

ACCORDO OPERATIVO AMBITO A13 - 03 PER INSEDIAMENTO LOGISTICO DENOMINATO "ALPPACA" (Scheda n. 14, Atto d'indirizzo - approvato con del. C.C. n. 72/2018, ai sensi dell'art. 4 L.R. 24/17 e ss.mm.ii.) PROPONENTE: DITTA GES.CO. S.R.L.

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.

In data 28/03/2024 il presente Accordo Operativo è stato sottoposto al Comitato Urbanistico di Area Vasta, il quale ha formulato il proprio **parere motivato favorevole condizionato**, ai sensi dell'art. 38, comma 10, fascicolato in Allegato 2. .

Si riporta di seguito il parere CUAV (Estratto Allegato A del Parere):

**PARERE MOTIVATO FAVOREVOLE
CONDIZIONATO**

1. Al completo recepimento in fase di approvazione dell'Accordo operativo delle PRESCRIZIONI indicate nel Verbale della seduta conclusiva del CUAV del 28/03/2024, formulate dagli Enti competenti in materia ambientale (Allegato A) e delle condizioni riportate ai p.ti da A.1 ad A.7 del parere di Valutazione di sostenibilità ambientale VALSAT (prot. prov.le n. 9321/2024) (Allegato B), allegati al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

2. Per la necessità di garantire l'immediato avvio e l'attuazione celere degli interventi in coerenza con i presupposti di legge di cui all'art. 4, comma 5, della LR 24/17, tenuto conto della tipologia e della dimensione del progetto, si chiede che tutte le opere pubbliche e private siano concluse nel limite temporale di 7 anni, assicurando l'acquisizione di tutte le aree pubbliche e una logica attuativa che non lasci porzioni inattuate. Il limite temporale dovrà essere recepito e aggiornato in tutti i relativi elaborati dell'Accordo, nelle more di approvazione dello stesso, congiuntamente agli altri interventi correttivi evidenziati in tale sede e nei pareri acquisiti;

3. In relazione alla necessità di acquisire il parere definitivo e conseguente nulla osta da parte di SNAM per il superamento delle interferenze delle opere in progetto, si evidenzia che le eventuali varianti e/o opere di protezione richieste in fase esecutiva, non dovranno costituire modifiche sostanziali all'assetto insediativo dell'Accordo operativo valutato entro il CUAV;

4. Il CUAV concorda nel segnalare ai fini di un corretto sviluppo delle dinamiche territoriali afferenti allo Scalo merci, la necessità di prevedere opportune azioni e accordi territoriali tra le amministrazioni interessate, allo scopo di massimizzare l'utilizzo dello scalo merci ferroviario romagnolo, favorendone il potenziamento come polo modale di scambio e per ricercare azioni per un fattivo impegno delle imprese a far viaggiare una quota considerevole delle merci per ferrovia, al fine di ridurre il traffico veicolare ed il conseguente inquinamento;

5. La Regione Emilia-Romagna viste le integrazioni trasmesse dal Comune di Forlimpopo-

li ritiene necessario esprimere le seguenti prescrizioni:

- ai sensi del combinato disposto degli art. 4 e 38 della L.R. 24/17 occorre che tutti gli elaborati facenti parte l'accordo, vengano portati a piena coerenza prima dell'approvazione; si chiede, pertanto, di eliminare da tutti i documenti, con particolare riguardo agli aspetti di progetto urbano, alla convenzione e al cronoprogramma di inizio e fine lavori, ogni riferimento relativo a:

- future e possibili varianti;
- modifiche e variazioni ai contenuti dell'accordo.

Allegati:

A A. VERBALE CUAV del 28/03/2024 (pareri allegati)

B B. Relazione istruttoria propedeutica all'espressione dei pareri di competenza in sede di CUAV" prot. prov.le n. 9321/2024 recante:

C – Parere motivato sulla valutazione ambientale-VALSAT ai sensi dell'art. 19 comma 4 della L.R. 24/2017 e ss.mm.ii. e dell'art. 15 comma 1 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.,

D – Parere di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008;

E C. Verbale CUAV del 03/11/2023 prot. prov.le n.31911/2023;

Tenuto conto che il comma 12 dell'art. 38 prevede che:

Nei trenta giorni successivi alla scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni di cui al comma 8, ovvero successivi alla scadenza del termine per la formulazione del parere del CU ai sensi del comma 10, il Consiglio comunale autorizza la stipula dell'accordo, a norma dell'[articolo 11, comma 4-bis, della legge n. 241 del 1990](#), decidendo in merito alle osservazioni presentate. Il Consiglio è tenuto:

- a) ad adeguare l'accordo al parere formulato dal CU ai sensi del comma 10 del presente articolo, ovvero ad esprimersi sullo stesso con motivazioni puntuali e circostanziate;*
- b) ad adeguare l'accordo alle prescrizioni stabilite dal provvedimento di verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 39, comma 4.*

Si intende qui ripercorrere ed evidenziare i vari punti del parere di cui sopra, pervenuto al prot.n. 7264 in data 10/04/2024, al fine di esplicitare l'intervento di adeguamento dell'accordo operativo, ovvero ad esprimere le motivazioni puntuali e circostanziate sullo stesso.

RECEPIMENTO PARERE MOTIVATO CUAV

1. Al completo recepimento in fase di approvazione dell'Accordo operativo delle PRESCRIZIONI indicate nel Verbale della seduta conclusiva del CUAV del 28/03/2024, formulate dagli Enti competenti in materia ambientale (Allegato A) e delle condizioni riportate ai p.ti da A.1 ad A.7 del parere di Valutazione di sostenibilità ambientale VALSAT (prot. prov.le n. 9321/2024) (Allegato B), allegati al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

Recepimento Pareri Enti (Allegato A Verbale Seduta conclusiva)

Tenuto conto che in allegato al Verbale sono stati allegati i pareri dei seguenti Enti:

- Società Gestione Scalo Merci
- ATERSIR
- Romagna Acque Società delle Fonti
- SNAM
- ARPAE

Si recepiscono i pareri e le prescrizioni, sottolineando che in fase di presentazione dei permessi edilizi verranno prodotte le documentazioni richieste.

Inoltre si comunica che gli indicatori di monitoraggio proposti, che vertono principalmente sul tema degli impatti da traffico/rumore, sono stati recepiti nelle NTA dell'Accordo Operativo al fine di supportare il processo tecnico di attuazione proprio dell'Accordo, del suo progetto urbanistico e edilizio, nonché di indicare le eventuali successive misure correttive da assumersi. L'analisi diagnostico – strategica dell'intero comparto urbano confluirà in apposita sezione del sito web del Comune, una volta predisposto ed avviato il Piano di Monitoraggio.

ARPAE - ISTRUTTORIA PER CUAV DEL 28/3/2024

Parere favorevole alle seguenti condizioni:

1. Non andrà permesso il transito di mezzi pesanti, compresi furgoni, nella Via Paganello. Questo perché, con la realizzazione della bretella dalla Via Paganello verso Nord, nei pressi dell'archivio comunale, questa nuova strada potrebbe costituire una alternativa di itinerario e creerebbe impatti, soprattutto da rumore alle abitazioni presenti;
2. Andrà eliminata la quinta alinea del comma 6 dell'art. 3 "operazioni preliminari ed elementi di partecipazione" delle "Norme Tecniche di Attuazione, 29/01/2024, prima revisione". Questo in quanto si evidenzia che l'enunciato è privo di riferimenti normativi;
3. Andrà specificata, al comma 10 dell'art. 4 "indici e parametri urbanistico edilizi", una quota massima del piano finito delle strade/piazzali in maniera che non si causino impatti verso le aree confinanti. Per la competenza ci si riferisce alla ricaduta delle emissioni da traffico interno (ad esempio polveri, inquinanti dagli automezzi, rumore da rotolamento), e delle attività svolte (ad esempio, come sopra, ricaduta di polveri e aerosol).

ASPETTI ACUSTICI

Pertanto si esprime il nulla osta all'intervento alle seguenti condizioni:

- A) Al momento dell'installazione dell'attività nell'edificio, lo studio di impatto acustico definitivo, redatto ai sensi della normativa vigente e dei regolamenti locali, dovrà considerare la presenza della ferrovia, dello scalo merci ferroviario e della sua mitigazione acustica e di eventuali fenomeni di riflessione delle onde sonore come sopra osservato;
- B) Le unità tecniche esterne da installarsi (ad esempio impianti di condizionamento, aspiratori sistemi di abbattimento e/o depurazione) andranno posizionate in modo tale che l'edificio possa fungere da schermo acustico per le abitazioni. Se installate sulle coperture dovranno essere raggruppate (isole impiantistiche) in posizione baricentrica lontana dalle abitazioni e poste all'interno di un sistema schermante;
- C) Andrà eliminata la sesta alinea del comma 6 dell'art. 3 "operazioni preliminari ed elementi di partecipazione" delle "Norme Tecniche di Attuazione, 29/01/2024, prima revisione". Questo in quanto si ritiene che un clima acustico consono alla residenza debba essere non superiore al valore limite di immissione della IV classe.

Inoltre si prescrive che dovranno essere eseguite fonometrie post operam presso i ricettori al fine di verificare le risultanze della progettazione. Se risultassero valori di rumorosità superiori ai due dBA (2 dBA, rumorosità percepibile), rispetto alla situazione prefigurata, andranno previste azioni di mitigazione. Si ritiene sufficiente che i rilievi siano eseguiti almeno ai ricettori individuati nello studio di cui alla premessa, coi numeri 6 e 10, per il lato Nord, e coi numeri 1, 3 e 5, per il lato Sud, si ritiene comunque opportuna una modellazione complessiva. Per i ricettori individuati, ma facenti parte dei ricettori di cui alla progettazione della "strada di

collegamento veloce Forlì-Cesena lotti 1° e 2°" (7-22, 9-87 e 118) andrà fatto riferimento a quelle verifiche. Le fonometrie andranno eseguite in giornate feriali, della durata di almeno 24 ore (periodi di riferimento diurno e notturno), ai vari piani abitati e andranno integrate con quelle di cui alla "strada di collegamento veloce Forlì-Cesena lotti 1° e 2°", come sopra specificato. I risultati degli studi andranno inviati, dopo i rilievi e le stime post operam all'Amministrazione comunale e a Arpae per la valutazione.

COMPATIBILITA' AMBIENTALE VALSAT

*Si ritiene il progetto **ambientalmente compatibile alle condizioni e prescrizioni su espresse.***

Infine, considerata la contingenza che permette a questo CUAV di analizzare in maniera pressoché sincrona varie trasformazioni territoriali che graviteranno sulla dorsale della "strada di collegamento veloce Forlì-Cesena", si ritiene che tutte queste trasformazioni, se attuate, influenzeranno le dinamiche urbanistiche-territoriale in maniera sostanziale, soprattutto a livello di traffico e rumorosità.

Alla luce di quanto sopra si osserva, valevole anche come contributo per i futuri strumenti pianificatori (PUG, zonizzazione acustica), che sarà necessario un approfondimento sul traffico e la rumorosità indotta. Pertanto si ritiene che debba esser predisposto uno studio (piano di monitoraggio), sul traffico e la rumorosità, presso le arterie che potrebbero essere interessate, in un prossimo futuro, da flussi anche importanti derivanti dalle attuazioni in istruttoria. Andranno studiate le criticità attuali e valutate quelle future e ricercate azioni per le eventuali criticità che emergessero.

Si comunica che gli indicatori di monitoraggio proposti, che vertono principalmente sul tema degli impatti da traffico/rumore, sono stati recepiti nelle NTA dell'Accordo Operativo al fine di supportare il processo tecnico di attuazione proprio dell'Accordo, del suo progetto urbanistico e edilizio, nonché di indicare le eventuali successive misure correttive da assumersi. L'analisi diagnostico – strategica dell'intero comparto urbano confluirà in apposita sezione del sito web del Comune, una volta predisposto ed avviato il Piano di Monitoraggio.

Verificato dal verbale che in seduta hanno confermato il loro parere anche i seguenti Enti:

AUSL – *Riferisce parere positivo per quanto di competenza, segnalando la necessità di correggere alcuni refusi presenti nella VALSAT in merito alla destinazione produttiva. Si prende atto. Nelle more di approvazione dell'Accordo si provvederà a "ripulire" il testo.*

CER – *Conferma la disponibilità del consorzio a portare acqua in questo comparto. Riferisce che in relazione alla disamina del progetto esecutivo relativo alle interferenze della realizzazione del bypass il parere è favorevole e il cronoprogramma risulta compatibile. Ciò che manca al progetto è l'impegno da parte di GESCO di trascrivere le servitù di passaggio sulle aree dove saranno collocate le tubazioni a favore del demanio. Inoltre aggiunge che il soggetto attuatore dovrà chiedere al CER due concessioni su strade che sono nell'insediamento, perché gravano su condotte che non devono essere spostate, tale richiesta andrà fatta anche al Consorzio della Romagna.*

In proposito si precisa che le aree su cui graveranno le nuove servitù saranno cedute al Comune, mentre altre due minime porzioni riguarderanno soggetti espropriati in sede di attuazione del progetto della Strada di collegamento veloce LOTTO 1, come indicato nella delibera di approvazione. Pertanto sarà cura del Comune di Forlimpopoli in coordinamento da un lato con il Soggetto attuatore, dall'altro con il Comune di Forlì (tramite la Società FMI) nell'ambito delle procedure espropriative della Strada di collegamento veloce coordinare gli adempimenti relativi alle nuove servitù da apporre

a favore del Demanio. Si richiama in proposito anche il parere espresso dall'Agenzia del Demanio acquisito al prot. n. 14767_01-08-2023.

Per quanto riguarda le opere stradali di progetto proposte dal Soggetto Attuatore, in fase di richiesta di Permesso di Costruire verrà avviata apposita procedura per il rilascio delle concessioni di attraversamento delle condotte CER, così come per quelle in forza al Consorzio di Bonifica.

Trattandosi di una parte in confine tra ambito pubblico e privato, verrà individuato nella fase di dettaglio esecutiva il referente a cui fare capo.

Consorzio di Bonifica – *Riferisce che dal punto di vista dei permessi occorrerà presentare richiesta di concessione per l'esecuzione dei nuovi tracciati e contestualmente definire l'inertizzazione delle condotte che saranno abbandonate, il tutto unitamente al trasferimento dei diritti per i nuovi tracciati, quindi all'apposizione della servitù di acquedotto a favore del Consorzio.*

Riconferma il parere favorevole condizionato di competenza fornito in data 15/09/2023 (protocollo del Consorzio n. 28699) in quanto l'ultima versione degli elaborati è stata migliorata e sono stati chiariti gli aspetti richiesti.

Sarà comunque necessario rapportarsi con il Demanio per quel che riguarda i passaggi dei diritti che seguono le deviazioni di alcuni tratti di canali, quindi saranno da elaborare le richieste di sdemanializzazione e acquisto dei vecchi alvei, e la proposta di demanializzazione per quel che riguarda i nuovi alvei. Inoltre, in merito ai tombinamenti sui canali consorziali in sede di richiesta concessione, occorrerà acquisire la dichiarazione di pubblica incolumità. Per ultimo aggiunge che, in relazione alla nuova strada che sta realizzando FMI, bisognerà capire chi gestirà gli attraversamenti con le condotte irrigue. Sarà necessario individuare a suo tempo chi si interesterà le concessioni relative alle interferenze, se il soggetto attuatore o FMI.

Si prende atto di quanto segnalato. Inoltre, tenuto conto che il presente accordo ha valore di piano urbanistico attuativo, per quanto riguarda la risoluzione dell'interferenza con le condotte irrigue l'adempimento è connesso alla fase di attuazione dell'opera pubblica stradale, per cui tutti gli adempimenti amministrativi segnalati saranno gestiti e coordinati con la società FMI, Comune di Forlì e Comune di Forlimpopoli nella fase di progettazione esecutiva delle opere, individuando il soggetto pubblico di riferimento. Si precisa infatti che il Soggetto attuatore è impegnato per quanto riguarda la progettazione, l'esecuzione ed il finanziamento delle opere.

In riferimento ai tombinamenti dei canali consorziali, in fase di esecutiva/autorizzativa si provvederà alla dichiarazione di pubblica incolumità ai sensi dell'art. 115 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. da parte del Comune di Forlimpopoli.

Per quanto riguarda le opere stradali di progetto proposte dal Soggetto Attuatore, in fase di richiesta di Permesso di Costruire verrà avviata apposita procedura per il rilascio delle concessioni di attraversamento delle condotte del Consorzio di Bonifica, così come per quelle in forza al CER. Trattandosi di una parte in confine tra ambito pubblico e privato, verrà individuato nella fase di dettaglio esecutiva il referente a cui fare capo.

Allegato B - Parere motivato sulla valutazione ambientale-VALSAT ai sensi dell'art. 19 comma 4 della L.R. 24/2017 e ss.mm.ii. e dell'art. 15 comma 1 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Soluzioni per la sostenibilità

Rispetto al punto A.1. della relazione istruttoria propedeutica. Si prende atto della richiesta di istituzione della figura del *Mobility Manager* alla luce della complessa

interazione territoriale tra i due Comuni Forlì e Forlimpopoli nell'ambito produttivo di Villa Selva. In proposito si specifica quanto segue.

Il "Decreto Rilancio" (DL 34/2020, convertito in Legge 77/2020) ha introdotto l'obbligo di nominare un Mobility Manager per tutte le aziende o gli Enti pubblici con più di 100 dipendenti, nei Comuni con popolazione superiore ad almeno 50.000 abitanti.

Tale obbligo non incombe direttamente sull'azienda, avendo il Comune di Forlimpopoli una popolazione inferiore a 50.000 abitanti, ma si ritiene condivisibile che lo sviluppo territoriale determinato dall'attuazione dell'ambito produttivo A13-03, annesso ed interagente con l'adiacente polo produttivo di Villa Selva e dello Scalo Merci, richieda un impegno dell'Amministrazione Comunale alla verifica e controllo delle condizioni di sostenibilità.

L'Amministrazione Comunale di Forlimpopoli con l'approvazione di questo Accordo Operativo, congiuntamente ad altri accordi operativi (in particolare Ambito Produttivo A13-06 Melatelo 2° stralcio), si accinge a concludere il periodo transitorio della L.R. 24/2027 attraverso il quale ha dato attuazione a diverse sue importanti previsioni ex L.R. 20/2000. È pertanto evidente ed immediata la necessità di riprendere il percorso di elaborazione e formazione del Piano Urbanistico Generale: l'attuazione periodo transitorio costituirà un nuovo importante punto di partenza e momento di considerazione delle dinamiche territoriali connesse allo sviluppo produttivo (ma non solo) posto in essere, a partire dalle analisi del Quadro Conoscitivo (diagnostico), passando per le valutazioni ambientali, arrivando alla nuova strategia del PUG.

Tale impegno risulta attuale anche alla luce della Delibera di Giunta Regionale n. 70 del 02/02/2022 con la quale è stata proposta la Zona Logistica Semplificata – ER che include anche il Comune di Forlimpopoli con l'area GES.CO e l'area Marcegaglia nello snodo intermodale Scalo Merci Villa Selva, proiettandosi anche verso Ravenna (Porto), e che richiede certamente un maggiore sforzo ed investimento nella integrazione intermodale dei trasporti.

In questa prospettiva, va da sé che l'area GES.CO vada considerata nella sua strategicità a vari livelli di scala, da quella strettamente locale e comunale a quella intercomunale, a quella di area vasta, per proiettarsi anche oltre la stessa.

Tenuto conto della discussione emersa dal verbale del CUAV e delle valutazioni espresse nel parere, in questa nuova ed allargata prospettiva si dovrà inquadrare l'impegno del Comune di Forlimpopoli a cooperare con il Comune di Forlì per costituire congiuntamente, la figura richiesta del Mobility Manager. A tal fine si dovranno ricercare ed attivare, successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo Operativo, quelle forme di collaborazione istituzionale adatte al caso (Accordo territoriale, accordi di collaborazione, convenzione, etc...) con le quali recepire, integrare, programmare ed elaborare nel concreto le azioni proposte dal parere.

Peraltro il ruolo di Mobility Manager è già svolto per il Comune di Forlì dalla società FMI, che già rappresenta anche per l'Amministrazione Comunale di Forlimpopoli il punto di riferimento della progettualità viabilistica e della mobilità del territorio. Tale circostanza potrà facilitare l'attivazione della collaborazione istituzionale necessaria per adempiere all'impegno richiesto nel parere del CUAV.

Viste le specificazioni inserite nel parere certamente il soggetto attuatore, ma tutti i soggetti insediati ed insediabili sul territorio, coopereranno con l'Amministrazione e con il Mobility Manager, più o meno direttamente, sia attivandosi al miglioramento continuo dell'organizzazione logistica, in specie favorendo in quest'area lo scambio intermodale gomma – ferro, sia in risposta agli adempimenti inerenti il tema della mobilità nel monitoraggio.

Si ribadisce che per garantire un sistema economico capace di produrre valore aggiunto e condizioni di lavoro in maniera duratura, è interesse stesso del Soggetto attuatore individuare internamente le migliori modalità di gestione delle attività che devono insediarsi. Si condividono le soluzioni che mirano ad implementare punti di rifornimento di carburanti ecologici interni, rivolgendo maggior attenzione alle stazioni

di ricarica per mezzi elettrici, i quali garantiscono maggiori garanzie economiche, di gestione e di sicurezza rispetto a distributori di gpl e gas metano.

Rispetto al punto A.2. della relazione istruttoria propedeutica. Viste le condizioni poste dal parere al punto A1 Soluzioni per la sostenibilità, consistenti in soluzioni ed accorgimenti di dettaglio riferiti alla fase progettuale esecutiva delle opere di urbanizzazione e degli edifici privati, **si integrano le NTA del Piano con il recepimento delle condizioni di cui al punto A1.**

Tutte le soluzioni proposte verranno quindi verificate ed integrate nel progetto del Permesso di Costruire delle Opere di Urbanizzazione e del Permessi di Costruire degli edifici privati, previo nuovo parere del Settore Lavori Pubblici ed Ambiente.

In merito alla richiesta di adottare materiali drenanti e con un indice di SRI di almeno 29, si specifica che sarà raggiunto il miglior compromesso tra caratteristiche meccaniche ed estetiche, tenuto conto del sito produttivo, eventualmente differenziando le soluzioni in base alle varie parti funzionali.

Si specifica in particolare che già la convenzione urbanistica apre alla possibilità di utilizzo pubblico delle porzioni verdi (rete ecologica) delle aree AF1 e AF3.

In merito al fabbisogno energetico si rinvia alle prescrizioni ALLEGATO D che demanda la valutazione del bilancio energetico previsto la realizzazione del primo impianto fotovoltaico (1 MW) alla fase di monitoraggio, a seguito della quale si determinerà la misura impiantistica ancora necessaria a favorire l'autosufficienza energetica totale.

Rispetto al punto A.3. della relazione istruttoria propedeutica. Si ribadisce che il presente Accordo prevede l'utilizzo dell'acquedotto solo per i servizi al personale. Per i fabbisogni idrici legati ad altri utilizzi quali industriali (es. cisterne antincendio) e per l'irrigazione del verde sia privato sia pubblico, fino ad attecchimento della formazione boschiva, verrà utilizzata l'acqua del CER e, quando presente, con parte di riciclo d'acqua dalle coperture.

Rispetto al punto A.4. della relazione istruttoria propedeutica. I criteri indicati vengono recepiti all'interno del Piano di Monitoraggio che il Soggetto Attuatore/Gestore dovrà redigere, anche in riferimento al Programma Gestione Mercati.

Monitoraggio

Rispetto ai punti A5. - A6. - A7. della relazione istruttoria. Le condizioni/indicazioni poste dal parere vengono recepiti nelle NTA al capitolo di Monitoraggio già prefigurato dall'Accordo, che darà luogo ad un vero e proprio Piano di Monitoraggio da redigersi a cura e spese del soggetto attuatore in coordinamento con l'Amministrazione Comunale, cui dovrà essere trasmesso.

Contestualmente si impegna l'Amministrazione comunale ad individuare le modalità per pubblicare nel proprio sito le informazioni ambientali conseguenti, anche alla luce dei prossimi sviluppi della Pianificazione urbanistica generale del Comune.

Recepimento parere di compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008;

B.1. In fase esecutiva dovrà essere attentamente verificato il reale rischio di liquefazione dei terreni, in ottemperanza a quanto disposto dalle NTC 2018, prevedendo interventi per la riduzione del rischio stesso, come ad esempio il tra-

sferimento del carico dell'opera in profondità con l'adozione di fondazioni su pali

B.2. La frequenza di risonanza degli edifici in progetto, andrà verificata con quella propria di sito, per evitare fenomeni di doppia risonanza.

Si prende atto del parere da recepire in fase esecutiva degli interventi.

2. Per la necessità di garantire l'immediato avvio e l'attuazione celere degli interventi in coerenza con i presupposti di legge di cui all'art. 4, comma 5, della LR 24/17, tenuto conto della tipologia e della dimensione del progetto, si chiede che tutte le opere pubbliche e private siano concluse nel limite temporale di 7 anni, assicurando l'acquisizione di tutte le aree pubbliche e una logica attuativa che non lasci porzioni inattuate. Il limite temporale dovrà essere recepito e aggiornato in tutti i relativi elaborati dell'Accordo, nelle more di approvazione dello stesso, congiuntamente agli altri interventi correttivi evidenziati in tale sede e nei pareri acquisiti;

Si dà atto che, anche dal verbale del CUAV, non risultano essere stati effettuati specifici rilievi in merito alle tempistiche individuate per le varie fasi di intervento. La convenzione ha validità 7 anni entro i quali devono essere conclusi tutti gli interventi pubblici e privati.

3. In relazione alla necessità di acquisire il parere definitivo e conseguente nulla osta da parte di SNAM per il superamento delle interferenze delle opere in progetto, si evidenzia che le eventuali varianti e/o opere di protezione richieste in fase esecutiva, non dovranno costituire modifiche sostanziali all'assetto insediativo dell'Accordo operativo valutato entro il CUAV;

In fase esecutiva si farà presente a SNAM che le soluzioni saranno da ricercarsi nei limiti di mantenimento dell'assetto urbanistico approvato con l'Accordo.

4. Il CUAV concorda nel segnalare ai fini di un corretto sviluppo delle dinamiche territoriali afferenti allo Scalo merci, la necessità di prevedere opportune azioni e accordi territoriali tra le amministrazioni interessate, allo scopo di massimizzare l'utilizzo dello scalo merci ferroviario romagnolo, favorendone il potenziamento come polo modale di scambio e per ricercare azioni per un fattivo impegno delle imprese a far viaggiare una quota considerevole delle merci per ferrovia, al fine di ridurre il traffico veicolare ed il conseguente inquinamento;

Posto che l'Accordo Operativo già prevede a livello programmatico la possibilità di sviluppare anche un rapporto fisico più diretto con lo scalo merci attraverso la creazione di un accesso sul lato forlivese (TAV. B01), tale eventualità non potrà che inquadrarsi in obiettivi strategici che potranno essere definiti attraverso il PUG e/o l'attivazione di forme collaborative interistituzionali. Nello specifico ciò potrà concretizzarsi solo attraverso lo sviluppo del fronte forlivese.

Le tematiche proposte andranno affrontate nella stesura del nuovi PUG per entrambi i Comuni di Forlimpopoli e di Forlì, da sviluppare in maniera più ampia rispetto a questo singolo insediamento, prendendo in considerazione tutte le aziende che si sono insediate e che si andranno ad insediare come da previsioni approvate. In Particolare si ritiene che le azioni volte ad intensificare il trasferimento di merci da gomma a ferro dovranno scaturire da un quadro programmatico per cui diviene centrale l'analisi e la

conoscenza aggiornata delle reali capacità e potenzialità di offerta dello Scalo Merci e delle criticità eventualmente presenti.

Stante il ruolo dello Scalo, tali analisi dovranno far parte dei presupposti dei PUG e del PTAV oltre che della programmazione propria del Settore.

5. La Regione Emilia-Romagna viste le integrazioni trasmesse dal Comune di Forlimpopoli ritiene necessario esprimere le seguenti prescrizioni:

- ai sensi del combinato disposto degli art. 4 e 38 della L.R. 24/17 occorre che tutti gli elaborati facenti parte l'accordo, vengano portati a piena coerenza prima dell'approvazione; si chiede, pertanto, di eliminare da tutti i documenti, con particolare riguardo agli aspetti di progetto urbano, alla convenzione e al cronoprogramma di inizio e fine lavori, ogni riferimento relativo a:

- future e possibili varianti;***
- modifiche e variazioni ai contenuti dell'accordo.***

Premesso che già ad integrazione delle richieste del I CUAU erano state meglio circostanziate e motivate le casistiche possibili per eventuali modifiche concedibili in fase di progettazione esecutiva ed attuativa (NTA) tali da non incidere sui contenuti sostanziali dell'Accordo Operativo, si è provveduto ad ulteriore controllo degli elaborati, adeguando quei riferimenti lessicali che potessero lasciare adito a varianti o modifiche future dei contenuti effettivi dell'Accordo nell'ambito della convenzione urbanistica.