tutti i parcheggi dovranno essere ombreggiati, con continuità. L'orientamento distributivo dei parcheggi sarà studiato in maniera ottimale in fase di progetto esecutivo, aumentando, se necessario, le essenze arboree.

- Dettagliare lo studio dei percorsi ciclabili interni al comparto per valutare possibilità ombreggiamento;

- Onde ridurre pericoli di potenziale allagamento:

- nella progettazione delle opere di urbanizzazione (marciapiedi, aiuole, etc.. studiare accorgimenti massimizzanti la ricezione e dispersione delle acque di pioggia);
- evitare che i nuovi rilevati stradali intorno alle abitazioni formino sistemi chiusi impedenti l'ottimale deflusso delle acque;
- escludere nelle NTA i vani interrati, salvo vani tecnico impiantistici;
- In generale garantire stalli permeabili ad alto grado di invarianza idraulica.

- Prevedere, in accordo con il soggetto gestore del servizio pubblico (AMR), la possibilità di dedicare un punto fermata autobus internamente alla nuova lottizzazione o più prossimo ad essa.

- L'ambito AF3, in luogo dell'arboricoltura da legno, nell'area individuata sulla tavola B02 come rete ecologica, con essenze arboree ed arbustive al pari della restante fascia di rete verde così da completarne la funzionalità mitigativa ed ecologica della via Paganello.

- I bacini di laminazione saranno studiati, senza pregiudizio della loro funzionalità, per accogliere anche un significativo n. di essenze arboree, data la loro estensione.

- I posti auto in area fondiaria AF2 dovranno essere permeabili e/o semipermeabili, ombreggiati con alberi e/o pensiline integrabili con fotovoltaico.

- Le aree fondiarie dovranno prevedere sistemi per raccolta e recupero acque di pioggia per loro riutilizzo a fini irrigui, lavaggio piazzali, altro...

- In sede di redazione del progetto della ciclabile San Leonardo occorre verificare l'ampiezza (raggio-diametro) della nuova rotatoria SP San Leonardo /Via Mattei, in quanto pur se il traffico pesante sarà prioritariamente dirottato sulla strada di collegamento LOTTO 1 e LOTTO 2, è da presumere che possa persistere una quota di traffico pesante di livello locale.

16 – Edificio Privato (AF01 - AF02)

Date le dimensioni, per l'edificio da realizzare in area privata si richiede un attento controllo stilistico e planovolumetrico con specifico studio, rendering, studio colori, finiture, etc., che garantiscano la qualità architettonica dell'intervento ed il suo inserimento di contesto. In tal senso si prescrive che tutti gli interventi in fase attuativa siano nuovamente sottoposti al parere della Commissione per la Qualità Architettonica e Paesaggistica.

In fase di redazione del progetto edilizio è necessario verificare l'ombra generata dal corpo edilizio sull'ambiente circostante, al fine di escludere un sostanziale impatto da ombra riportata sugli edifici circostanti. A tal fine il progetto edilizio da sottoporre alla CQAP, dovrà essere corredato da specifica e dettagliato diagramma delle ombre reali, in funzione dell'orientamento dell'edificio e delle diverse fasi di irraggiamento solare nell'arco sia dell'anno che della giornata.

Qualora sia verificato un impatto in tal senso sarà necessario adeguare l'articolazione plano volumetrica del fabbricato al fine di annullarne o minimizzarne l'impatto.

17 - Monitoraggio

Occorre integrare, anche in convenzione e nelle NTA, la stesura di un programma di monitoraggio. Tale programma, a carico del SOGGETTO ATTUATORE, che dovrà tener conto di un set di indicatori che misurino e diano conto degli impatti effettivi (negativi e positivi) e delle conclusioni della Valsat. Si propongono i seguenti, ad integrazione di quelli già indicati al capitolo della VALSAT:

Traffico e Gestione merci

Monitoraggio flussi:

monitoraggio traffico su arterie minori (Paganello Savadori), ovvero definizione delle misure atte alla direzione dei flussi pesanti e leggeri senza aggravio della rete minore.

monitoraggio flussi merci:

n. mezzi provenienti da Scalo Merci / n. Mezzi conferenti a scalo merci (tn. Merci/su tn. Produzione totale) considerare anche apporto di altri stabilimenti partner del proponente.

Report consumi:

Energia: - Energia elettrica consumata

Energia generata da fnr (fotovoltaico)

Bilancio energetico

Poichè le stime della Valsat definiscono che l'impianto fotovoltaico di 1 MW andrà a soddisfare circa i 2/3 del fabbisogno energetico complessivo, a seguito del monitoraggio energetico, sulla base dell'effettivo bilancio, sarà valutata la necessità di integrare l'edificio con successivo intervento di produzione energetica da fonte rinnovabile, al fine di perseguire l'autosufficienza energetica dello stesso.

Occupazione:

n. assunzioni

Scarichi ed invarianza: monitoraggio funzionalità rete idraulica.

Il Programma di Monitoraggio dovrà indicare tempistiche ed intervalli di esecuzione dei rilievi. Gli esiti di monitoraggio da condursi ante insediamento attività e post insediamento attività, e per intervalli temporali o di funzionalità predifiniti, dovranno essere consegnati al Comune il quale si avvarrà degli Enti competenti per la valutazione.

Il Report complessivo di monitoraggio dovrà dare conto di un bilancio ambientale del sito.