



Fascicolo: 2022 / 7. 4. 1 / 10

C.U.A.V.
COMITATO URBANISTICO DI AREA VASTA DELLA PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

VERBALE
Seduta del 3 NOVEMBRE 2023

ORDINE DEL GIORNO: COMUNE DI FORLIMPOPOLI- PROPOSTA DI ACCORDO OPERATIVO PER SVILUPPO PROGRAMMATICO DELLA NUOVA AREA LOGISTICO PRODUTTIVA DENOMINATA “ALPPACA”, IN LOCALITÀ SAN LEONARDO – AMBITO A13-03 SCALO MERCI - ATTUAZIONE SCHEDA N. 14 DELL’ATTO DI INDIRIZZO AI SENSI DELL’ART. 4 DELLA LR 24/2017 APPROVATO CON DELIBERA CONSIGLIO COMUNALE N. 72/2018. PROPONENTE: GES.CO. SRL – DELIBERA GIUNTA COMUNALE N. 66 DEL 03/07/2023. - **VERIFICA DELL'ACCORDO OPERATIVO PER L'ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO**

L'anno 2023 il giorno 03 del mese di novembre alle ore 11.00, a seguito di convocazione prot. prov.le n.25635 del 19/10/2023, **si è riunito il CUAV** in modalità di videoconferenza;

Richiamate:

- la LR 24/2017 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio” articoli 38 e 47 ed il successivo atto di coordinamento tecnico DGR 954/2018, il CUAV - Comitato Urbanistico di Area Vasta è istituito quale organo collegiale ai sensi dell'art. 47 della LR 24/2017, allo scopo di coordinare e integrare in un unico provvedimento:
 - a) *l'esercizio delle funzioni di partecipazione del livello territoriale a competenza più ampia alla determinazione di approvazione degli strumenti di pianificazione;*
 - b) *l'espressione del parere di sostenibilità ambientale e territoriale;*
 - c) *l'acquisizione dei pareri, nulla osta e atti di assenso, comunque denominati, richiesti alla legge per gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica;*
 - d) *le intese degli enti titolari del piano di cui lo strumento all'esame del CU ha il valore e gli effetti e l'intesa sulla variazione dei piani di altri livelli territoriali, di cui agli articoli 51, comma 4, e 52, comma 4.;*
- la deliberazione di Consiglio provinciale n. 22447/24 del 06/09/2018 ad oggetto “ Indirizzi per l'applicazione Legge Regionale 21 dicembre 2017, n.24 “Disciplina Regionale sulla Tutela e l'Uso del Territorio”. Ruolo della Provincia e misure necessarie - Istituzione del Comitato Urbanistico di Area Vasta (CUAV) della Provincia di Forlì-Cesena e Individuazione del Rappresentante della Provincia nel Comitato Urbanistico Regionale (CUR)”; che individua il Presidente della Provincia quale Rappresentante unico della Provincia chiamato a svolgere il ruolo di Presidente del CUAV;
- il Decreto presidenziale n. 24842/132 del 26/09/2018 avente ad oggetto “Approvazione Regolamento delle modalità di funzionamento del Comitato Urbanistico di Area Vasta (CUAV)

della provincia di Forlì- Cesena”;

- la determina dirigenziale n. 140 del 06/02/2019 avente ad oggetto “Organizzazione del Servizio Pianificazione Territoriale, costituzione dell'Ufficio di Piano per l'esercizio delle funzioni di cui All'art. 55, Comma 3, della LR 24/2017, Costituzione del Comitato Urbanistico di Area Vasta (CUAV)” in cui è definita la costituzione della struttura tecnica operativa - STO - a supporto del comitato urbanistico di area vasta di cui alla L.R. n. 24/2017, articolo 47, comma 2, lettera i);

Dato atto che per il procedimento in oggetto sono stati convocati dal Presidente del CUAV i seguenti Enti:

Componenti necessari: Regione Emilia-Romagna, Provincia; Comune di Forlimpopoli;

Componenti consultivi: ARPAE, AUSL Romagna, Consorzio di Bonifica della Romagna, Consorzio di Bonifica di Secondo Grado per il CER, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini, ENEL, SNAM, ATERSIR, HERA SpA, IN RETE DISTRIBUZIONE S.p.a., CER Canale Emiliano Romagnolo, Comune di Forlì – Servizio Ambiente e Urbanistica – ufficio Espropriazioni – Servizio Infrastrutture Mobilità verde arredo urbano, FMI Forlì Mobilità Integrata, PLURIMA spa, Romagna Acque – Società delle Fonti;

Preso atto che a seguito delle indicazioni date dalle Norme di funzionamento del CUAV sopra citate, le Amministrazioni interessate hanno individuato e nominato i seguenti rappresentanti:

- Provincia di Forlì-Cesena - in veste di Presidente del CUAV – il Consigliere provinciale Dott. Matteo Gozzoli, delegato con nota prot. n. 25561 del 19/10/2023;
- Regione Emilia-Romagna - in rappresentanza della Giunta Regionale - Ing. Marcello Capucci, nominato Rappresentante Unico Regionale con Atto dirigenziale della D.G. Cura del Territorio ed Ambiente Num. 20368 del 29/09/2023;
- Comune di Forlimpopoli - Sindaco Milena Garavini - giusta Decisione di Giunta comunale del 05/04/2019 acquisita al prot. prov. n. 10855/2019;

Presiede la seduta del CUAV il Consigliere delegato Dott. Matteo Gozzoli, coadiuvato dalla Struttura Tecnico Operativa;

Alla seduta sono presenti, i seguenti rappresentanti, delegati e accompagnatori tecnici

ENTE	RAPPRESENTANTE	NOMINA O DELEGA
Provincia Forlì-Cesena	Alessandro Costa	Dirigente Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale-Responsabile della STO
	Elisabetta Fabbri Trovanelli	P.O. “Pianificazione Territoriale” Tecnico STO
	Francesca Foschi	Funzionario Tecnico
Regione Emilia-Romagna	Marcello Capucci	Responsabile Unico Regionale
	Raffaella Grillandi	Tecnico STO
Comune di Forlimpopoli	Milena Garavini	Sindaco
	Raffaella Mazzotti	Responsabile Settore tecnico
	Patrizia Pollini	Funzionario tecnico Resp. procedimento
<i>Componenti con voto consultivo</i>		
ARPAE Forlì-Cesena	Marco Maraldi	Funzionario Area Prevenzione Ambientale Area Est <i>Delega prot. prov. n.26230/23</i>
AUSL	Marina D’Antonio	Referente del Settore Ambiente e Salute <i>Delega prot. prov. n.26732/23</i>
CER	Michele Marini	Capo settore opere civili del Consorzio

ENTE	RAPPRESENTANTE	NOMINA O DELEGA
		CER <i>Delega prot. prov. n.5569/23</i>
FMI	Claudio Maltoni	Direttore Generale
Consorzio di Bonifica	Mauro Babini	Responsabile Settore Concessioni
Comune di Forlì	Valentina Piolanti	Funzionario responsabile Unità Supporto giuridico ed Espropri <i>Delega prot. prov. 26722/2023</i>

Alle ore 11,10 il Presidente del CUAV, verificata la presenza di tutti i componenti di diritto apre la seduta.

Preso atto degli elementi costitutivi la proposta di Accordo operativo e successive integrazioni, trasmesso con nota assunta agli atti con prot. prov.li nn. 17445-17449 del 14/07/2023 dal Comune di Forlimpopoli, ai sensi del comma 9 dell'art. 38 della L.R. 24/2017, **ai fini dell'esame da parte del Comitato Urbanistico di Area Vasta (CUAV)** di questa provincia di cui all'art.47;

Preso atto:

- degli elementi costitutivi della proposta di Accordo operativo, la quale secondo le disposizioni di cui alla DGR 2134 del 2019, è stata trasmessa in formato digitale al sistema di conservazione del Polo archivistico regionale dell'Emilia-Romagna
- che ai fini della consultazione l'avviso è stato pubblicato sul BURERT n.194 del 19/07/2023 e la documentazione costituente l'Accordo è stata messa a disposizione per la pubblica consultazione nel sito WEB del Comune al seguente indirizzo:

<https://www.comune.forlimpopoli.fc.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=616&idArea=16379&idCat=17167&ID=28814&TipoElemento=pagina>

Preso atto, inoltre, che con nota del 05/10/2023 assunta al prot. prov.le n. 24325/2023, il Comune ha attestato la conclusione del termine di deposito, avviato in data 19 luglio 2023 (BURERT n. 194 del 19/07/2023) e dichiarazione che dalla fase di pubblicazione e dalla consultazione popolare, sono pervenute n. 23 osservazioni ed una petizione, acquisite ai seguenti prot prov.li. n 24333 del 05/10/2023 e nn. 24355; 24368; 24369; 24370; 24371; 24372 del 06/10/2023, senza trasmettere le relative controdeduzioni, e con nota prot. prov.le n. 24327/2023 del 05/10/2023 ha inviato le richieste integrazioni e i pareri finora acquisiti da parte dei seguenti enti:

Gruppo HERA spa prot. 72984/2023 del 09/08/2023 IN RETE distribuzione energia prot. 31468/2023 del 09/08/2023: richiesta integrazioni;

CER: richiesta aggiornamenti;

CER: rilascio parere di competenza richiesto prot. 4884 del 15/09/2023;

Gruppo HERA spa IN RETE distribuzione energia prot. 32943-14800 del 05/04/2022: richiesta integrazioni;

Gruppo HERA spa prot. 72984/2023 del 09/08/2023 IN RETE distribuzione energia prot. 31468/2023 del 09/08/2023: richiesta integrazioni;

Agenzia del Demanio: riscontro prot. 13635/2023;

Agenzia del Demanio: riscontro prot. 5151/2022;

Consorzio di Bonifica della Romagna prot. 28699 del 15/09/2023: parere di competenza;

ENAC prot. 30/08/2023-0112096-P: richiesta di integrazione documentale ex art. 2 comma 7 Legge 241/1990;

FMI prot. 1861/2023 del 15/09/2023: parere;

SNAM prot. 223/2023 del 24/08/2023 AINT: EAM39552 pratica n. 377: richiesta integrazioni;

Dato atto che

- sull'Accordo operativo in oggetto si è svolta la conferenza istruttoria da parte della STO - Struttura Tecnica Operativa - tenutasi in videoconferenza in data 18 ottobre 2023 entro cui il Comune di Forlimpopoli ha fornito alcuni chiarimenti, come riportato al relativo Verbale

inviato con nota prot. n. 26390 del 27/10/2023;

- in data 03/11/2023 con nota acquisita al prot. prov. n. 26853 di pari data, il Comune di Forlimpopoli ha trasmesso il parere della Soprintendenza (prot. prov.le n. 27019/23) e ulteriori 10 osservazioni pervenute, allegandone copia (in totale 33 osservazioni);

Preso atto che il Comune dichiara che le ulteriori osservazioni sono pervenute nei termini di legge, in quanto il periodo di deposito era stato prolungato dall'Amministrazione in forza delle proroghe concesse ai Comuni interessati dagli eventi alluvionali del 16-17 maggio 2023 ai sensi della Legge 100/2023 recante interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023;

Dato atto che ai sensi dell'art.38 comma 10 L.R. 24/17 la data di acquisizione dei documenti integrati e delle ulteriori osservazioni pervenute, entro i tempi di legge, coincide con il giorno 03 /11/2023, data dalla quale decorrono pertanto i 30 giorni per la formulazione del parere motivato del CUAV;

Dato altresì atto che la proposta di Accordo Operativo in oggetto, risulta formalmente completa degli atti tecnici e amministrativi che lo costituiscono e pertanto in applicazione della LR n.24/2017 e delle norme per il funzionamento del Comitato urbanistico (DGR 954/2018), può essere oggetto di esame da parte del CUAV stesso ai fini dell'espressione del PARERE MOTIVATO, ai sensi degli artt. 46 et 47 della citata legge;

Vista la legge regionale n. 24 del 2017 recante "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" ed in particolare:

- l'art. 4 "Attuazione degli strumenti urbanistici vigenti" consente di attuare parte delle previsioni contenute nei vigenti PSC secondo quanto stabilito dal comma 2 che indica la possibilità per il Comune di predisporre una delibera di indirizzi che stabilisca i criteri di priorità, i requisiti e i limiti in base ai quali valutare la rispondenza all'interesse pubblico delle proposte di accordo operativo avanzate dai soggetti interessati;
- l'art. 38 "Accordi operativi e piani attuativi di iniziativa pubblica" che disciplina la procedura di presentazione e approvazione dell'accordo operativo indicandone, ai fini della stipula, gli elaborati necessari e costitutivi;

Evidenziato inoltre che con riferimento all'art. 4, comma 2 bis della Legge 31 luglio 2023, n. 100, *recante interventi urgenti per fronteggiare l'emergenza provocata dagli eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023*, il Comune di Forlimpopoli con nota prot n. 24325/2023, ha rappresentato l'urgenza per la necessità di concludere tempestivamente il procedimento dell'Accordo Operativo, in quanto connesso ad opere di massima urgenza quali la realizzazione del by-pass Condotta CER, contenuto nell'accordo stesso, finalizzato alla risoluzione della interferenza CER con il LOTTO 1 della strada di collegamento Forlì – Forlimpopoli, quest'ultima in fase di celere esecuzione dei lavori. Chiedendo la convocazione tempestiva del CUAV;

Richiamati brevemente i contenuti dell'Accordo Operativo:

La proposta di Accordo operativo in oggetto, è stata valutata conforme dal Comune di Forlimpopoli alla pianificazione vigente, nonché di interesse pubblico e di immediata attuazione, con deliberazione di Giunta Comunale n. 66 del 03/07/2023 avente ad oggetto: "AVVIO DEPOSITO, AI SENSI DELL'ART. 38 LR 24/2017, DELL' ACCORDO OPERATIVO - AMBITO A13 - 03 PER INSEDIAMENTO LOGISTICO - PRODUTTIVO DENOMINATO "ALPPACA", DERIVANTE DALL'ATTO D'INDIRIZZO (SCHEDA N. 14) APPROVATO CON DEL. C.C. N. 72/2018 AISENSI DELL'ART. 4 LR 24/17. PROPONENTE: DITTA GES.CO. S.R.L;

La proposta di progetto, prevede l'infrastrutturazione e l'urbanizzazione di una porzione territoriale pari circa al 40% dell'intero Ambito della Scheda A13-03 di PSC "Area Industriale Scalo Merci Ferroviario" sita in Comune di Forlimpopoli, compresa tra la Via San Leonardo (S.P. 60) ad Est, la Via Paganello a Sud, la Via Savadori a Nord, la Via Giulio II ad ovest a confine con il Comune di Forlì;

L'accordo Operativo, ai sensi dell'art. 38, comma 2, assume valore ed effetti di Piano Urbanistico Attuativo per la realizzazione di un polo logistico-produttivo denominato "ALPPACA" (Area

Logistico-Produttiva per Prodotti e Applicazioni di Coordinamento Aziendale), posto nelle vicinanze dello Scalo Merci di Villa Selva.

La proposta prevede la possibilità di attuare diversi scenari tra logistico-produttivo e logistico, grazie alle condizioni determinate dal nuovo sistema della viabilità in progetto promosse dalle Amministrazioni Comunali di Forlì e Forlimpopoli (Strada di Collegamento Veloce tra Forlì e Cesena) in corso di realizzazione, assieme alla presente infrastruttura per il trasporto su rotaia del vicino Scalo Merci di Villa Selva.

L'insediamento avrà le seguenti caratteristiche:

- Superficie Territoriale (ST) mq. 258.665,00
- Potenzialità Edificatoria (SL) mq. 64.666,25

da ripartire tra i seguenti usi ed articolato in due possibili scenari:

Scenario 1: logistico - produttivo

- C8 Attività connessa al trasporto delle merci (non inferiore al 50%)
- C7 Attività produttive agroalimentari

Scenario 2: polo logistico

- C8 Attività connessa al trasporto delle merci (100%)

Eventuali scenari intermedi sono volti al solo incremento dell'uso C8 (logistica).

Il comparto è suddiviso in due macro aree:

- Ambito pubblico (DT) occupante la porzione est (S.T. mq. 82.711,00, pari a circa il 32% Dell'intero ambito).
- Ambito privato (AF), occupante la porzione ad ovest, confinante con il Comune di Forlì (S.T. mq. 176.548,00).

1- L' Ambito pubblico (DT) sarà costituito dalle seguenti infrastrutture:

- tratto di nuovo asse di superamento dell'abitato di San Leonardo (Strada di collegamento veloce Forlì – Cesena LOTTO 1 già avviato alla realizzazione), con rotatoria intermedia (c.d. rotatoria San Leonardo) di collegamento al sistema esistente ed accesso al nuovo insediamento, con relative aree verdi di mitigazione e compensazione,
- viabilità di collegamento tra la rotatoria San Leonardo e la viabilità minore (c.d. bretelle vie Savadori e vie Paganello) con nuova rotatoria (c.d. rotatoria GES.CO S.R.L.);
- viabilità di nuova urbanizzazione;

dotazioni pubbliche di standard, costituite da:

- area verde con prevalente funzione boschiva/mitigativa, da raccordarsi a quelle già previste dal progetto stradale del LOTTO 1°;
- parcheggi pubblici: parcheggio pubblico (P01 con 344 posti auto) ed un parcheggio funzionale alla via Paganello (P03 con 19 posti auto) in corrispondenza dell'innesto della ciclabile;
- percorsi ciclabili e ciclo-pedonali di collegamento tra il nuovo insediamento ed il restante sistema ciclo-viario;

lottizzazione pubblica costituita da:

- tre lotti di modeste dimensioni con accesso e parcheggio pubblico dedicato (P02 con 18 posti auto: lotto L00 ospitante l'archivio comunale, lotti L01 e L02 (lato Paganello);
- un lotto a cessione volontaria (LCV) ubicato in posizione indipendente sul fronte nord, via Savadori, attiguo all'ambito consolidato di San Leonardo;

dotazioni ecologiche ed ambientali pubbliche costituite da:

- aree per l'invarianza idraulica degli spazi pubblici.
- fasce verdi di mitigazione (rispetti stradali).

2- L'ambito privato (AF) risulta composto da:

- una grande area fondiaria AF1 per la localizzazione dello stabilimento logistico - produttivo, piazzali, impianti, parcheggi pertinenziali;
- una sub area fondiaria AF2 antistante l'accesso e dedicata a parcheggio pertinenziale (136 posti auto);
- una sub area fondiaria AF3 dedicata a dotazione ecologica (arboricoltura da legno);
- un'altra piccola area di sosta pertinenziale dislocata ad ovest lungo via Paganello, verso Forlì (P04), mentre i restanti spazi di sosta privata sono reperiti all'interno del lotto fondiario.

Sulle aree AF2 e AF3 è prevista la facoltà – secondo la disciplina della Norme Tecniche Attuative dell'Accordo operativo - di poter distribuire quota parte della SL non realizzata;

L'area fondiaria è delimitata da una fascia verde di mitigazione come prescritto dal Piano Strutturale Comunale (Via Paganello) a protezione degli edifici esistenti abitativi.

L'attività produttiva, riguardante la trasformazione su più linee e lo smistamento di prodotti alimentari freschi e surgelati a prevalente base di carne avicola verrà raggiunta in due step programmatici:

- 1°step (data avvio presunta 2026 circa) con capacità tot. 59.200 kg/gg ;
- 2°step, successivo (nell'arco di validità della convenzione) con capacità tot. 236.800 Kg/gg.

L'attività logistica è così articolata:

- impianto di stoccaggio automatico per alimenti surgelati;
- dogana per accettazione e misurazione camion in ingresso e uscita;
- zona di carico e scarico;
- zone di stoccaggio alimenti distinte tra deperibili e non deperibili.

La gestione delle merci per entrambi gli scenari prevede che una parte di esse, sia in arrivo che in partenza (soprattutto in rapporto con Europa), avvenga su ferrovia e l'accesso allo Scalo Merci avverrà tramite la viabilità stradale esistente e quella da realizzare (nuova bretella San Leonardo).

Tutto ciò premesso si passa quindi all'esame da parte degli enti intervenuti della proposta progettuale oggetto di Accordo operativo:

Gozzoli (Provincia): Saluta i presenti e introduce l'argomento richiamando l'oggetto della proposta di Accordo Operativo, precisando che in data 18 ottobre si è tenuta una prima conferenza istruttoria (STO), che ha rilevato la necessità di fornire approfondimenti e chiarimenti tecnici sul progetto. Lascia la parola all'arch. Alessandro Costa.

Costa (Provincia): Saluta e ringrazia i presenti e introduce i lavori del Comitato Urbanistico. Si evidenzia che durante i lavori della STO del 18 ottobre sono emerse criticità di natura tecnica che comportano ancora indeterminatezza nel procedimento di Accordo Operativo. Prima tra tutte è la presenza di due Scenari alternativi molto diversi: Scenario Logistico-Produttivo e Scenario Logistico, oltre a problematiche legate alle infrastrutture del Consorzio di bonifica, alla viabilità e ad alcuni aspetti sanitari che la collega Foschi, che ha curato l'istruttoria, descriverà con un'analisi puntuale. Tali aspetti necessitano di un approfondimento e il livello di indefinitezza non consente, ad oggi, una espressione conclusiva del parere del Comitato (CUAV). Chiede al Comune di Forlimpopoli di descrivere in sintesi il progetto e mostrare gli elaborati più significativi.

Garavini (Comune Forlimpopoli): Saluta e ringrazia i presenti e chiede ai referenti tecnici del Comune di riassumere gli aspetti fondamentali dell'Accordo, precisando che il progetto è complesso e molto importante per l'Amministrazione comunale, in quanto si inserisce in un'area di ragguardevoli dimensioni, sulla quale già dagli anni '90 sono stati fatti investimenti per la realizzazione dello scalo merci della Romagna. L'area fin da allora ha una vocazione di tipo produttivo-logistico e grazie alla società GESCO, c'è la possibilità di sviluppare l'ambito attraverso un progetto che si interseca con la realizzazione di una importante arteria stradale di collegamento veloce Forlì-Forlimpopoli che proseguirà verso Cesena. L'Amministrazione comunale è quindi interessata a portare a buon fine questo importante progetto, che comporterà degli impatti positivi sulla comunità, con il coinvolgimento di tutti gli Enti, curando tutti gli aspetti, ascoltando le osservazioni e indicazioni, cercando delle soluzioni con la proprietà riguardo agli esiti dell'incontro odierno.

Cede la parola alle architetto Patrizia Pollini e Raffaella Mazzotti.

Pollini (Comune Forlimpopoli):

In qualità di responsabile del procedimento dell'accordo procede ad un riassunto dei contenuti. L'accordo dà attuazione all'Ambito A13-03 previsto dal PSC vigente, facente parte di un sistema

insediativo di natura essenzialmente industriale, previsto tra i Comuni di Forlimpopoli e Forlì, ai margini del polo produttivo di Villa Selva. Il sito è collocato tra lo scalo merci, l'insediamento produttivo della Marcegaglia, il Comune di Forlì, l'abitato di San Leonardo e la variante (by-pass) alla strada provinciale, già in corso la realizzazione.

L'accordo interessa la parte sud dell'Ambito A13-3, di circa 25 ettari che rappresentano circa il 40% dell'estensione territoriale e della potenzialità edificatoria dell'intero ambito. L'accessibilità sarà garantita dal nuovo tracciato della strada di collegamento Forlì- Forlimpopoli. A livello programmatico (scenario opzionale futuro) rimane la possibilità di studio anche di un accesso più diretto al fronte forlivese.

Mostrando la tavola dello schema di assetto urbanistico descrive le caratteristiche generali dell'insediamento costituito da una parte pubblica (lato est) ed una privata (ad ovest). La parte pubblica è caratterizzata dalla nuova strada LOTTO1 Forlì – Forlimpopoli (che collega la circonvallazione di Forlimpopoli con la via Mattei e la zona industriale di Forlì), dalla realizzazione di due bretelle viarie di collegamento alle Vie Savadori e Paganello, gli standard pubblici verde e parcheggi. Da qui la strada di urbanizzazione che porta alla parte privata, dove verrà realizzato l'insediamento produttivo-logistico. Il sito, parte est in particolare, è caratterizzato da una forte interazione di elementi infrastrutturali già presenti nell'area e di progetto, che devono essere coordinati e interrelati tra loro al fine di ottimizzare tutte le interferenze che si vengono a determinare col nuovo assetto.

Intorno all'insediamento è prevista una fascia perimetrale verde che dovrà costituire l'elemento ecologico e di mitigazione di questo comparto. Mostra una tavola di rappresentazione realistica del complesso da cui si evince la gradualità dell'inserimento: la parte est sarà caratterizzata da interventi di verde ecologico e di standard funzionale a mitigare gli effetti dei nuovi assi infrastrutturali.

È un sistema attualmente rurale, ma già in parte compromesso dalla presenza di diverse infrastrutture, per prima lo scalo merci il cui accesso però è sul lato forlivese. Vi è la presenza di alcuni insediamenti sparsi, sia di carattere produttivo che residenziale.

Questo progetto è rispettoso della salvaguardia infrastrutturale del tracciato della via Emilia bis, come ancora risulta dagli strumenti di pianificazione provinciale e il progetto distributivo è stato mantenuto tutto al di sotto di questa fascia.

È prevista la cessione da parte del soggetto attuatore delle aree per la realizzazione della strada di collegamento veloce (LOTTO1) che verranno cedute al Comune con la sottoscrizione dell'accordo/convenzione. La realizzazione delle bretelle viarie avviene in continuità con le opere di urbanizzazione, per la piena funzionalità del comparto territoriale interessato, il grande parcheggio pubblico centrale e l'innesto verso il comparto privato.

Nella parte pubblica il comparto prevede anche una piccola, minima lottizzazione, ove verrà inserita un'opera pubblica (archivio comunale) che viene realizzata dal soggetto attuatore, di interesse per l'amministrazione comunale. In adiacenza al lotto per l'archivio comunale sono individuati altri due lotti per ospitare funzioni complementari e compatibili per questo comparto, ceduti ed acquisiti come lotti zero, cioè privi di potenzialità edificatoria in quanto funzionali a soddisfare esigenze insediative che l'amministrazione comunale definirà successivamente. Allo stesso modo un altro lotto zero viene individuato sul fronte nord, in adiacenza all'abitato di San Leonardo, ma dato il contesto limitrofo la destinazione sarà d'uso residenziale o urbana.

Lo standard pubblico di verde verrà realizzato in questa parte e si integra con l'area verde (indicata con la lettera E) compensativa della strada LOTTO 1, formando un nucleo verde centrale significativo. Il restante verde è destinato a mitigazione ecologica, invarianza idraulica etc...

Lungo la via Paganello è stato localizzato un piccolo parcheggio pubblico (P03) che potrà essere di servizio alle funzioni presenti lungo la strada e, comunque, punto di accesso all'area verde.

Una delle condizioni insediative per quest'ambito è quello di collegarsi allo scalo merci, di cui si potrà parlare in seguito, sulla base delle problematiche sollevate. La tavola B4 rappresenta lo schema impiantistico in rapporto allo schema dei flussi. Il collegamento allo stabilimento produttivo avviene dalla nuova strada di urbanizzazione (ad est), poi attraverso la nuova viabilità San Leonardo. I transiti da e per lo scalo merci passeranno tutti dal fronte (Via Mattei) per ricollegarsi direttamente all'accesso attuale dello scalo.

Costa (Provincia): Chiede di descrivere sinteticamente i due Scenari di attuazione dell'intervento.

Pollini (Comune Forlimpopoli): Spiega che le prospettive che l'azienda si dà sono quelle di utilizzarlo o in modo misto (produttivo + logistico) o tutto come logistico. Queste sono sostanzialmente le due ipotesi prefigurate e analizzate dalla valutazione di sostenibilità. Le due ipotesi rappresentano due estremi che non comportano un diverso assetto urbanistico, che rimane invariato. Diverso è per la parte privata, in quanto lo scenario ad esclusiva funzione logistica non si porterà dietro l'impiantistica collegata alla produzione. In tale ipotesi vi sarà un maggior impatto da traffico, ma non da produzione. Nell'ipotesi invece di uno scenario misto (produttivo + logistico) vi sarà compresenza sia dell'impiantistica da produzione che la componente distributiva delle merci, quest'ultima in un rapporto tuttavia inferiore. Complessivamente la VALSAT restituisce un bilanciamento tra i due scenari, poi ogni scenario ha le sue specificità descritte nella Valsat. Questi sono i due scenari limite all'interno dei quali possono rientrarvi anche opzioni intermedie. Nello scenario produttivo-logistico la produzione non può superare il 50%, mentre la logistica può arrivare al 100% della superficie utile complessiva. Quindi le ipotesi intermedie potrebbero essere anche un 30% di superficie destinata alla produzione e un 70% di logistica.

Costa (Provincia): Chiede conferma sulla presenza di due Scenari attuativi completamente distinti.

Pollini (Comune Forlimpopoli): Dipende come li si vuole intendere: potrebbe essere anche uno scenario unico (logistico – produttivo) che può però portare a due situazioni estreme effettivamente distinte: cioè 0% produttivo – 100% logistico, oppure misto con max 50% produttivo e 50% logistico. Proprio per questo la VALSAT ha valutato entrambe le situazioni.

Foschi (Provincia): Nell'ambito della STO (18 ottobre 2023) sono emerse delle criticità progettuali che sono state condivise con i referenti del Comune e con gli Enti preposti all'espressione delle valutazioni ambientali. Alcune problematiche sono rilevanti ed è necessario sottoporle all'attenzione del Comitato, altre sono di minor importanza e possono essere risolte in sede di STO. Per le criticità di maggiore rilevanza, è necessaria una disamina puntuale poiché costituiscono una difficoltà nella gestione del parere conclusivo del CUAV.

Come già evidenziato, il progetto propone sostanzialmente due Scenari attuativi diversi che, anche se legati alle esigenze della produzione e della logistica dello stesso prodotto alimentare, prevedono attuazioni suddivise in vari step, che comportano impatti significativi diversi, con tempi spesso non definiti. L'indefinitezza dei tempi delle attuazioni e degli Scenari ipotizzati, che sono legati alle necessità economiche dell'impresa e quindi che seguono un mercato economico variabile e non ancora individuato, confligge con le progettualità consentite nel "*periodo transitorio*", normato dal combinato disposto dell'art. 4 e 38 della L.R. 24/2017, che consente esclusivamente progetti definiti, tempi certi e perentori per le attuazioni e per le presentazioni dei titoli edilizi (compresi i lotti privati), a pena la decadenza dell'Accordo.

L'Accordo prevede un termine di validità della Convenzione pari a 7 anni, termine entro il quale è attesa la presentazione del *programma di utilizzo dello scalo merci*. Nell'ambito della STO, è stato evidenziato come uno degli obiettivi principali della scheda di PSC sia la previsione di un'area industriale *organica allo scalo ferroviario*.

Questo obiettivo del PSC comporta la necessità di una rappresentazione circostanziata dell'utilizzo dello scalo ferroviario, con previsioni attuative quanto più prossime all'approvazione dell'Accordo.

Si richiama il Comune ad argomentare ed illustrare la coerenza dell'attività logistica prevista, collegata all'utilizzo in tempi certi dello scalo merci.

Si richiama inoltre la necessità di definire puntualmente lo Scenario previsto e il tipo di attività che si andrà ad insediare.

Tale definizione e rappresentazione univoca del progetto e del relativo Scenario, risulta essenziale per il Comitato e per il Comune per poter rispondere adeguatamente e in tempi brevi alle osservazioni presentate dai cittadini, in merito alla tipologia di insediamento e ai relativi impatti previsti sul territorio e sulla popolazione residente nelle vicinanze.

A tal proposito occorre definire compiutamente e integrare le valutazioni dello Scenario prospettato

e delle Fasi attuative che lo costituiscono; le analisi dovranno descrivere nel documento di Valsat, gli impatti attesi e le misure di mitigazione e di sostenibilità territoriale necessarie, dimostrando e argomentando la conformità dell'intervento alla strumentazione urbanistica vigente.

Nel caso specifico si richiama la necessità di argomentare l'ottemperamento di quanto richiesto per il *Sistema della rete ecologica*, come previsto dalle Norme di PSC per questo Ambito (art. 6.1 co. 7). In merito alle fasi di attuazione per step, così come descritte nel documento di Valsat per lo Scenario Logistico-Produttivo, si rileva che la proposta progettuale prevede la possibilità di superare la soglia di VIA che è pari alla produzione di 75 tonnellate al giorno. In considerazione delle urgenze prospettate e delle necessarie valutazioni approfondite (screening di VIA) in merito a tale ipotesi, si richiama l'attenzione sul procedimento di AO ad oggi in itinere e sui tempi di approvazione e di convenzionamento previsti per il regime transitorio che risultano incalzanti.

Di conseguenza è necessario arrivare ad una sola proposta, immediatamente attuabile, stabilendo tempi certi e perentori per ogni intervento previsto, dove gli impatti attesi sull'ambiente e sul territorio siano definiti e quantificabili, così come lo devono essere le limitazioni da porre in atto per il superamento degli esiti negativi.

Occorre integrare la Convenzione con gli obblighi che garantiscono la sostenibilità dell'intervento, individuando e descrivendo le opere necessarie, da quantificare dal punto di vista economico nella relazione finanziaria, che dovrà dimostrare, con opportuna documentazione, la capacità del proponente di sostenere i costi previsti.

Altro elemento sul quale si ritiene opportuno fare chiarezza è il dimensionamento della funzione logistico legata allo *Scenario polo logistico*. A tal proposito occorre evidenziare che il PTCP identifica in queste aree un Polo funzionale denominato "*Scalo Merci della Romagna*" prevedendo dei servizi logistici legati allo stesso e all'attuazione della nuova Via Emilia bis, ad oggi in fase di accantieramento per i soli primi due lotti (Lotti n. 1 e n. 2) che interessano Forlì e Forlimpopoli, rimanendo ancora indeterminata l'attuazione del tratto di collegamento con Cesena (Lotti n. 4, n. 5 e n. 6).

In questo contesto si inserisce una proposta di Polo Logistico che prevede, nella sua potenzialità massima, un flusso veicolare (in e out) di mezzi pesanti pari a 480 unità, senza contare i mezzi leggeri, che andranno ad appesantire l'ambito produttivo di Villa Selva di Forlì lungo la circonvallazione di Via Mattei, già gravata dal traffico veicolare attuale, ma che dovrà assorbire le numerose previsioni della logistica forlivese, con il rischio di coinvolgere la Via Emilia nel nuovo traffico di previsione.

Nel caso specifico occorre verificare la sostenibilità territoriale delle funzioni logistiche insediabili e appurare la capacità delle infrastrutturali esistenti di sostenere l'aumento dei flussi veicolari. Le valutazioni dovranno interessare un più ampio contesto territoriale che include i comuni limitrofi e i collegamenti con le attività del gruppo Amadori già insediate (Santa Sofia e Cesena). Dovranno essere oggetto di specifica valutazione:

- gli effetti cumulativi delle previsioni logistiche attuali e di quelle in fase di attuazione, verificando l'adeguatezza della rete stradale in termini di capacità e di interferenza con il traffico automobilistico;
- la capacità della rete stradale in relazione ai flussi di traffico attuale e futuro rispetto alle caratteristiche specifiche dell'attività insediabile e il conseguente impatto che la stessa produrrebbe sulle infrastrutture della mobilità e sulle funzioni circostanti attraversate dai flussi di traffico;
- il confronto con le indagini sull'incidentalità rilevate, allo scopo di verificare la presenza di criticità e punti a forte incidentalità sulla rete che potrebbero acuirsi con il sovraccarico di mezzi pesanti. Tali individuazioni dovranno prevedere la contestuale realizzazione di interventi di messa in sicurezza e rifunzionalizzazione delle intersezioni, soprattutto per quelle con evidente promiscuità di componenti di traffico e che interessano gli insediamenti residenziali.

Altri argomenti trattati nel verbale della STO del 18 ottobre sono:

- i lotti ad indice zero (L01, L02 e LCV) di cessione all'amministrazione comunale;
- le aree AF2 e AF3 di proprietà privata;
- le varianti non sostanziali (art. 6 NTA e art. 10 Convenzione);
- le proroghe (art. 4 Convenzione);
- scomputo del Contributo Straordinario (CS) e clausola risolutiva antimafia in Convenzione;
- modifiche ai tracciati delle reti infrastrutturali;
- dotazioni standard inferiori alle previsioni del PSC;

- opere necessarie a garantire la sicurezza idraulica delle reti irrigue.

Per questi argomenti si rimanda alle osservazioni e richieste chiarimenti contenute nel verbale STO del 18 ottobre 2023, fermo restando che la proposta di concedere proroghe o di variare l'assetto urbanistico rappresentato in conformità alla strumentazione urbanistica vigente, non è permessa per gli AO soggetti al regime transitorio, poiché l'assenza di progettualità definite, non consente di verificarne la regolarità, né tantomeno di valutare gli impatti conseguenti e individuare le misure necessarie alla sostenibilità degli interventi.

Relativamente al tema delle criticità ancora irrisolte, che riguardano le reti SNAM, CER, Consorzio di Bonifica e Strada di collegamento veloce Lotto 1, si chiedono chiarimenti descrivendo le problematiche e le tempistiche necessarie al superamento delle stesse, specificando come l'amministrazione comunale intende procedere alla definizione delle soluzioni progettuali, congiuntamente all'approvazione dell'Accordo Operativo.

Altro argomento trattato in sede di STO è il procedimento di esproprio delle aree private legate alla prevista pista ciclabile di San Leonardo, per la quale occorre che il Comune attesti lo stato delle fasi delle procedure espropriative sinteticamente riconducibili a: conformità al PSC; apposizione del vincolo espropriativo; dichiarazione di pubblica utilità; determinazione dell'indennità notificata ai soggetti interessati all'esproprio; decreto di esproprio delle aree private extra compatto che sono interessate dall'intervento di realizzazione della pista ciclopedonale che è a carico del proponente; al fine di rendere evidente che l'attuazione è compatibile con il procedimento di accordo.

Per quanto non espressamente riportato si richiama integralmente il verbale della seduta STO del 18 ottobre (*Allegato 1*), quale parte sostanziale e integrativa al presente verbale.

Grillandi (Regione): La Regione concorda con i contenuti istruttori e le criticità documentali ampiamente rappresentati dalla Provincia.

Evidenzia, inoltre, che rispetto alla complessità dell'intervento proposto non si ritiene pienamente calzante lo strumento dell'Accordo Operativo di fase transitoria ai sensi del combinato disposto degli Art. 4 e 38 della L.R.24/17, invitando l'Amministrazione a valutare un più opportuno iter procedurale, quale ad esempio quello dell'Accordo di Programma, che appare assai più adeguato ad affrontare e risolvere le numerose criticità ancora aperte, senza la necessità di rispettare tempi e condizioni contingentate proprie degli Accordi Operativi nella fase del transitorio.

Il progetto urbano con il quale dovrebbe essere puntualmente rappresentato sia l'assetto urbanistico che quello edilizio dell'ambito territoriale interessato deve essere comprensivo degli interventi di interesse privato, dotazioni territoriali, infrastrutture e servizi pubblici correlati all'intervento, puntualmente descritti al fine di garantirne l'attuazione in tempi immediati. Nella proposta in esame il progetto urbano è ancora affidato a scenari diversi, con impatti tra loro anche molto differenti, fasi attuative indefinite e usi non ancora compiutamente determinati che non consentono una piena e puntuale individuazione degli impatti indotti e delle eventuali azioni correttive necessarie a garantire la sostenibilità dell'intervento.

I contenuti rappresentati nei documenti che compongono gli allegati all'Accordo Operativo non consentono di garantire l'immediata attuazione di un unico progetto compiutamente definito e di immediata realizzazione.

Inoltre, si ritiene che dal punto di vista procedurale il Comune debba chiarire come si inseriscono all'interno del procedimento le osservazioni pervenute al Comune tra il 23 e il 30 ottobre 2023 e successivamente trasmesse al CUAV in data odierna, rilevando che non paiono essere state inviate al Comitato le controdeduzioni e pertanto quest'ultimo non è stato messo a conoscenza degli esiti ai quali è giunta l'Amministrazione in merito. Appare dunque necessario ricostruire le fasi procedurali perché il Comune ha inviato parte delle osservazioni in data odierna, e il Comitato deve essere messo a conoscenza se sono pervenute oltre il deposito. Qualora siano state trasmesse nell'ambito di proroghe vigenti il Comune ne deve dare contezza in modo tale da ricostruire i tempi procedurali.

Si chiede al Comune di chiarire, rispetto ai contenuti all'art. 38 comma 10 della L.R.24/17, la data di partenza del conteggio dei 30 giorni che la legge concede per la formulazione del parere motivato.

Gozzoli (Provincia): Dal momento che sono emerse una serie di richieste chiarimenti e approfondimenti, già in parte rilevati in sede di conferenza istruttoria del 18 ottobre scorso, propone di sospendere i termini del procedimento e dare tempo agli uffici e agli Enti di visionare le richieste e definire con i proponenti le integrazioni necessarie. Nel momento in cui la proposta da valutare sarà completa di tutti gli elementi fondamentali all'espressione del parere definitivo, sarà riconvocato il CUAV.

Capucci (Regione): Occorre chiarire bene le tempistiche e condividere con Provincia e Comune una calendarizzazione corretta dei tempi del procedimento. Inoltre, una volta che verranno condivisi i tempi del procedimento e visto che le integrazioni richieste sono importanti, si ritiene opportuno che venga predisposta una STO intermedia che accerti la completezza delle integrazioni e il contenuto dei documenti onde far arrivare in CUAV delle integrazioni adeguatamente analizzate e complete. Vista la proroga *ex lege* per i territori alluvionati è opportuno che il Comune e il soggetto attuatore pervengano alla migliore definizione progettuale possibile. Si chiede al Comune e alla Provincia se condividono un tale approccio.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Rileva in merito alle osservazioni pervenute in data odierna inviate ad esito della proroga dovuta all'alluvione, che quelle già acquisite e inviate al termine del deposito, presentano richieste che potrebbero comportare modifiche al progetto da valutare con tempestività e che, vista l'urgenza dovuta allo scadere del periodo transitorio, si richiama la necessità di stabilire, in accordo con il Comune, dei tempi certi per valutarne le controdeduzioni. Chiede conferma ai referenti tecnici del Comune.

Pollini (Comune Forlìmpopoli): Interviene per chiarire che le osservazioni trasmesse oggi tengono comunque conto del prolungamento del periodo dei termini che deriva dalla sospensione degli eventi alluvionali che, in pratica, ha fatto slittare la scadenza del deposito al 30 di ottobre. Come ha ricordato l'arch. Fabbri Trovanelli, vista la complessità e l'urgenza di questo accordo operativo abbiamo chiesto di anticipare il CUAV, in modo da comincerlo a valutare e nel frattempo far decorrere i termini per le osservazioni. Ad oggi quindi il deposito è chiuso, ma tutto ciò che è arrivato entro il 30 ottobre è da tenere in considerazione.

Capucci (Regione): Rileva che, così stando le cose, i 30 giorni del CUAV decorrono pertanto dal 30 di ottobre.

Pollini (Comune Forlìmpopoli): I 30 giorni di parere del CUAV a questo punto chiaramente devono partire...

Mazzotti (Comune Forlìmpopoli): Vorrei riassumere, così da chiarire e chiarirmi quali saranno le tempistiche e le fasi risolutive di questo accordo operativo che è partito da lontano e che addirittura ha visto l'attivazione di svariati riunioni preliminari alla presentazione dell'accordo operativo, cercando di coinvolgere da subito tutti gli attori, tutti gli enti, diciamo fondamentali di questo ambito molto complesso. Direi che la questione "scenario", a cascata, risolverà molte questioni, che sono emerse nel presente CUAV; riguardando anche il verbale della STO, a partire dalla Valsat, seguendo poi la questione scalo merci, la decisione dello scenario di quanto logistico, e di quanto produttivo, sarà fondamentale. La questione delle fasi attuative, anche questo, una volta chiarito lo scenario, sarà sicuramente più semplice per il soggetto attuatore definire anche delle fasi attuative certe, che sono la base di questo accordo operativo del periodo transitorio e anche definire e motivare la richiesta della tempistica realizzativa in 7 anni che sono indicati in convenzione, che noi abbiamo motivato perché ovviamente la complessità è molto alta e l'avete capito tutti, quindi non si può parlare di un accordo operativo che in tre anni si realizza. Ci sono talmente tante questioni che abbiamo ritenuto che 7 anni siano un tempo anche veloce per un'attuazione di questo tipo di intervento. Detto questo, ripeto, una volta capito lo scenario, sicuramente si sarà anche più chiari nell'esplicitare le motivazioni dei tempi di attuazione, che sono poi fondamentali per un'approvazione. La questione delle proroghe segue anche in questo caso il ragionamento della complessità; siamo d'accordo che l'accordo

operativo non godrà di proroghe, ed è proprio per questo che sarà necessario chiarire le fasi attuative. Mi sono segnata anche la questione delle osservazioni, non è secondario l'elemento osservazioni, perché molte di queste, come avete già avuto modo di leggere, chiedono chiarimenti circa proprio l'attività che si dovrà insediare e anche sull'aspetto, appunto degli scenari.

Quindi noi cercheremo e in questo ci faremo parte attiva, di chiedere chiarimenti in merito affinché il soggetto attuatore definisca lo scenario, e di conseguenza a cascata di risolvere tutte le questioni che di fatto sono ad esso collegate.

Riguardo l'ultima parte diciamo del verbale della STO che definisce diciamo più aspetti formali e burocratici, uno in particolare mi sono segnata, la questione delle varianti sostanziali e non sostanziali. Durante la STO abbiamo cercato di spiegare quello che è il senso della proposta di variante non sostanziale. L'idea è quella di dare comunque un po' di flessibilità attuativa a questo comparto, nel senso che se ci sono definite delle superfici e delle aree di intervento, a meno di quella indicata come boschetto e siamo d'accordo più o meno influenzate da una sagoma di massimo ingombro, magari un po' più ampia, e che possono avere quindi uno sviluppo nell'ambito quasi edilizio, quindi di variante non sostanziale, riteniamo che, vista la complessità del comparto, debbano essere inserite in un accordo di questo tipo.

Per i lotti zero abbiamo richiamato la variante di PSC, perché è la variante di PSC che ha approvato questo percorso della Bretella San Leonardo e anche lo schema d'ambito che state vedendo adesso. Erano già inserite le possibilità delle cessioni dei lotti zero, in particolare mi riferisco al lotto zero residenziale, che è quello in alto a Nord nella via Savadori. Su quello avevamo già avuto un parere positivo della Provincia nell'ambito della scheda di PSC, addirittura avevamo anche già indicato che potrebbe essere utilizzato anche per la delocalizzazione di alcuni edifici nell'ambito delle procedure espropriative della bretella San Leonardo, cosa che potrebbe anche accadere.

Quindi su questo avevamo già avuto un vostro parere di assenso favorevole. Riguardo l'indice che potrebbero avere questi lotti si potrebbe ragionare su un indice, diciamo analogo all'ambito di completamento dell'abitato attiguo, però si potrà meglio chiarire in futuro. Per quanto riguarda infine la questione reti, quindi tracciati, percorsi dei tracciati, ecc..., poiché ineriscono fondamentalmente all'opera pubblica della bretella San Leonardo, abbiamo cercato di spiegarlo nell'accordo operativo il meglio possibile, tuttavia riteniamo che debbano essere rimandati questi aspetti ad una relazione che magari potrebbe essere già stata sviluppata da FMI, che è il progettista della bretella, piuttosto che nei documenti di gara e di appalto per l'aggiudicazione delle aree, in quanto l'accordo operativo non fa altro che recepirli questi progetti, quindi più di un certo livello di approfondimento, riteniamo che sia quasi scorretto inserirlo in un accordo operativo proprio perché, come dicevo, fanno parte dell'opera pubblica che in parte riguarda l'ambito.

Tra l'altro per la realizzazione dell'opera il soggetto attuatore cede gratuitamente, le aree in proprietà e in parte, si farà carico della loro realizzazione. Tuttavia è un'opera pubblica, questo ci tenevo a spiegarlo. Poi se Maltoni di FMI vuole anche lui spiegare meglio forse è l'occasione giusta per confrontarci.

Pollini (Comune Forlimpopoli): Interviene concordando sulla necessità di una STO, in quanto occorre chiarire bene, a livello tecnico, diversi aspetti emersi nella STO che possono condizionare le scelte ed i limiti di questo accordo operativo. Si riferisce in particolare ai seguenti aspetti:

- il livello di definizione/dettaglio di questo accordo operativo al di là delle opzioni di scenario, perché l'art. 38 (transitorio o non transitorio) stabilisce che gli accordi operativi abbiano valore ed effetti di piano urbanistico attuativo, quindi tutta una serie di contenuti dovranno essere certamente previsti dal piano, ma un'altra serie di contenuti attiene più alla fase esecutiva.

- Su questo principio si innesta anche la necessità o meno di inserire nell'A.O. la procedura di valutazione di impatto ambientale (Screening) nel caso in cui si dovesse perseguire l'ipotesi del logistico + produttivo, per soglia superiore alle 75 tn/giorno di produzione.

- il concetto di polo funzionale, sempre nell'ottica di migliorare la definizione dello scenario, perché, ad un esame approfondito degli atti di pianificazione, nella definizione del polo funzionale dello scalo merci risultano entrate in gioco anche le aree produttive limitrofe, così come le infrastrutture di progetto. Si rende necessario un attento confronto con la Provincia per capire bene se il realizzare una piattaforma logistica del gruppo Amadori configuri o meno un nuovo polo funzionale sovraordinato

ai sensi della L.20/2000 e del PTCP.

- le varianti urbanistiche che, secondo la STO, potrebbero essere determinate dalla modifica di alcuni tracciati infrastrutturali delle opere ricadenti a questo accordo.

Capucci (Regione): Si ritiene necessario, visto quanto è emerso, che vengano definiti contenuti chiari, perché al momento gli scenari ipotizzati e discussi possono portare a soluzioni anche molto diverse rispetto ai carichi urbanistici indotti e agli impatti.

I PUA della LR20/2000 chiedevano un livello di definizione diverso da quello richiesto dalla nuova LUR tramite gli AO di fase transitoria. Non si chiede un dettaglio minuto, si possono prevedere degli elementi di flessibilità e possibili modifiche a livello edilizio che però non devono collidere con il principio di immediata attuazione in tempi certi.

Occorre pervenire al maggior approfondimento e definizione possibile dell'AO, anche per un principio di equità e di trasparenza rispetto agli ambiti contermini, ad esempio, rispetto ai lotti ceduti a indice zero l'AO deve esplicitare gli usi e gli impatti generati.

Come ricordato, la complessità di questo Accordo Operativo dovrebbe essere più correttamente gestita con strumenti quali l'Accordo di Programma anche al fine di poter attivare quelle necessarie concertazioni per giungere alla definizione più compiuta possibile, ed in definitiva più utile per l'Amministrazione e per il soggetto proponente.

Gozzoli (Provincia): Provando a fare sintesi ritiene utile, oltre che necessario, pervenire ad una definizione compiuta del progetto e, prima del prossimo CUAV, propone di verificare in sede di conferenza istruttoria STO il superamento di tutti quegli elementi che ad oggi risultano ancora sospesi.

Garavini (Comune Forlimpopoli): Concorda con Gozzoli e richiama l'impegno della AC in collaborazione con tecnici dei proponenti per dare risposte agli interrogativi corretti che sono emersi nel minor tempo possibile, considerata anche l'importanza della realizzazione di alcune opere connesse all'Accordo. Ringrazia tutti per attenzione.

Maraldi (ARPAE): Illustro, riassumendo, i temi principali da chiarire approfondire ed integrare. Uno è quello, emerso anche nella seduta, che stiamo esaminando un intervento su vasta scala, pertanto, trovandoci al confine con il Comune di Forlì, va esaminato nelle planimetrie, nelle tavole, nelle relazioni anche ciò che avverrà con le pianificazioni del Comune contermini. Un secondo aspetto da approfondire, indipendentemente dalla scelta del proponente su quale insediamento attivare, se logistica, produzione o soluzioni intermedie, è che comunque sarà uno stabilimento che si inserisce in maniera organica con gli altri due che sono già presenti nel gruppo, quello di San Vittore e quello di Santa Sofia. Pertanto importante sarà comprendere quali connessioni effettivamente ci saranno tra i tre stabilimenti, di traffico, di aspetti gestionali, di tecnologie. Un altro aspetto è la connessione di questo insediamento con la nuova bretella di collegamento, tra la zona della Selva e la circonvallazione di Forlimpopoli. In particolare, sugli aspetti acustici, si fa presente che, nel procedimento di attuazione della bretella citata, erano prescritti dei monitoraggi di approfondimento presso alcune abitazioni prossime alla bretella. Alla luce del presente progetto si rende necessario che questi monitoraggi, di ante opera, siano eseguiti e anticipati rispetto a quanto preventivato nel progetto stradale. A specifica di quanto sinteticamente qui espresso e per meglio illustrare gli aspetti più puntuali e tecnici, Arpae invierà, considerato anche quanto emerso oggi, una richiesta di approfondimenti e integrazioni.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Si condivide la necessità di inserire un allegato al verbale con le precisazioni dei punti da trattati da ARPAE. (*Allegato 2*).

Marini (CER): Buongiorno, sotto la strada di nuova realizzazione è presente una grossa condotta adduttrice di acqua irrigua. Abbiamo avuto già contatti vari con i progettisti per progettare un bypass, (una condotta parallela all'esistente) che si sviluppi fuori dalla sede della strada di nuova realizzazione, però ancora non abbiamo avuto un progetto certo e ben definito, soprattutto per quel che riguarda i tempi di realizzazione dei lavori e i tempi di allacciamento della nuova condotta.

Abbiamo già scritto al Comune e ai progettisti e siamo in attesa di ricevere un progetto esecutivo con dei tempi certi di realizzazione delle opere, inoltre dal punto di vista concessorio ad oggi ancora non abbiamo ricevuto una formale richiesta ad eseguire i lavori su area demaniale.

Maltoni (FMI): Buongiorno a tutti, mi inserisco. Sono Maltoni di FMI, noi seguiamo la direzione lavori della strada denominata Collegamento veloce Forlì – Cesena. L'opera è finanziata con Fondi FSC che, alla stessa stregua dei fondi del PNRR, hanno una scadenza sia per l'appalto, l'aggiudicazione dei lavori e il termine dei lavori, molto stringente, soprattutto rispetto alle procedure e agli iter approvativi. L'amministrazione di Forlì e di Forlimpopoli stanno realizzando il lotto 1 e il lotto 2, il lotto 2 collega la via Selva con la via S. Leonardo, mentre il lotto 1 collega la via Mattei con la tangenziale di Forlimpopoli. Ad oggi non sono previste varianti sostanziali, sono state proposte varianti come quella per l'adeguamento prezzi, che abbiamo fatto recentemente come previsto dalla normativa vigente. Relativamente a quanto riportato dal CER, sulle interferenze delle loro condotte con la strada, noi avevamo predisposto congiuntamente agli Enti e a Gesco un cronoprogramma che definiva le tempistiche per le varie lavorazioni e prevedeva che lo spostamento delle condotte fosse a carico di Gesco. Oggi le tempistiche si sono dilatate rispetto a quelle del cronoprogramma originale, quindi dovremmo rivedere, congiuntamente al Consorzio di Bonifica e al CER, come possiamo ridefinire le attività e le lavorazioni da farsi. Per quanto riguarda le azioni e i progetti come diceva prima nell'intervento l'ing. Marini, noi vista la situazione, concordemente al comune di Forlì e Forlimpopoli, abbiamo già attivato i progettisti e concordato un incontro il prossimo lunedì per l'opera pubblica. Viste le differenti problematiche e tempistiche ritengo opportuno tenere separati i due procedimenti, quello della realizzazione della strada e quello dell'intervento di Gesco. Nei prossimi giorni auspico un incontro, a seguito anche della Conferenza dei servizi sull'opera pubblica già svolta, tra il CER, i Progettisti, il RUP e il consorzio di bonifica, in modo da definire gli interventi a livello esecutivo, per procedere con le attività anche al fine di rispettare le scadenze previste dal finanziamento dell'opera pubblica.
Grazie.

Marini (CER): Bene, noi rimaniamo in attesa, bene.

Babini (Consorzio Bonifica): Buongiorno. Sono Mauro Babini, responsabile settore concessioni del Consorzio di Bonifica della Romagna.

Per quanto riguarda l'intervento urbanistico denominato "ALPPACA", oggetto del presente CUAV si riconferma il parere consorziale prot cons. 28699 inviato al Comune di Forlimpopoli il 15/09/23.

Ciò detto e come peraltro indicato nel citato parere, vi sono aspetti da chiarire visto il cospicuo numero di interferenze con il reticolo idraulico-irriguo consorziale e le problematiche connesse alla presenza del cantiere di viabilità veloce di cui FMI ha assunto la direzione lavori.

Alla luce di tali problematiche è necessario un coordinamento tra i tecnici GESCO ed i tecnici FMI al fine di produrre elaborati univoci, finalizzati a definire compiutamente la risoluzione delle interferenze con le infrastrutture consorziali, onde consentire al Consorzio il rilascio dei provvedimenti autorizzativi ad entrambi i soggetti attuatori.

La situazione è già nota alle parti, sono già avvenuti incontri ed altri saranno necessari in tempi brevi. Riallacciandomi a ciò che diceva il collega Michele Marini (CER) è di primaria importanza la risoluzione delle interferenze con le condotte irrigue, costituite da un tubo DN1200 mm di competenza CER e n° 2 tubi DN500 mm a 7 bar di pressione di competenza consorziale posti in affiancamento alla condotta CER.

I progetti GESCO ed FMI ipotizzano la deviazione di tutte e tre le linee, ma occorre identificare univocamente il tracciato, nonché la sorte dei tracciati abbandonati e la metodologia di risoluzione (es. rimozione condotte, inertizzazione...).

A tale proposito, Consorzio e CER hanno inviato in data 25/10/23 con. Prot. Cer 5473, una nota congiunta ai soggetti attuatori. La nota viene inviata al CUAV al fine dell'inserimento agli atti.

Maltoni (FMI): Condivido quanto evidenziato dall'ing. Marini, a mio parere occorre tenere separati i due procedimenti, poi ovviamente è necessario avere la visione unitaria, approfitto dell'occasione

per informare che il 6 ci vediamo con i progettisti. A seguire occorre farei un incontro specifico per la strada in cui definire le varie questioni, una volta definite il quadro complessivo dovrà essere coerente.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Occorre fare chiarezza su tutti gli impegni che il privato dovrà assolvere con l'Accordo Operativo, specificando che risulta difficile, se non impossibile, tenere i procedimenti separati, poiché ai fini dell'approvazione dell'accordo operativo è necessario il nulla osta di tutti gli Enti che hanno in gestione le infrastrutture per le quali vi sono interferenze e interventi previsti. Rimane la possibilità di esonerare dal parere alcune opere pubbliche che non interessano il comparto, ma per gli interventi che accedono all'accordo è necessario definire gli aspetti progettuali con gli Enti competenti, senza lasciare spazio a valutazioni successive che possono avere riflessi sugli impegni finanziari del proponente.

Garavini (Comune Forlimpopoli): Chiede cosa si intende per progetto definitivo.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Il progetto di tutti i tracciati delle opere necessarie ad attuare l'accordo operativo di Gesco con gli impegni relativi, i tempi e quant'altro, devono essere ben definiti. Ad esempio il tema del cronoprogramma degli interventi rispetto all'attuazione dell'intervento dell'accordo e alle interferenze con la strada e il CER sono un altro elemento da portare a congruenza e ad aggiornamento rispetto a quello presentato, in quanto la tempistica riportata è già superata. Per cui questa è tutta un'altra partita che va gestita in maniera molto precisa e molto definita e che anche questa, come diceva l'architetto Mazzotti è a cascata rispetto ad una definizione più precisa del progetto Gesco. Ci sono certamente molti elementi da coordinare e nel momento in cui approviamo l'accordo operativo, non si possono rinviare.

Babini (Consorzio Bonifica): Esiste una compenetrazione talmente importante tra le infrastrutture consorziali, l'intervento di viabilità e quello del polo logistico, per cui è necessario trattare il tutto congiuntamente e simultaneamente con entrambi i soggetti attuatori GESCO ed FMI. E' chiaro che aspetti che riguardano esclusivamente FMI o esclusivamente Gesco, (es. invarianza idraulica) verranno trattati con il singolo soggetto attuatore.

Pollini (Comune Forlimpopoli): Interviene chiedendo al Consorzio di Bonifica ed al CER di esplicitare ciò che esattamente mancherebbe o sarebbe da correggere negli elaborati dell'Accordo, anche rispetto al livello di definizione degli elaborati depositati, che hanno recepito esattamente la soluzione concordata in sede dell'ultima conferenza dei servizi di febbraio.

Babini (Consorzio Bonifica): Ricontrato che gli elaborati grafici FMI e Gesco non sono univoci, Consorzio e CER hanno inviato in data 25/10/23 con. Prot. Cer 5473, una nota congiunta ai soggetti attuatori, nella quale si chiede ai progettisti un coordinamento perché ci sono opere che FMI avrebbe intenzione di fare in una maniera e che sono rappresentate diversamente nel progetto Gesco e viceversa.

Già nel parere di settembre rilasciato a GESCO, venivano richieste una serie di valutazioni sia rispetto alle interferenze sul reticolo di bonifica sia rispetto alle interferenze sulle condotte irrigue, perché mancava, a nostro avviso, una progettazione maggiormente esaustiva, nel senso che ci sono da spostare delle condotte, ci sono da spostare dei canali, c'è bisogno di un dettaglio maggiore, questo è il discorso.

Proprio per quel motivo che avevamo proposto un incontro a Gesco, incontro che poi è avvenuto e dove sono emersi i problemi cui facevo riferimento prima di mancanza di coordinamento con la progettazione dell'infrastruttura viaria.

Pollini (Comune Forlimpopoli): Chiede se questo implichi modifiche a quanto rappresentato o integrazioni, o altro...

Babini (Consorzio Bonifica): Non glielo so dire però ad esempio lo spostamento delle condotte sotto

l'asse viario va identificato con precisione. Allo stesso tempo va chiarita la sorte delle condotte che rimangono sotto i rilevati.

Babini (Consorzio Bonifica): Riconfermo il parere che abbiamo dato a suo tempo. Con prot. 28699 del 15/09/23. E' già tutto lì.

Piolanti (Comune Forlì): Prende atto di quanto è stato fino ad ora rilevato. Evidenzia che il Comune di Forlì, sulla base della Convenzione per la gestione in forma associata delle procedure espropriative, stipulata anche con il Comune di Forlimpopoli, ha condotto l'esproprio per la realizzazione della strada di collegamento veloce Forlì – Cesena per conto del suddetto Comune. Nell'ambito di tale procedura, la localizzazione dell'opera e la dichiarazione di pubblica utilità hanno riguardato anche le aree della Società Ges. Co S.R.L. . Successivamente il Comune di Forlimpopoli ha comunicato che le aree di proprietà della suddetta Società dovevano essere escluse dalla procedura espropriativa, in quanto inserite nell'ambito della proposta di accordo operativo, di cui all'odierna trattazione, come aree oggetto di futura cessione gratuita.

Sempre nell'ambito di tale proposta di Accordo Operativo il Comune di Forlì ha avviato la fase propedeutica alla procedura espropriativa per la realizzazione della pista ciclabile, al fine di garantire a tutti i soggetti espropriandi di presentare osservazioni, che confluiranno nella procedura del presente accordo.

Chiede, di evidenziare se ci siano problematiche impattanti sulle procedure espropriative appena descritte.

D'Antonio (USL): Ad ulteriore chiarimento di quanto già espresso in sede di STO il 18 ottobre 2023, ritengo che nella nostra richiesta integrazioni si debba entrare maggiormente nel dettaglio, in maniera tale da contrapporre, a quello che riteniamo come troppo generico nella documentazione del proponente, una serie di approfondimenti il più possibile precisi, illustrando anche come ci aspettiamo che debba essere una documentazione a corredo di un progetto di questa portata.

La prima premessa riguarda il concetto delle assimilazioni, spesso presente nei vari documenti presentati, che, nel diverso contesto di Forlimpopoli, fanno riferimento alle caratteristiche degli stabilimenti creati dal proponente in altri ambiti territoriali. In realtà, nella previsione e valutazione degli impatti specifici non contano soltanto le caratteristiche generali dell'impianto produttivo, ma anche quelle del contesto territoriale, inerenti in particolare la densità di popolazione, la presenza e vicinanza di recettori sensibili, di soggetti fragili etc...Un' accurata contestualizzazione territoriale in questa fase, prima di altri futuri procedimenti (NIP, AUA etc..) ci permette di individuare, descrivere e valutare compiutamente gli impatti prevedibili dell'opera in esame sulle matrici ambientali e sulla salute e qualità di vita della popolazione coinvolta, in modo da rispondere in maniera esaustiva e rassicurante alle osservazioni e petizioni presentate dai cittadini, prevenendo efficacemente problematiche igienico sanitarie future e correlate proteste e segnalazioni, nonché rischi per la salute. Va sempre tenuto presente che i limiti di inquinamento ambientale non sono limiti sanitari, poiché la tutela della salute dei cittadini residenti nelle vicinanze di un impianto prende inconsiderazione anche altri fattori quali età, durata dell'esposizione, patologie pregresse, presenza di individui "fragili" (es anziani o bambini) e che conseguenti misure di mitigazione devono essere previste tempestivamente, perché quasi sempre non attuabili o difficili da attuare in corso d'opera o a costruzione dell'impianto conclusa.

Pertanto, non solo è importante definire se si tratta di un polo logistico produttivo o di un polo logistico, ma anche modificare tutta una serie di premesse. In primo luogo è necessario fornire chiarimenti circa la dislocazione delle sorgenti emmissive e le loro caratteristiche in termini di altezza, orientamento, durata dell'emissione nelle 24 ore, tipologia degli inquinanti emessi, presenza di sistemi di abbattimento e di altre misure di mitigazione degli impatti sulla qualità dell'aria, già attualmente compromessa dalla vocazione industriale del sito in esame.

Analogamente, riguardo al rischio alluvione, non è sufficiente premettere che la zona non è soggetta a rischio alluvione, non essendo stata oggetto di particolari problematiche durante gli eventi climatici del maggio 2023, ma valutare come la prevista estesa impermeabilizzazione permanente di suolo agricolo, l'abbattimento di 22 alberi, alcuni di 60 cm di diametro, andranno a modificare la risposta

del territorio a future emergenze alluvionali e dettagliare meglio le misure compensative previste, tenendo presente che la creazione di estese aree verdi è accettabile, ma va rapportata ad esempio all'altezza di 24 metri dell'edificio e alla tipologia e tempi di crescita degli alberi previsti. Infine, alzare di più di 30 cm la quota del piano campagna mette in sicurezza l'impianto e la pista ciclabile, ma deve essere garantita la sicurezza idraulica anche delle civili abitazioni limitrofe nei confronti dei possibili allagamenti provocati dal reticolo dei canali il cui cronoprogramma aggiornato di manutenzione e disostruzione periodica deve essere parte integrante della documentazione agli atti.

Alla stessa maniera, riguardo al traffico indotto dall'opera in esame, andrebbe rivista la conclusione di assenza di impatto negativo in quanto il flusso di mezzi leggeri e pesanti si svolge in orari diversi e non va ad aggravare lo scenario già esistente nelle ore di punta, poiché invece, complessivamente, l'inquinamento ambientale da traffico nella zona aumenta, andando ad interessare fasce orarie, es. mattina presto o sera tardi, prima caratterizzate da flusso inferiore di mezzi leggeri e pesanti. A tal proposito, si ritiene non esaustiva la dichiarata impossibilità di prevedere la distribuzione dei mezzi pesanti durante l'arco della giornata: sono centinaia quelli previsti ed è quindi necessaria una programmazione del flusso di questa tipologia di traffico, sempre al fine di non impattare negativamente la qualità di vita dei residenti.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Ringrazia per gli interventi e richiede il parere della Soprintendenza che non risulta allegato alla documentazione

Pollini (Comune Forlìmpopoli): Chiarisce che l'allegato parere manca per mera dimenticanza e che verrà inoltrato subito a CUAV terminato.

Chiede se ci sia stata da parte degli Enti una visione completa della documentazione pubblicata, dal momento che effettivamente è molto corposa ed organizzata in modo articolato ed a volte emerge l'impressione che gli Enti non siano riusciti a reperirla tutta. Ad esempio il progetto del verde che parte da un accurato rilievo dello stato di fatto, una dettagliata planimetria di progetto con relazione specifica.

D'Antonio (USL): Le barriere verdi vanno localizzate e determinate in estensione in relazione agli effetti che vogliono mitigare. Ad esempio, se non abbiamo un'idea di dove saranno localizzate le sorgenti emmissive, o le aree destinate a parcheggio o alla posa in opera di silos, impianti esterni e macchinari, o le aree dedicate allo stoccaggio temporaneo di rifiuti o quelle riservate alle operazioni di lavaggio, non siamo in grado di valutare l'efficacia del verde progettato per attenuare l'impatto dei vari inquinanti come polverosità o emissioni odorigene, o gli effetti da isola di calore. A quest'ultimo proposito, vorrei precisare che attualmente, a seguito di modifiche nella relativa normativa avvenute nel 2017, le emissioni odorigene non sono più legate a una percezione soggettiva ma sono un problema di salute perché nella concezione ampia di "salute" dell'OMS non permettono una fruizione legittima dell'ambiente di vita.

Anche questo aspetto deve essere adeguatamente previsto e studiato dal proponente, in quanto le attività lavorative svolte nello stabilimento produttivo di cui trattasi, hanno come diretta conseguenza tale tipologia di emissioni, spesso causa di importanti inconvenienti igienico sanitari oggetto di segnalazioni da parte dei cittadini, problematica questa comune anche ad altri stabilimenti dello stesso Gruppo Aziendale del proponente situati in altri territori comunali o in altre regioni.

Fabbri Trovanelli (Provincia): Ringrazia i partecipanti. La Seduta del CUAV si conclude con una serie di richieste chiarimenti e integrazioni e si rimanda ad un successivo aggiornamento a seguito del ricevimento delle richieste emerse in sede di STO del 18 ottobre e in sede di questo CUAV.

La seduta si conclude alle ore 14,40

Il presente VERBALE è stato sopposto via e-mail alla verifica di tutti gli intervenuti, per l'accettazione di quanto verbalizzato.

Letto, confermato e sottoscritto

Segretario verbalizzante

arch. Francesca Foschi

Il Presidente del CUAV
della Provincia di Forlì-Cesena

Matteo Gozzoli
sottoscritto digitalmente

documento sottoscritto digitalmente

(il presente documento è composto di 18 facciate oltre agli allegati in elenco)

Allegati al Verbale

Allegato 1: Verbale seduta STO del 18 ottobre 2023

Allegato 2: Richiesta integrazioni ARPAE