

RISPOSTA A STO E CUAV

*Ipotesi di piano industriale per la nuova Area Logistico-Produttiva (ALPPACA)
sito nel Comune di Forlimpopoli (FC), Provincia di Forlì-Cesena*

COMMISSIONATA DA: **GE.SCO S.R.L.**

Relazione asseverata dal tecnico progettista:

Arch. Fabio Eugenio Flamini

STUDIO TECNICO ARCH. FABIO FLAMINI
V.le Roma 8, 47012 - Civitella di Romagna (FC)

<i>Rev.</i>	<i>Data</i>	
0	29/01/2024	Prima Emissione

PREMESSA	2
INTRODUZIONE.....	2
I. RINUNCIA ALLO SCENARIO LOGISTICO-PRODUTTIVO	3
II. DEFINIZIONE DELLO SCENARIO LOGISTICA MERCI.....	4
III. DEFINIZIONE DEGLI AMBITI DI PROGETTO.....	13
IV. SISTEMA DELLA RETE ECOLOGICA	14
V. COMPATIBILITA' DELLE SOLUZIONI TECNICHE.....	17
VI. AGGIORNAMENTO DELLA RELAZIONE ECONOMICA	19

PREMESSA

Il presente documento si configura come risposta alla Conferenza istruttoria della **Struttura Tecnica Operativa** (*di seguito STO*) e al verbale della seduta del **Comitato Urbanistico di Area Vasta** della Provincia di Forlì-Cesena (*di seguito CAUV*).

Allegato all'istanza di Piano Operativo, il presente fascicolo è redatto su incarico della Società **GES.CO S.R.L.**, con sede legale in Via del Rio n.400, San Vittore di Cesena (FC) con il Sig. Franco Picchioni come Legale Rappresentante dell'Impresa e con Socio Unico la Alimentari **AMADORI S.p.A.** ed è **relativa al Piano di Assetto Programmatico per una nuova Area Logistico-Produttiva (in breve ALPPACA)** da insediare presso via Paganello, nel Comune di Forlimpopoli (FC).

INTRODUZIONE

Considerato che in data 19 luglio 2023 è stata depositata la **proposta** di Accordo Operativo da parte della GES.CO S.R.L. (*BURERT n. 194 del 19/07/2023*) **nella quale si sono esposti due Scenari attuativi diversi ma con un assetto urbanistico simile tra i due ed ugualmente perseguibili** dal SOGGETTO ATTUATORE, con studi di impatto caratterizzati per Scenario; contestualizzando e motivando la complessità della proposta alla luce del quadro socio-economico proprio dell'ultimo quinquennio,

viste le osservazioni dei cittadini pervenute all'Amministrazione Comunale in fase di deposito e **preso atto** che con:

- verbale di Conferenza istruttoria della **STO** del 18 ottobre 2023, pervenuto in data 27 ottobre 2023 dal Comune di Forlimpopoli con Prot.N.0020262/2023;
- contributo dell'**Agenzia Regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna** (*di seguito ARPAE*) pervenuto contestualmente al verbale di cui sopra in data 27 ottobre 2023 dal Comune di Forlimpopoli con Prot.N.0020262/2023;
- verbale della seduta del **CUAV** della Provincia di Forlì-Cesena del 3 novembre 2023, pervenuto dal Comune di Forlimpopoli in data 21 dicembre 2023 con Prot.N.0023931/2023;
- richiesta di integrazioni di **ARPAE** pervenuta contestualmente al verbale del **CAUV**;

gli Enti coinvolti nelle valutazioni esprimono che, nonostante ai sensi dell'art. 38 comma 2 della L.R. 24/2017 gli Accordi Operativi abbiano il valore e gli effetti dei Piani Urbanistici Attuativi, è necessario "far pervenire una sola proposta immediatamente attuabile, in tempi certi e perentori",

la Società GES.CO S.R.L. ha espresso, in una nota del 22 dicembre 2023 inoltrata al Comune di Forlimpopoli avente Prot.n. 24000/2023, **la volontà di localizzare nel sito un'attività di solo logistica merci.**

Seguono alcune precisazioni di carattere tecnico per dare risposta ai dubbi sollevati dagli Enti in fase di Conferenza istruttoria della STO.

I. RINUNCIA ALLO SCENARIO LOGISTICO-PRODUTTIVO

conseguenza diretta alle affermazioni e volontà espresse nella nota del SOGGETTO ATTUATORE del 22 dicembre 2023 è la rinuncia da parte del SOGGETTO ATTUATORE stesso a perseguire con lo SCENARIO Logistico-Produttivo, rimuovendo così la funzione produttiva agroalimentare tra quelle possibili insediabili.

Anche se lo studio presentato dimostra la capacità del territorio analizzato di poter assorbire gli impatti generati dall'attività di trasformazione alimentare, fornendo risorse adeguate all'impresa, fino a livelli di produzione di 236 ton/gg; si comprende l'esigenza degli Enti di poter effettuare valutazioni di tale rilevanza senza la pressione delle scadenze dettate dal "periodo transitorio", così come disposto dall'art. 4 e 38 della L.R. 24/2017, normativa che consente l'approvazione di progetti definiti per agevolare la presentazione dei titoli edilizi pubblici e privati.

La rinuncia allo SCENARIO Logistico-Produttivo risponde alla **necessità espressa in fase di Conferenza istruttoria dai componenti della STO di individuare una soluzione immediatamente attuabile**, in tempi certi e perentori, escludendo così da questa pianificazione l'ipotesi del superamento della soglia di VIA (pari a una produzione di 75 ton/gg).

Tale decisione incide sul territorio analizzato riducendo o eliminando del tutto alcuni degli impatti studiati e limitando i consumi (energia elettrica, gas, acqua); la valutazione su impianti e macchinari altamente specializzati per la funzione produttiva agroalimentare non sono più necessari, si rileva una sensibile diminuzione dell'impatto sugli scarichi, **si esclude totalmente quello sugli odori.**

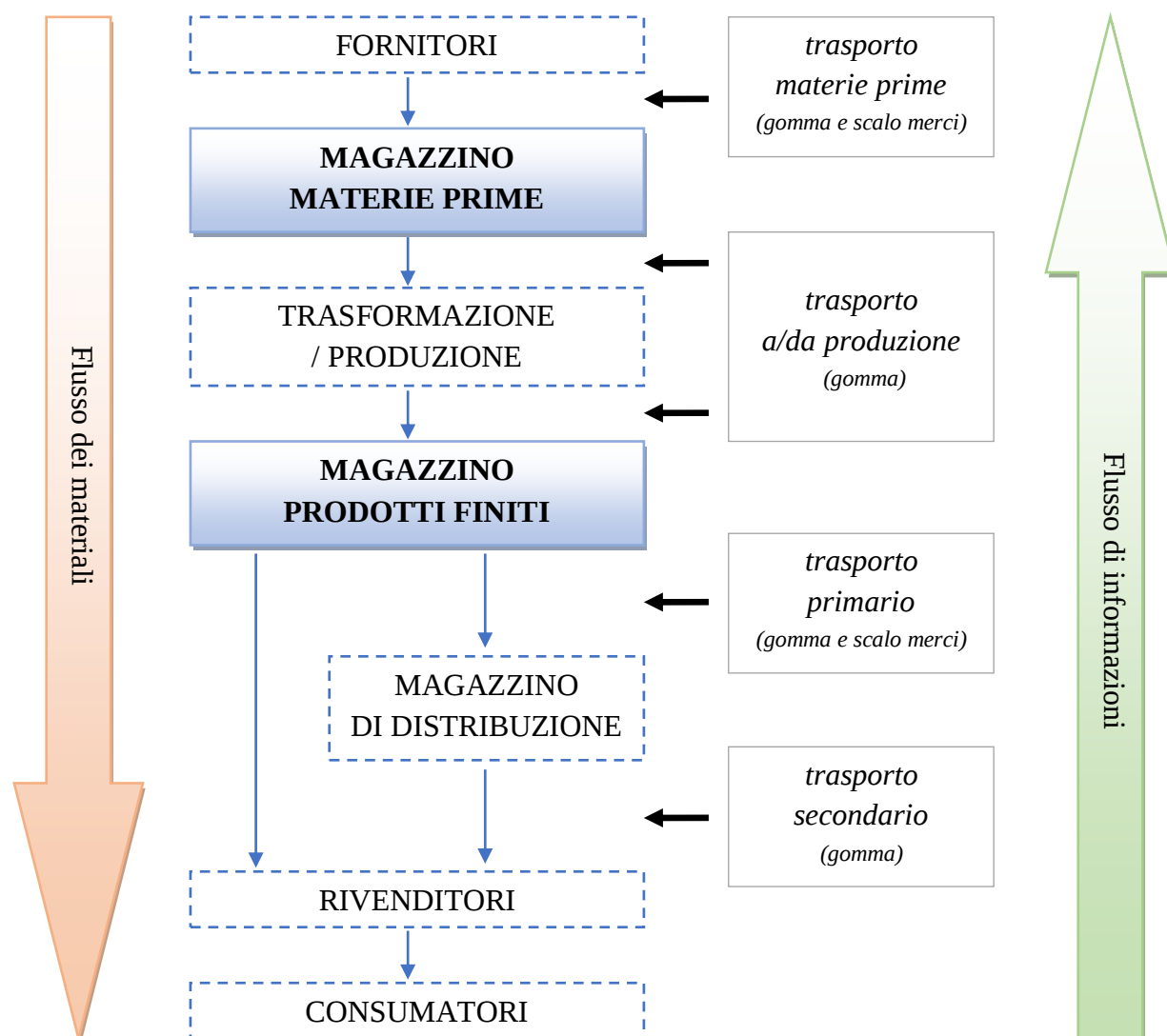
Per trasparenza e continuità istruttoria, nei documenti in allegato quali, ad esempio, Documento di VAS-ValSAT e Relazione Tecnica Urbanistica, il testo riferito a tale scenario si presenta consultabile ma barrato, ovvero da non prendere più in esame.

II. DEFINIZIONE DELLO SCENARIO LOGISTICA MERCI

di seguito si risponde alle considerazioni emerse in fase di conferenza istruttoria in merito a tale Scenario, rispettando le volontà del SOGGETTO ATTUATORE di procedere localizzando nel sito un'attività di solo logistica merci, il quale ha recepito e ascoltato le richieste della popolazione che tramite comitati e conferenze pubbliche ha espresso a gran voce la propria preferenza verso questa specifica proposta.

TIPO DI ATTIVITA'

A tal proposito si vuol fare chiarezza fin da subito, approfondendone gli aspetti negli elaborati tecnici allegati, e si dichiara che l'esercizio che si intende insediare si configura come **un'azienda di logistica non autonoma nel ciclo della commercializzazione**, basata più nella gestione del flusso di materiale, servizi e informazioni necessario a garantire alti standard di competitività di impresa, valorizzando e migliorando l'organizzazione produttiva di questa.



Flussi di materiali ed informazioni (in grassetto le attività gestite nel sito ALPPACA)

Attività cardine della logistica in esame è quella di mettere in sintonia la produzione con la merce in entrata dai fornitori, migliorare la gestione interna dei propri prodotti e dei trasporti verso magazzini terzi di distribuzione o presso grossi rivenditori.

Questa si configura principalmente come un **sistema a magazzino tipico della situazione in cui il piano di produzione che serve si basa su previsioni variabili della domanda di mercato**; impianto utile a gestire le scorte, ovvero tutti quei materiali (*materie prime, semilavorati o lavorati*) propri del processo logistico-produttivo che aspettano di essere utilizzati, lavorati, assemblati per poi essere distribuiti.

I **motivi di questa gestione** sono essenzialmente di carattere:

- **transazionale:** producendo o ordinando grandi lotti di merce, possono essere ridotti i costi fissi legati al trasporto; migliorando l'ottimizzazione delle risorse con riduzione di consumi e degli impatti indotti rispetto un sistema meno efficiente.
- **precauzionale:** le scorte possono offrire garanzie contro le incertezze dei fornitori, dei trasporti, della produzione e più in generale del mercato stesso. Una buona gestione delle scorte permette di disaccoppiare i processi contigui, cioè si riduce la mutua influenza tra la necessità di produzione dal bene da trasformare.
- **economico:** agire sui costi fissi di gestione, i quali sono pressoché indipendenti dal volume dell'attività, e di quelli variabili. La sostenibilità dell'attività logistica passa anche da un buon governo dei costi di mantenimento (legati alla presenza di merci in magazzino), di rifornimento e di mancanza (il blocco di produzione o la mancata distribuzione di beni genera un mancato profitto ai partner che non sfruttano tale servizio).

DEFINIZIONE URBANISTICA

Come già dichiarato, l'**assetto urbanistico** prevede la realizzazione di un'*attività connessa al trasporto delle merci (logistica)* dimensionata e strutturata anche all'uso e fruizione dell'attiguo scalo merci di Villa Selva.

Si puntualizza che **l'intervento non può configurarsi come polo funzionale** in variante al PTCP in quanto il sito non si distingue né "*per rilevanza strategica*" né si configura come servizio "*ad elevata specializzazione funzionale*".

Come descritto dalle tavole contrassegnate dal numero 5, il PTCP di Forlì-Cesena individua i poli funzionali attraverso criteri di attrattività, espandibilità e accessibilità e li classifica in base alle loro caratteristiche.

Di seguito si evidenziano alcuni tra questi poli funzionali per definirne le loro caratteristiche e procedere per similitudine a confermare quanto espresso qualche paragrafo sopra, ovvero che l'intervento in esame non può configurarsi come polo funzionale.

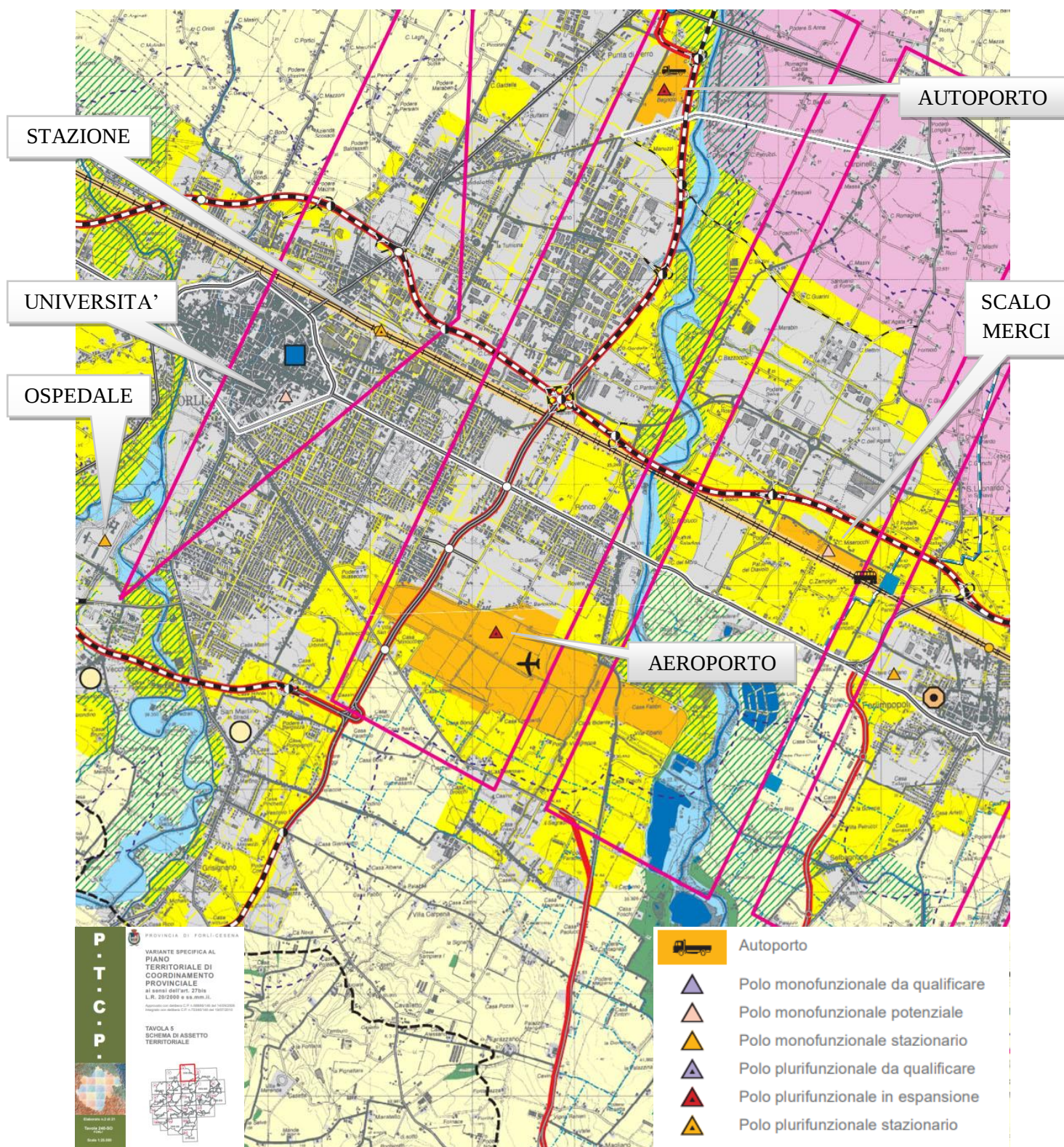


TAVOLA 5 Schema di assetto territoriale – PTCP Forlì – Cesena
Comuni di Forlì e Forlìmpopoli

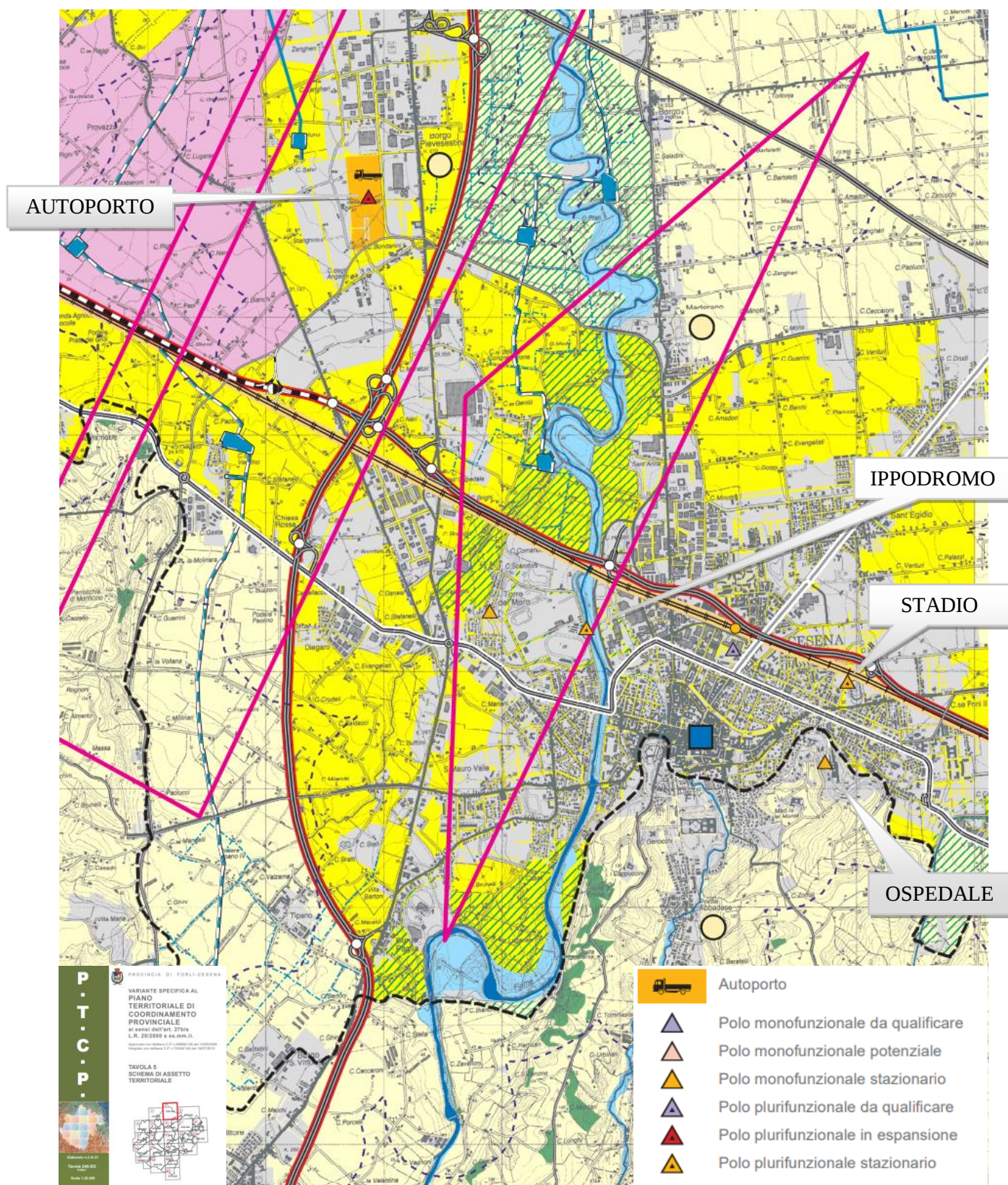


TAVOLA 5 Schema di assetto territoriale – PTCP Forlì – Cesena
 Comune di Cesena

Sono poli funzionali spazi come l'ospedale, l'università, gli stadi con ampia capienza, la stazione, l'aeroporto, lo scalo merci e l'autoporto.

Queste aree a forte specializzazione funzionale, capaci di accentrare persone e merci, sono caratterizzate da una buona accessibilità agli assi di collegamento viari e ferroviari esistenti.

È giusto identificare lo scalo merci o un autoporto come "polo" in quanto struttura autonoma di "rilevanza strategica" che garantisce "servizi ad elevata specializzazione funzionale" capace di attirare quelle attività attigue e/o lontane che necessitano di tale servizio. La definizione di polo comprende un ordine gerarchico di utilizzo; **l'area in oggetto non può configurarsi come tale in quanto subordinata funzionalmente allo scalo merci per volontà stessa dalle amministrazioni.**

L'area oggetto di sviluppo in esame **non si costituisce come potenziamento dello scalo merci**, ma come attività che in parte necessita delle funzioni di quest'ultimo per sostenersi.

Quindi si aggiunge che, per evitare fraintendimenti di significato, l'assetto indicato come "SCENARIO Polo Logistico" è ora chiamato "**SCENARIO Logistica merci**". Questo cambio di terminologia sottolinea la configurazione futura dell'area, escludendo interpretazioni fuorvianti, ovvero si evidenzia che **non si parla di polo funzionale.**

Si continua comunque a definire l'area come logistico-produttiva, riconducendo tale termine all'inclinazione attribuita dalle Amministrazioni a tale territorio urbano, ovvero come da scheda d'ambito A-13 L.R. 20/2000.

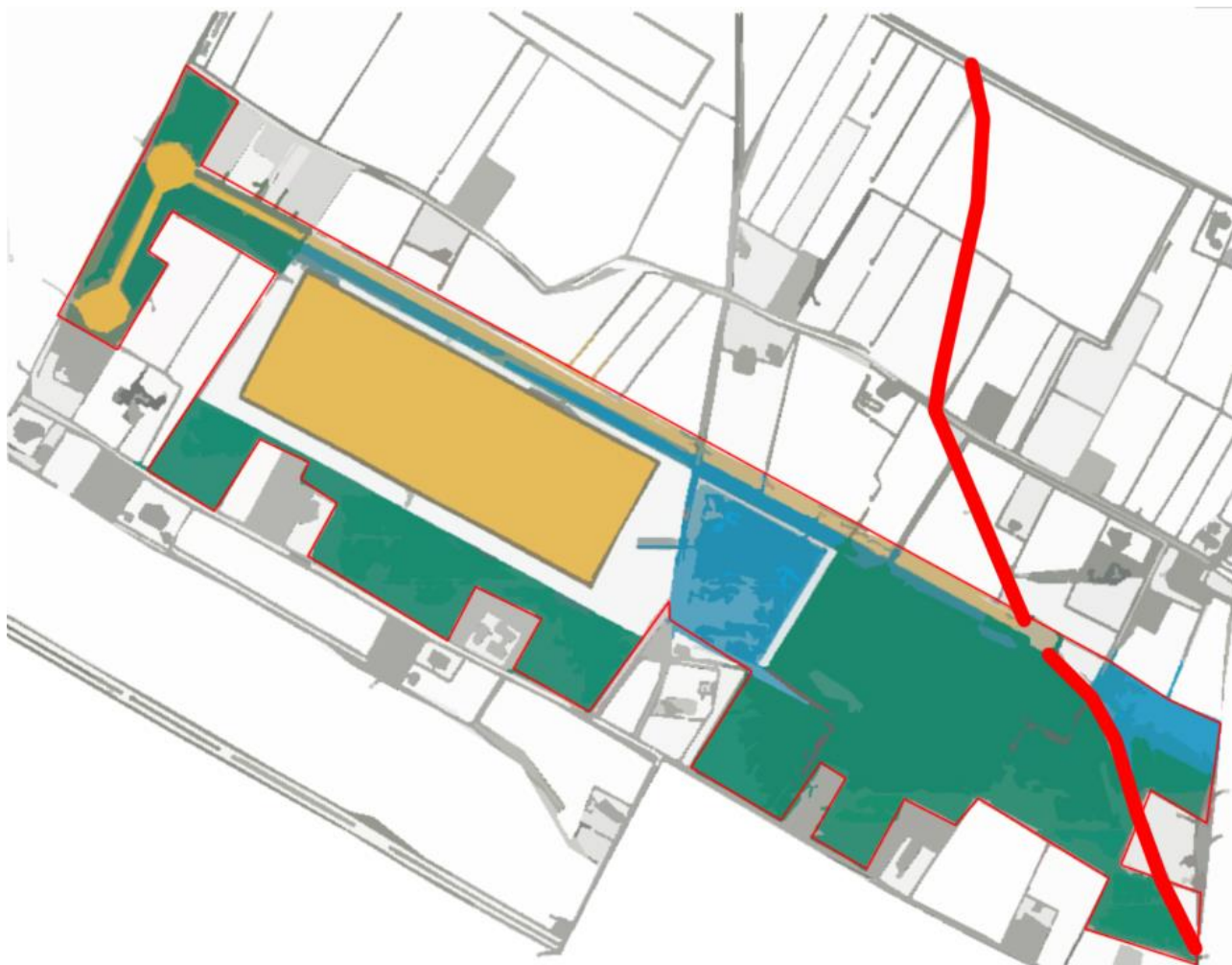
ASSETTO URBANISTICO

In merito alla mancanza di un **collegamento** diretto **tra lo scalo merci di Villa Selva e l'area logistico-produttiva ALPPACA** si riporta quanto già enunciato al capitolo 3.1 *Valutazione analitica della SCHEDA DI VALUTAZIONE n.14* sezione "Criteri di scelta progettuale" della Relazione Tecnica Illustrativa.

Segue estratto:

Il 1° POC del Comune di Forlimpopoli ha esaurito la sua efficacia quinquennale in data 17/06/2014 e pertanto il Comune di Forlimpopoli con Delibera di Consiglio Comunale n. 59 del 30/10/2017 ha approvato l'"**ATTO DI INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEL SECONDO PIANO OPERATIVO COMUNALE (P.O.C.) DEL COMUNE DI FORLIMPOPOLI E APPROVAZIONE SCHEMA AVVISO PUBBLICO PER LA SELEZIONE DELLE PROPOSTE AI SENSI ART. 30 DELLA LR 20/2000 E S.M.I. E I.**"

Tra le proposte è pervenuta quella avanzata dalla Società SA.PRO S.p.A., definita come scheda n.14 dell'Atto di indirizzo (Prot. n. 19253 del 30/11/2017), per delle aree incluse nell'Ambito A13-03 denominato "*Area Industriale Scalo Merci ferroviario*" individuato dal Piano Strutturale Comunale vigente; il 1 gennaio 2018 è entrata in vigore la nuova legge urbanistica regionale n. 24 del 21 dicembre 2017 recante "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" che ha sostituito la previgente LR 20/2000.



Estratto dalla proposta n.14 Prot. n. 19253 del 30/11/2017

LINEA ROSSA SPESSA l'ipotesi di progetto dell'opera pubblica "Strada di collegamento veloce"

LINEA ROSSA SOTTILE Confini area – **CAMPITURA VERDE** Aree verdi di progetto

CAMPITURA BLU Parcheggi – **CAMPITURA GIALLE** Strade ed edifici di progetto

La proposta alla scheda n. 14 di cui sopra verte la propria strategia progettuale sui seguenti punti:

- a. realizzazione di una viabilità parallela alle vie Savadori e Paganello, da realizzarsi lungo il confine catastale di proprietà, e capace di collegarsi con l'opera pubblica di progetto "Strada di collegamento veloce"; l'accesso a questa nuova strada di progetto dovrebbe avvenire mediante due rotatorie poste in prossimità di via Giulio II.
- b. realizzazione di un'area adibita a verde pubblico e privato sita ad ovest rispetto il canale consortile Fossatone Affluente 3° Ramo.
- c. realizzazione di una fascia verde privata sita nella fascia di rispetto stradale di via Paganello.
- d. realizzazione di n. 3 aree parcheggio:
 - la prima ad ovest dell'opera pubblica di progetto "Strada di collegamento veloce";
 - una seconda tra i canali consortili Fossatone Ausa Vecchia e Fossatone Affluente 3° Ramo;
 - la terza a sud della viabilità di progetto, lungo tutta questa.

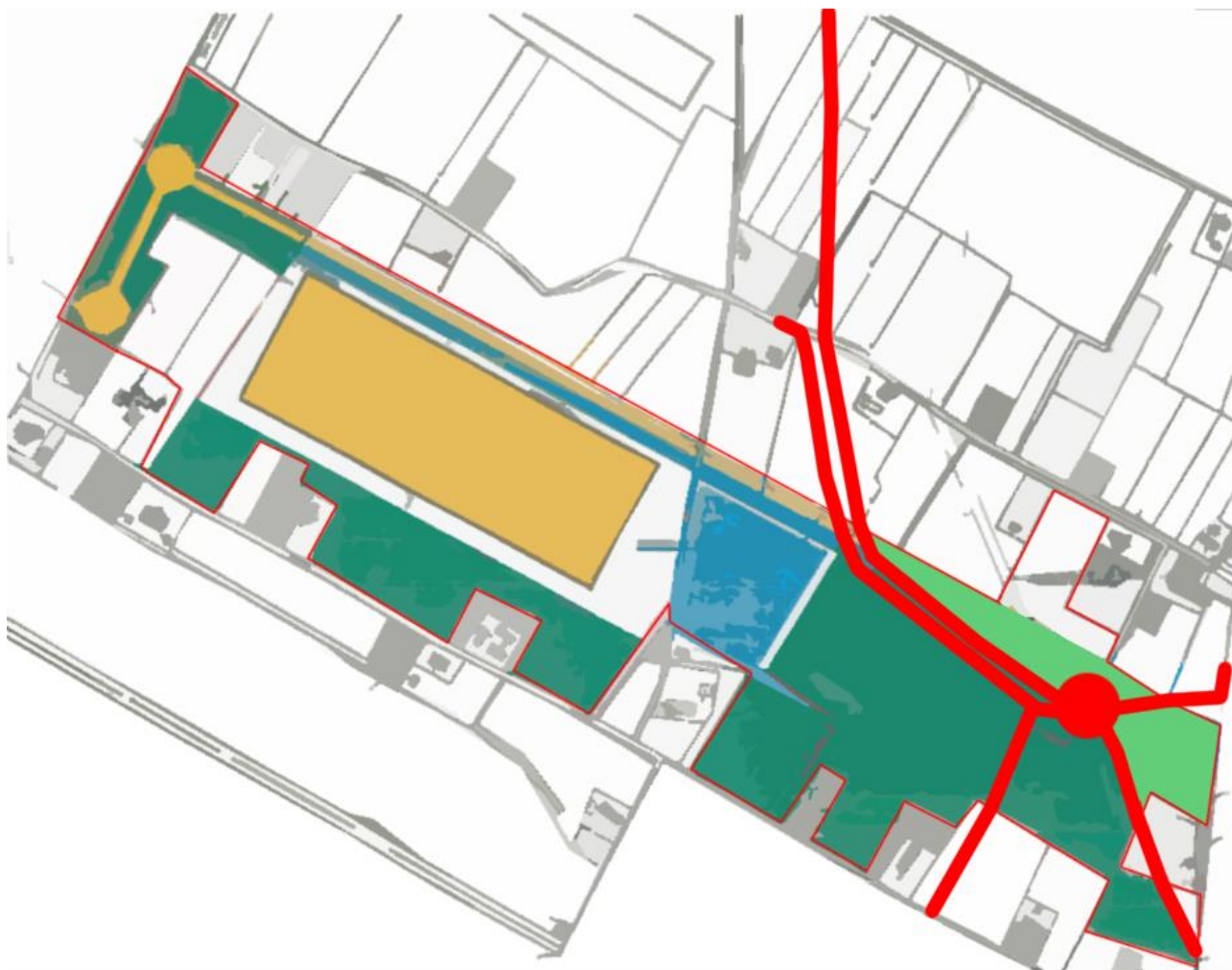
- e. realizzazione di un unico edificio privato posto tra via Giulio II ed il canale consortile Fossatone Ausa Vecchia, atto a contenere attività produttive finalizzate al trasporto delle merci.

Analizzando il progetto di massima presentato **si possono constatare da subito alcuni aspetti problematici [rispetto la strategia progettuale individuata dalla Società SA.PRO S.p.A.]**.
Facendo riferimento ai punti precedenti si nota come:

- a. se realizzata la viabilità parallela a via Savadori e Paganello, si sarebbero dovute abbattere tutte le specie arboree quali siepi e filari alberati tutelate da P.T.C.P. per consentire il collegamento con via Giulio II;
- a. il tracciato della strada di progetto coincide con parte del tracciato del metanodotto esistente gestito dalla società SNAM Rete Gas S.p.a.;
- a. il tracciato della strada di progetto avrebbe generato un'interruzione del tratto a cielo aperto del Fossatone Ausa Vecchia generando criticità nella gestione e manutenzione del tratto stesso e del canale consortile in questione;
- a. la realizzazione delle rotonde di progetto, così come parte del tracciato, avrebbero comportato numerose opere di tombinamento dei canali consortili, gravando sul contesto naturale;
- c. l'area parcheggio ad ovest rispetto l'opera pubblica di progetto "Strada di collegamento veloce" è posizionata sopra uno snodo importante delle condotte di adduzione e distribuzione di acqua gestite da CER, Plurima e Romagna Acque.

Se poi rapportato al tracciato approvato dell'opera pubblica "Strada di collegamento veloce" (di seguito schematizzato) si nota anche come:

- a. la viabilità parallela a via Savadori e Paganello, che avrebbe permesso di raggiungere il centro cittadino di Forlimpopoli tramite l'accesso alla "Strada di collegamento veloce", risulta superflua in quanto verranno realizzate due bretelle di collegamento più funzionali e meno impattanti.
- b. l'area verde pubblica di progetto viene frammentata dalle bretelle menzionate sopra.
- c. l'area parcheggio ad ovest rispetto l'opera pubblica di progetto "Strada di collegamento veloce" è da ricollocare in quanto destinata a verde di mitigazione degli impatti della stessa opera pubblica.



Estratto dalla proposta n.14 Prot. n. 19253 del 30/11/2017 con sovrapposto (LINEA ROSSA SPESSA) l'opera pubblica approvata "Strada di collegamento veloce Forlì-Cesena – Lotto 1"

LINEA ROSSA SOTTILE Confini area – CAMPITURA VERDE SCURO Aree verdi di progetto
CAMPITURA VERDE CHIARO Aree verdi di mitigazione della strada
CAMPITURA BLU Parcheggi – CAMPITURA GIALLE Strade ed edifici di progetto

Considerando quanto analizzato, si è arrivati a formulare una proposta urbanistica che tenga presente l'ultima versione di progetto dell'opera "Strada di collegamento veloce" approvata, in relazione ai collegamenti viabilistici interni all'ambito e agli aspetti naturali e antropici già presenti nell'area. Del resto già la scheda d'atto d'indirizzo richiama la necessità di aggiornare all'ultima versione dell'opera pubblica.

Oltre a quanto già scritto nella Relazione Tecnica Illustrativa si aggiunge che:

comprendendo l'esigenza di "far pervenire una sola proposta [di assetto] immediatamente attuabile, in tempi certi e perentori" e fintanto che vi siano terreni di proprietà diversi da quelle del SOGGETTO ATTUATORE tra l'accesso allo scalo merci di Villa Selva e l'area ALPPACA, non si ritiene possibile realizzare un collegamento viario che bypassi la Strada di Collegamento Veloce in attuazione.

Comunque, per dimostrare le buone intenzioni della Società promotrice dell'Accordo Operativo in oggetto, già nell'elaborato grafico di progetto *B01 PIANO DI ASSETTO Individuazione degli Ambiti di Progetto* si sono messe in luce le altre aree di proprietà già acquisite della GE.SCO s.r.l. al di fuori del comparto in esame; nello schema presentato si evidenzia la possibilità futura di un tratto "ipotetico con altre proprietà" del proponente nel Comune di Forlì, sottolineando che al momento **il collegamento diretto non è considerato prioritario e attuabile in quanto il SOGGETTO ATTUATORE non possiede la totalità dei terreni lungo via Giulio II.**

TEMPO DI ATTUAZIONE

È stato chiesto che il termine di validità della Convenzione sia pari a 7 anni, tempo entro il quale è prevista la presentazione di un programma di utilizzo dello scalo merci.

L'intenzione è di poter completare per primo il magazzino automatico e le proprie pertinenze; prevedendo che sia finito e funzionante per la propria messa in funzione già da gennaio 2028. Progressivamente, si ipotizzano conclusi e funzionanti gli ambienti del magazzino non automatizzato per una SL pari a 25.000 mq già da gennaio 2029, mentre la restante metà ad inizio 2030.

L'articolazione in fasi progressive del cantiere è studiata valutando criteri costruttivi e di gestione dei diversi cantieri (opere pubbliche e private), considerando la complessità e l'estensione del sito, anche in relazione alle esigenze e tempistiche espresse dalle imprese produttive interessate al servizio messo a disposizione da tale attività.

Infatti, come premesso, questa attività deve consentire un servizio migliorativo, funzionale e proficuo (in termini di resa e di gestione dei consumi) di collegamento tra lo stabilimento in oggetto, fornitori, impianti distribuzione/rivenditori ed impianti di produzione.

L'impatto sul traffico e le volumetrie dell'immobile sono state stimate sui dati attuali e di ipotetica crescita forniti dalle stesse imprese industriali partner del PROPONENTE. Si sono presi in esame i dati di aziende strutturate a Cesena e nella valle del Bidente, così come altre a livello nazionale, già socie della GE.SCO s.r.l.

Il periodo di 7 anni di durata è inoltre dovuto da:

- la necessità di fornire agli enti gestori dei sottoservizi il tempo adeguato per progettare e realizzare le misure di salvaguardia delle linee interferenti con la nuova urbanizzazione e con l'opera pubblica;
- il tempo necessario per realizzare poi le dotazioni territoriali pubbliche previste, considerate prioritarie in questo Accordo (*una su tutte le bretelle di collegamento*);
- dare tempo ai partner industriali e commerciali del SOGGETTO ATTUATORE di organizzare e trasferire parte dei servizi e dei flussi in modo coordinato anche con gli sviluppi tecnologici dello scalo merci.

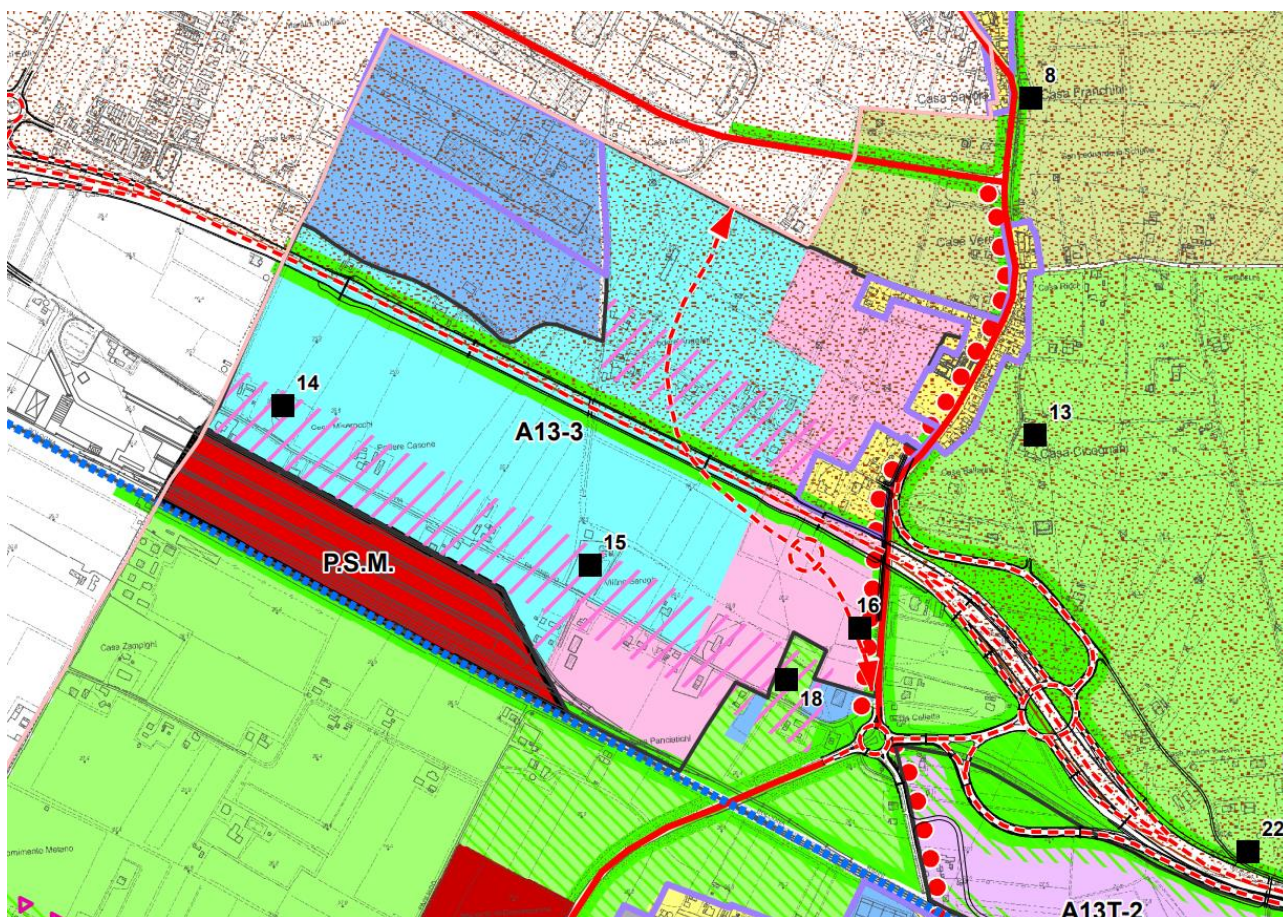
III. DEFINIZIONE DEGLI AMBITI DI PROGETTO

Assieme alla P.A. sono stati definiti gli aspetti rimasti incerti legati alla cessione dei lotti equiparabili a lotti "ad indice zero" e alle loro caratteristiche urbanistiche. Si è deciso che:

- i lotti ad "indice zero" sono destinati a funzioni compatibili al contesto prospettato, ovvero potranno ospitare **attività di deposito e stoccaggio** ed usi complementari a questa, vedi Archivio Comunale; **in tutto l'ambito è esclusa la funzione residenziale**, è inoltre escluso l'insediamento di medie e/o grandi strutture di vendita commerciali.
- vengono ceduti n.3 lotti: Lotto L00 (archivio comunale) + L01 + L02.
- la capacità edificatoria massima consentita nel Piano è di mq 64.666,25.
- la capacità edificatoria massima consentita tra i lotti "ad indice zero" è pari a mq 1.666,25.
- la capacità edificatoria restante pari a mq 63.000,00 è a disposizione del PROPONENTE.
- l'altezza massima consentita nei lotti "ad indice zero" è pari a 10,50 mt.
- gli elaborati grafici prospettano uno sviluppo dei lotti "ad indice zero", vengono individuate le aree di massimo ingombro e le distanze minime da rispettare dai confini e dalla viabilità.
- sono state considerate la superficie coperta e gli spazi pertinenziali esterni propri dei fabbricati da insediare nei lotti "ad indice zero" nel calcolo della vasca di laminazione del comparto in cui si inseriscono.
- Le opere di urbanizzazione a carico del PROPONENTE garantiranno l'allaccio alla fognatura nera, alla fognatura bianca, all'energia elettrica e all'acqua potabile.

IV. SISTEMA DELLA RETE ECOLOGICA

Come da comma c6 art.6.1 *Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo comunale* del PSC del Comune di Forlimpopoli, nei nuovi ambiti specializzati per attività produttive A13_3 e A13_6 il 30% della superficie territoriale deve concorrere alla realizzazione del progetto di rete ecologica, da ricavare all'interno o all'esterno dell'ambito, purché nelle aree previste per la ricostituzione della rete ecologica come individuata nella Tav. 2b. Tale quota può comprendere al suo interno la quota di standard a verde pubblico.



Estratto PSC Forlimpopoli con focus su ambito A13 3

In rosa campo le aree destinate a standard verde e servizi - In rosa tratteggiato le aree destinate a dotazioni ecologico ambientali che devono legarsi alle aree specializzate per attività produttive

A riprova del raggiungimento della quota imposta da PSC, si riporta di seguito un estratto della tavola del verde **C01 URBANIZZAZIONE Verde Pubblico e Privato di Progetto rev.8 e la tabella delle dotazioni consultabile alla tavola B03.2 PIANO DI ASSETTO Definizione degli Ambiti Pubblici di Progetto** (o nella Relazione Tecnica Illustrativa).



C01 URBANIZZAZIONE Verde Pubblico e Privato di Progetto rev.8

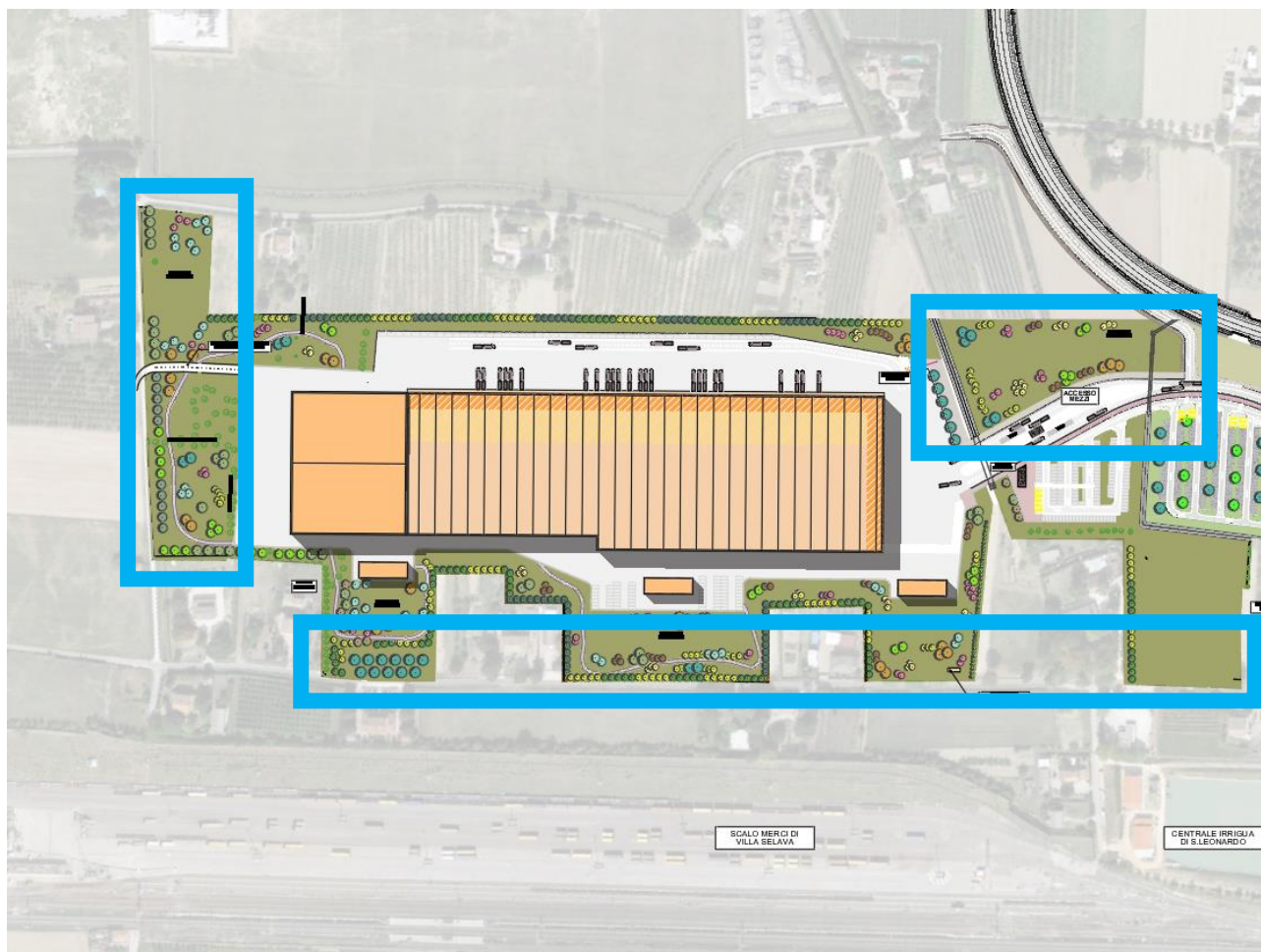
Si premette che la Superficie Territoriale del lotto è pari a 258.665,00 mq e che la soglia del 30% di superficie che deve concorrere alla realizzazione del progetto di rete ecologica è pari a 77.599,5 mq.

Nello schema si identificano con una **doppia freccia rossa l'insieme delle aree destinate a verde cedute all'Amministrazione Pubblica** che partecipano al progetto di rete ecologica. Tra queste sono comprese:

- 15.211 mq di aree destinate a verde pubblico come nuove aree di rimboschimento;
- 13.063 mq di aree verdi pubbliche nel quale si prevede piantumazione di arbusti o alberi a basso fusto, sono comprese le vasche di laminazione per la captazione delle acque meteoriche;
- 5.689 mq di aree verdi destinate a solo prato, entro i 6 mt dal confine stradale;
- 9.766 mq di aree verdi di mitigazione degli impatti della Strada di scorrimento veloce, che verranno cedute gratuitamente al Comune alla firma dell'Accordo.

Solo queste aree, **la cui somma è pari a 43.729 mq**, concorrono per 16,9%.

Nello schema che segue, con **riquadrate in ciano si identificano le aree private** funzionali alla mitigazione degli impatti generati dall'attività e che contribuiscono ad identificare una fascia verde in continuità con la precedente.



C01 URBANIZZAZIONE Verde Pubblico e Privato di Progetto rev.8

Come da conteggio individuato nella tavola **B02 PIANO DI ASSETTO** *Ipotesi Programmatica di Assetto Territoriale*, si riportano le aree verdi in ambito privato. Si sommano:

$$16.150 \text{ mq} + 4.200 \text{ mq} + 7.500 \text{ mq} + 4.000 \text{ mq} + 8.800 \text{ mq} + 4.300 \text{ mq} = 44.950 \text{ mq}.$$

Per la ricostruzione della rete ecologica come individuata nella Tav. 2b del PSC di Forlimpopoli, si ottiene **un'estensione di aree verdi globali superiore agli 88.679 mq ovvero superiore al 34% della superficie territoriale.**

Inoltre si precisa che:

tra la revisione 7 di progetto, ovvero quella deposita, e gli elaborati grafici della revisione 8 prodotta in risposta alle osservazioni dei cittadini, della STO e del CUAV, si è aumentato il numero di essenze arboree e di aree verdi pubbliche, così come verificabile da un confronto con i precedenti dati in merito alla distribuzione delle dotazioni territoriali.

Questa miglioria è stata possibile grazie a:

- la **conversione di un lotto di 1.500 mq** precedentemente previsto per l'insediamento di edifici residenziali ed **ora adibito a bosco** in continuità a quanto già progettato.

- la **diminuzione delle aree di piazzale** a servizio dell'attività privata, rimpiazzate da aree verdi private destinate a vasche di laminazione e **per sistemazione di ulteriori alberature**.

Come analizzato nella relazione di ValSAT, il quantitativo di essenze vegetali, già previsto nella revisione di progetto depositato, contribuisce al 100% di cattura della CO₂ emessa dal traffico indotto in un quadrante di riferimento di 8km di diametro dal sito.

L'aumento di aree permeabili, di invasi per la raccolta di acqua piovana, di aree verdi pubbliche e del numero di alberature comportano un arricchimento significativo all'intera rete ecologica.

Si dà prova del buon progetto, in linea con gli obiettivi ecologici ed ambientali promossi dal Comune.

V. COMPATIBILITA' DELLE SOLUZIONI TECNICHE

In merito alla questione legata alla gestione delle interferenze con le infrastrutture stradali e con le reti tecnologiche si rileva:

- nella primavera del '22 si sono tenute quattro Conferenze dei Servizi Istruttorie per introdurre il Piano alle Amministrazioni e agli Enti coinvolti. Durante i dibattiti trascorsi sono emerse problemi di interferenza tra la Strada di Scorrimento Veloce e le reti tecnologiche presenti in proprietà del Proponente.
- tenendo presente che le opere di urbanizzazione proposte nel Piano ALPPACA non interferivano con quelle rilevate problematiche, il SOGGETTO ATTUATORE si è reso disponibile a mediare e coordinare, **accollandosi anche economicamente la risoluzione delle interferenze di terzi**, fornendo ipotesi di progetto preliminari atte a risolvere gli inconvenienti sollevati;
- **in data 20 febbraio 2023 è stata indetta una Conferenza di Servizi "REALIZZAZIONE STRADA DI COLLEGAMENTO VELOCE FRA FORLÌ E CESENA – LOTTI 1 E 2 – ESAME DEL PROGETTO ESECUTIVO – INTERFERENZE CON SOTTOSERVIZI"** per raccogliere i pareri e le autorizzazioni in merito ai lavori di adeguamento dei sottoservizi dell'opera pubblica, nell'occasione il SOGGETTO ATTUATORE tramite i propri tecnici ha presentato il progetto di "Bypass delle condotte in ghisa", ovvero la proposta variante di tracciato delle condotte DN1200 e DN500 interferenti con la nuova viabilità.
- ricevuto il parere favorevole dagli enti al progetto preliminare/definitivo, il PROPONENTE ha proceduto con il deposito dell'Accordo Operativo.
- in data 3 novembre 2023, durante la seduta del CUAV della Provincia di Forlì-Cesena il Dott. Mauro Babini Responsabile del settore concessioni del Consorzio di Bonifica evidenzia che il progetto presentato dalla GES.CO S.R.L. per la risoluzione delle interferenze della Strada di Collegamento Veloce ed il progetto presentato da Forlì Mobilità Integrata "non sono univoci", chiedendo ai progettisti un coordinamento maggiore.

- in data 25 gennaio 2024 con protocollo 1008 – 1009 – 1010 – 1011 si riceve dal Comune di Forlimpopoli la variante del Progetto Esecutivo della Strada di Scorrimento Veloce ad opera di Forlì Mobilità Integrata, recependo quanto concordato in sede di Conferenza di Servizi del 20 febbraio 2023 ed allineando così i due progetti.

Si esprime che l'attività di coordinamento ha portato ad un progetto univoco, condiviso anche dagli enti. **Si ritiene quindi risolta parte delle problematiche sollevate in fase di seduta della STO e del CUAV.**

Si premette che per arrivare a tale risultato, il PROPONENTE ha richiesto ai propri tecnici di elaborare un progetto esecutivo che potesse soddisfare le richieste del Consorzio Emiliano Romagnolo, di Romagna Acque, di Plurima s.p.a. e del Consorzio di Bonifica della Romagna.

Per quanto riguarda le opere interferenti con SNAM, il Piano espone una soluzione esaminata preventivamente con i tecnici di zona durante le Conferenze dei Servizi sopracitate. Il progetto esecutivo dell'eventuale bypass del metanodotto sarà gestito internamente agli uffici di SNAM Rete Gas una volta affidatogli l'incarico, recependo o modificando quanto proposto, sempre nei termini di legge e sempre nel rispetto delle altre reti esistenti.

Si consegna quindi un nuovo cronoprogramma che considera la situazione attuale:

	CRONOPROGRAMMA						
Bypass condotte DN 500 + DN 1200	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							
Bretelle	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							
Apertura all'esercizio							
Archivio	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							
Apertura all'esercizio							

Parcheggi pubblici	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							
Apertura all'esercizio							
Prolungamento ciclabile	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							
Apertura all'esercizio							
Comparto privato	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Progetto definitivo/esecutivo							
Validazione del progetto esecutivo							
Procedura di affidamento lavori							
Esecuzione dei lavori							
Collaudo							

VI. AGGIORNAMENTO DELLA RELAZIONE ECONOMICA

la relazione economica e le strategie progettuali recepiscono la Delibera della Giunta Regionale n. 91 del 22 gennaio 2024 "Aggiornamento quinquennale degli oneri di urbanizzazione e dei contributi D e S della D.A.L. 186/2018, in materia di contributo di costruzione", normativa che agisce direttamente senza la necessità di un recepimento comunale.

Per altre risposte tecniche legate agli impatti generati dall'attività, alle mitigazioni previste e questioni di carattere urbanistico si rimanda agli elaborati grafici integrativi e alle relazioni tecniche di dettaglio.