



COMUNE DI FORLÌ
SERVIZIO AMBIENTE E URBANISTICA
Unità Procedimenti unici

BONFIGLIOLI S.P.A.
Progetto di ampliamento con effetti di variante agli strumenti urbanistici ai sensi
del 1° comma dell' art. 8 del DPR n. 160/2010

RELAZIONE URBANISTICA



Comune di Forlì

Progettazione

Lorella Minoccheri

Sindaco

Gian Luca Zattini

Responsabile del Procedimento

Mara Rubino

Assessore Urbanistica e Edilizia privata

Daniele Mezzacapo

Dirigente del Servizio Ambiente e

Urbanistica

Simona Savini

1.	PREMESSA	4
2.	APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO COMPORTANTE VARIANTE URBANISTICA AI SENSI DEL DPR 160/2010 NEL COMUNE DI FORLÌ	5
3.	ITER DEL PROCEDIMENTO	6
4.	L'AZIENDA	7
5.	VALUTAZIONI SULLA TITOLARITÀ dei soggetti legittimati alla presentazione del titolo edilizio in variante urbanistica	8
6.	MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI...	9
7.	AREA DI INTERVENTO	10
7.1	LOCALIZZAZIONE	10
6.2	INDISPONIBILITÀ DI AREE LIMITROFE	11
8.	IL PROGETTO EDILIZIO PRESENTATO	13
8.1	PROGETTO EDILIZIO PRESENTATO IN DATA 12/01/2023 (PG 3451/2023, PG 5319/2023)	13
8.2	MODIFICHE AL PROGETTO EDILIZIO PROPOSTE IN DATA 23/01/2022	15
8.3	NOTA METODOLOGICA	16
9.	ESAME DEGLI ELEMENTI DI VARIANTE URBANISTICA	18
9.1	RICORSO AL PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO	18
9.2	ANALISI DELLE MODIFICHE URBANISTICHE	18
9.3	ESAME DOTAZIONI TERRITORIALI E PERTINENZIALI	21
	Verde Pubblico	21
	Parcheggio Pubblico	22
	parcheggio aziendale (privato)	22
9.4	ANALISI PRINCIPALI VINCOLI E TUTELE PRESENTI SULLA ZONA DI INTERVENTO	22
9.5	ANALISI DEL TRAFFICO	24
	Area di esame	24
	Valutazione del traffico indotto	26
10.	ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI	28
10.1	VARIANTE URBANISTICA - PROCEDIMENTO	28
10.2	COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE STRUTTURALE COMUNALE E CON LA PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE	28
10.3	DIMENSIONAMENTO	28
10.4	VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	28
10.5	CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE	28
10.6	PARERE INTEGRATO ARPA-AUSL EX ART. 19 LR. 19/1982	28
10.7	VINCOLO IDROGEOLOGICO	28
10.8	RELAZIONE GEOLOGICA	29
11.	CONCLUSIONI	30

1. PREMESSA

Il Sig. FEDERICO MAZZANTI, in qualità di legale rappresentante della società **"BONFIGLIOLI S.P.A."**, titolare di attività di **produzione e distribuzione di applicazioni per automazione industriale, macchinari mobili e energia eolica**, ha presentato al Comune un'istanza per **ampliamento del sito aziendale di via Enrico Mattei 12**, finalizzato a rispondere ad un incremento delle esigenze di parcheggio pertinenziale.

L'istanza di ampliamento aziendale è pervenuta al Comune in data 12/01/2023, in atti con PG 3451 e PG 5319 (in forma di integrazione a precedente istanza PG 80765/2022, che era stata dichiarata improcedibile).

L'intervento edilizio - in variante alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti - consiste sostanzialmente nella realizzazione di un parcheggio a servizio di dipendenti, fruitori e visitatori dell'azienda, in fregio alla via Bianco da Durazzo, di fronte allo stabilimento esistente, e nella realizzazione delle correlate opere di sostenibilità.

Trattandosi di intervento edilizio in variante agli strumenti urbanistici, promosso da un'azienda operante e regolarmente insediata sul territorio, e dato atto che lo strumento urbanistico vigente non individua aree sufficienti rispetto al progetto presentato, può essere applicata al caso la procedura semplificata di cui al primo comma dell'art. 8 del DPR 160/2010, che prevede che, qualora lo strumento urbanistico non individui aree destinate all'insediamento di impianti produttivi o individui aree insufficienti (*rispetto al progetto presentato*), l'interessato possa richiedere al responsabile del SUAP la convocazione della conferenza di servizi di cui agli articoli da 14 a 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Poiché l'esito favorevole della Conferenza di servizi, appositamente indetta, comporta la variazione dello strumento urbanistico, ove sussista l'assenso della Provincia espresso in tale sede, il verbale conclusivo della conferenza sarà sottoposto alla votazione del Consiglio Comunale nella prima seduta utile.

Trattandosi di ampliamento di attività aziendale regolarmente insediata e in attività, si può ritenere che la variante urbanistica richiesta consenta di associare, all'interesse del privato, gli elementi di interesse pubblico a seguito sintetizzati:

- consentire la prosecuzione di un'attività aziendale esistente, che diversamente dovrebbe affrontare costi di trasferimento e logistici che potrebbero impedirle di restare competitiva e/o sul mercato;
- consolidare/potenziare un'attività esistente, con conseguente beneficio occupazionale e per lo sviluppo del tessuto socioeconomico e produttivo forlivese;
- acquisire eventuali risorse economiche utilizzabili per la manutenzione delle dotazioni territoriali esistenti (in caso di plusvalenza fondiaria tra la situazione post e ante variante).

2. APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO COMPORANTE VARIANTE URBANISTICA AI SENSI DEL DPR 160/2010 NEL COMUNE DI FORLÌ

Per l'attivazione del procedimento di variante ex art. 8 del DPR 160/2010 la norma richiede:

- che lo strumento urbanistico non individui aree destinate all'insediamento di impianti produttivi;
- ovvero che lo strumento urbanistico individui aree destinate all'insediamento di impianti produttivi, ma queste siano insufficienti; in merito al significato di tale dicitura è stato chiesto apposito chiarimento al Servizio Giuridico della Regione, che ha specificato che l'insufficienza di aree è da intendersi in relazione al progetto presentato (dettato peraltro aderente al vigente art. 8, comma 1 del DPR 447/1998 (vedasi paragrafo 'Indisponibilità di aree').

Ad oggi, nel territorio del Comune di Forlì, le varianti urbanistiche relative all'ampliamento di insediamenti produttivi (rientrando in tale nozione *gli impianti relativi a tutte le attività di produzione di beni e servizi, ivi incluse le attività agricole, commerciali e artigiane, le attività turistiche ed alberghiere, i servizi resi dalle banche e dagli intermediari finanziari, i servizi di telecomunicazioni*) promosse ai sensi del DPR 160/2010 hanno sempre previsto il rispetto dei seguenti requisiti fondamentali:

- l'insufficienza rispetto al progetto presentato di aree destinate all'insediamento di impianti produttivi;
- il regolare insediamento dell'attività;
- la configurazione dell'intervento quale ampliamento dell'insediamento originario in sostanziale contiguità: solo in tale caso, infatti, l'azienda può dimostrare l'insufficienza di aree rispetto al progetto presentato.

In aggiunta a tali presupposti, il 25/01/2011 con decisione di Giunta comunale n. 14 sono stati fissati i *Criteri per l'esame delle proposte di variante urbanistica* relativamente a titolarità ed ammissibilità dei progetti edilizi, da utilizzarsi nella valutazione istruttoria delle singole istanze.

Detti criteri in seguito sono stati ulteriormente integrati da quanto previsto all'Allegato A della Delibera di Consiglio Comunale n. 129/2015.

Inoltre si dà atto che il 1° gennaio 2018 è entrata in vigore la nuova legge regionale n. 24, del 21 dicembre 2017, *"Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"* che, relativamente alle varianti per insediamenti produttivi, quale il caso in esame, nelle more dell'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali alla nuova disciplina, all'art. 4 - Attuazione degli strumenti urbanistici vigenti (al comma 4, lett. a) consente di adottare – tra l'altro - *"Varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente, tra cui le varianti di adeguamento a previsioni contenute in leggi o piani generali o settoriali"*.

La LR 24/2017 prevede all'art. 53, al comma 1, il ricorso al "Procedimento unico":

"Fuori dai casi di progetti sottoposti a VIA, per i quali operano le modalità di coordinamento e integrazione dei procedimenti previste dalla normativa di settore, gli Enti e i soggetti interessati possono promuovere lo svolgimento del procedimento unico disciplinato del presente articolo per l'approvazione del progetto definitivo o esecutivo dei seguenti interventi e opere:

a) opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale;

b) interventi di ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio di impresa ovvero interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività", da svolgersi secondo le modalità delineate nei commi da 2 a 9 dell'articolo richiamato.

E' evidente come anche il procedimento delineato dalla nuova legge urbanistica regionale confermi e rafforzi un percorso di variante urbanistica ad hoc atta a consentire un adeguamento gestionale, logistico e dimensionale, per dare una risposta efficace – con procedura semplificata e in tempi relativamente brevi - alle esigenze strategiche e di consolidamento delle aziende che costituiscono parte del tessuto economico e produttivo dei Comuni.

3. ITER DEL PROCEDIMENTO

Il progetto edilizio, avente effetto di variante agli strumenti urbanistici comunali, sarà sottoposto all'esame della conferenza di servizi, indetta in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi di quanto disposto dagli artt. 14-bis comma 7 e 14-ter della Legge 241/90, per l'esame del progetto edilizio e della contestuale variante urbanistica.

Il verbale conclusivo dei lavori della conferenza sarà quindi inviato al Consiglio comunale.

La successiva approvazione - da parte del Consiglio Comunale - del predetto verbale conclusivo della conferenza di servizi, ove sussista l'assenso della Provincia, comporterà la variazione dello strumento urbanistico.

Divenuta efficace la variante, il dirigente SUAP adotterà l'atto di conclusione positiva del procedimento, che costituisce titolo unico per la realizzazione dell'intervento (previa stipula di apposita convenzione urbanistica).

Si precisa che la regolamentazione che l'Amministrazione comunale aveva stabilito - con Delibera G.C. n. 294 del 4 dicembre 2012 sulla procedimentalizzazione delle varianti urbanistiche ai sensi dell'art. 8 del DPR 160/2010 - una procedura articolata, obbligatoriamente, in due fasi:

- I fase o I sub-procedimento: dalla domanda dell'interessato, contenente di norma solo gli elaborati necessari per una valutazione urbanistica, alla formulazione della delibera di indirizzi del Consiglio Comunale;
- Il fase o II sub-procedimento: dalla delibera di indirizzi all'emanazione del titolo unico in variante.

In base alle modifiche alla L. 241/90 "*Nuove norme sul procedimento amministrativo*" apportate dalla L. n. 127/2016, con Delib. G.C. 182 del 13 giugno 2017, la prima fase (di informativa) è stata resa facoltativa e pertanto si attiva solo su richiesta volontaria del privato.

Inoltre, in conformità alla legislazione vigente, può essere facoltativamente attivata dall'impresa - in parallelo, in alternativa, o di seguito alla prima fase - la conferenza preliminare ai sensi dell'art. 14 co. 3 della L. 241/90.

4. L'AZIENDA

La società "BONFIGLIOLI S.P.A." ha sede legale a Calderara di Reno (Bologna), in via Clementino Bonfiglioli, 1 (come da ModA01 allegato a precedente istanza PG 80765/2022, poi dichiarata improcedibile).

In sede di 1° seduta della conferenza di servizi saranno chieste le attestazioni sulla situazione aziendale della richiedente BONFIGLIOLI SPA - CF 00304840374 - P IVA 00500551205 (dati riportati nel cartiglio degli elaborati) sulla base dei dati pubblici del Registro Imprese (visure camerali), della nota integrativa al Bilancio aziendale e di quant'altro utile alla.

Dovranno essere adeguatamente documentati:

- *sede legale*
- *oggetto sociale*
- *attività prevalenti*
- *numero e localizzazione delle unità locali*
- *dettagli per l'unità locale di Forlì (numero dipendenti, attività svolte nell'unità locale, ecc.)*

5 VALUTAZIONI SULLA TITOLARITÀ dei soggetti legittimati alla presentazione del titolo edilizio in variante urbanistica

In primo luogo, ai fini di definire la procedibilità del presente progetto edilizio di ampliamento - comportante variante urbanistica agli strumenti vigenti - è necessario verificare la titolarità della Richiedente all'attivazione del procedimento di variante urbanistica, come richiesto dai *Criteri per l'esame delle proposte di variante urbanistica*, determinati dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 129/2015.

Da quanto dichiarato nelle domande in atti e dalle relazioni in atti e sulla base dei controlli effettuati sulle intestazioni catastali delle aree interessate dal procedimento di variante urbanistica, emerge la seguente situazione patrimoniale:

- PROPRIETÀ DEGLI IMMOBILI SEDE DELL'ATTUALE ATTIVITÀ AZIENDALE (catastalmente distinti al Fg 187, part. 116) = BONFIGLIOLI S.P.A.
- PROPRIETÀ DEI TERRENI INTERESSATI DALL'INTERVENTO DI AMPLIAMENTO (catastalmente distinti al Fg 186 partt. 26, 52, 70, 90, 209, 216, 229, 231; Fg 187, part. 77) = BONFIGLIOLI S.P.A. e Comune di Forlì per la parte interessata da viabilità.

Si segnala che pare essere interessata dalla nuova viabilità anche la part. 88 del Fg. 187 di mq. 122, per la quale viene richiesta una verifica puntuale in sede di integrazioni.

Quindi l'azienda richiedente, gestore dell'attività produttiva da ampliare, è titolare del diritto di proprietà dell'attuale sede produttiva e dell'area oggetto di ampliamento.

L'istanza pertanto rispetta pienamente i Criteri determinati dal Consiglio Comunale in relazione alla titolarità alla presentazione del titolo edilizio in variante, ferma restando l'esigenza di chiarimenti di cui sopra (part. 88 del foglio 187).

6. MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

Come si evince dalla visura camerale e dalla Relazione aziendale, presentata a firma del Property Manager di Bonfiglioli SPA, l'azienda si occupa di progettazione, produzione e distribuzione di una vasta gamma di prodotti, tra cui *motoriduttori, dispositivi di azionamento, riduttori epicicloidali e inverter*, creando soluzioni personalizzate per tutte le applicazioni nel settore dell'automazione industriale, dei macchinari mobili e dell'energia eolica.

Negli ultimi anni l'azienda, leader nel mercato della trasmissione di potenza, ha visto un incremento di affari nella propria specifica area di business, denominata "*Mobility & Wind Industries*" (mobilità e industria eolica), che ha quale sito principale per la produzione lo stabilimento di Via Mattei a Forlì.

Infatti all'interno del sito di Forlì attualmente viene prodotta una vasta gamma di riduttori per traslazione, rotazione, argano e fresa, personalizzabili per soddisfare qualunque esigenza e per le applicazioni più complesse nei settori delle costruzioni, dell'energia eolica, della logistica, dell'agricoltura e nei settori marino e offshore.

L'azienda prevede grandi margini di opportunità di crescita in quest'area di business, considerato che le vendite sono cresciute di anno in anno con una curva costante, tanto da portare il fatturato dell'intero gruppo a record storici mai raggiunti.

Questo è stato reso possibile anche grazie alla professionalità del personale dell'azienda, che negli ultimi due anni è aumentato del 15%.

L'obiettivo enunciato nella relazione aziendale è quindi quello di portare la capacità produttiva di questo settore da una produzione di 7.000 pezzi/settimana a una produzione di 8.500 pezzi a settimana nei prossimi 2, 3 anni.

Per raggiungere tale obiettivo l'azienda prevede:

- *di investire in nuove tecnologie, formazione e welfare per aumentare l'efficienza del personale già attualmente assunto;*
- *di incrementare del 20% le maestranze, i progettisti, i venditori e i tecnologi rispetto alle unità attualmente coinvolte;*
- *di ottimizzare gli spazi esistenti;*
- *di incrementare in futuro gli spazi destinati alle produzioni.*

Conseguentemente, per motivi logistici e di razionalizzazione degli spazi presenti all'esterno dello stabilimento esistente, si è ritenuto necessario prevedere un'area – di pertinenza esclusiva dell'azienda e ad essa immediatamente adiacente – dedicata alla sosta delle autovetture dei dipendenti, oltre a quelle degli ospiti e dei visitatori, così da accorpare in un'unica area lo stazionamento delle autovetture (e i relativi flussi).

Questa soluzione permetterà di:

- facilitare l'accesso dei dipendenti dalla portineria principale;
- accorpare in un unico nuovo grande parcheggio le aree di sosta per i dipendenti, per i visitatori, per il personale non dipendente (*addetti alle pulizie, addetti mensa, addetti vernici e imballo, manutenzioni varie*);
- liberare tutti gli spazi all'interno della corte aziendale temporaneamente occupati dai veicoli, che sostando in modo improprio ostacolano la percorrenza dei mezzi pesanti in transito dentro alla corte; gli autoarticolati seguiranno il flusso interno – a seconda delle esigenze e delle funzioni – indicato nella tavola 7 esplicativa della circolazione pesante all'interno della corte aziendale;
- convertire il parcheggio privato esistente nella corte aziendale sulla Via Costiera - attualmente utilizzato da dipendenti e visitatori - in un'ampia area ad uso stoccaggio e deposito del materiale aziendale e in area di manovra per il carico e lo scarico dei mezzi provenienti dall'accesso esistente sulla Via Costiera.

7. AREA DI INTERVENTO

7.1 LOCALIZZAZIONE

L'area su cui ricade l'intero intervento è situata nella zona sud-ovest della località Villa Selva, nel comune di Forlì.

L'area occupata dallo stabilimento esistente è circoscritta dalla Via Bianco da Durazzo a ovest; dalla Via Costiera a sud; da alcuni lotti produttivi a est e dalla Via Mattei a nord. L'area è urbanisticamente classificata come "Zona produttiva di completamento D1.2" ed è soggetta intervento edilizio diretto, normato dall'art. 60 del RUE. All'interno di tale sede sono presenti lo stabilimento produttivo, un edificio direzionale e alcune pertinenze aziendali (*parcheggio, aree di stoccaggio, manovra e di carico/scarico*).

L'area prescelta per il nuovo ampliamento, avente un'estensione pari a circa 4 Ha, fronteggia lo stabilimento esistente, sul fronte opposto della Via Bianco da Durazzo. E' circoscritta dalla Via Bianco da Durazzo a Est; da un ramo della Via Bianco da Durazzo a nord; da Via Costiera a sud; da lotti residenziali a sud; da terreni agricoli digradanti verso l'alveo del fiume Ronco a ovest.

Come si può rilevare dall'immagine seguente, allo stato attuale l'area oggetto di intervento, attualmente di proprietà dell'azienda BONFIGLIOLI S.P.A., ha destinazione agricola, con morfologia pianeggiante e utilizzazione a seminativo, se si esclude una piccola porzione del comparto, nell'angolo sud-ovest, caratterizzata da formazioni boschive igrofile.



Foto area di intervento



FOTO AEREA – INDIVIDUAZIONE AREA DI INTERVENTO E STABILIMENTO ESISTENTE



PLANIMETRIA CATASTALE

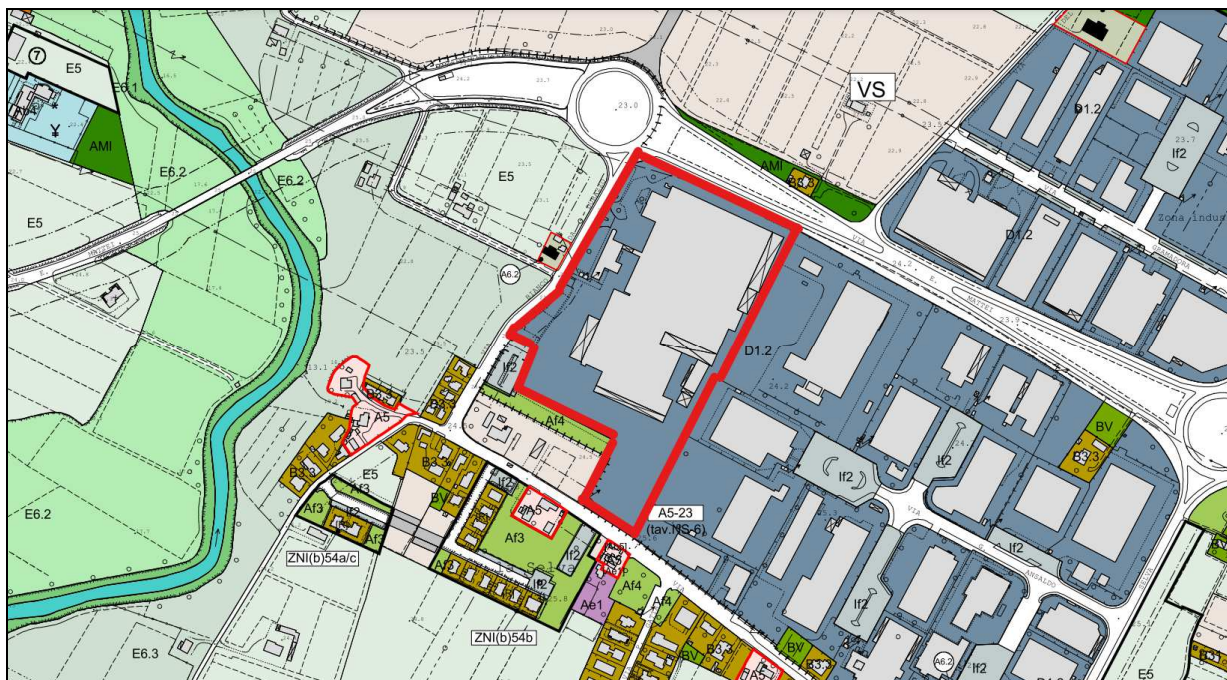
6.2 INDISPONIBILITÀ DI AREE LIMITROFE

Come si riscontra dall'esame della cartografia di POC e di RUE, il lotto in cui è insediata ed operativa l'azienda risulta compreso tra:

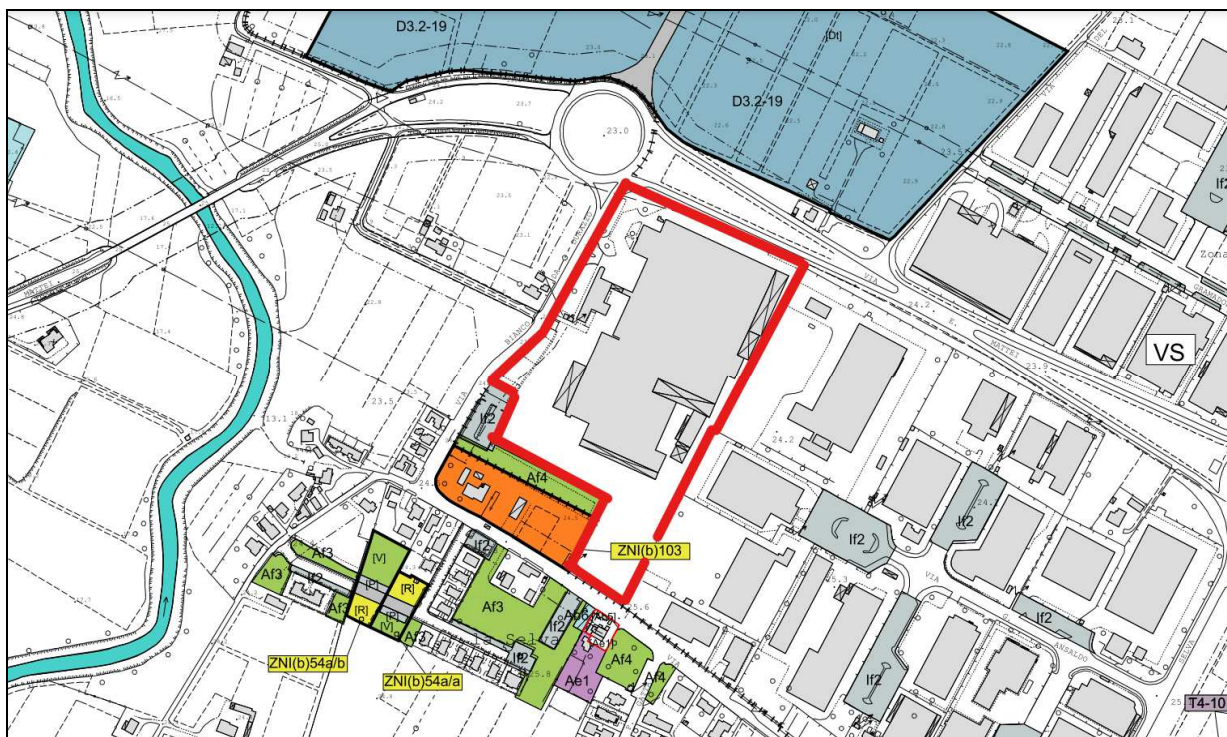
- *Via Mattei a nord*

- Altri lotti a destinazione produttiva già insediati a Est;
- Zona agricola con presenza di edificato residenziale/servizi esistente (a seguito della decadenza della ZNIb 103 le aree del PUA sono ad oggi assimilabili ad aree agricole)
- Zona agricola e tessuto residenziale esistente a Ovest

L'unico terreno in grado di dare una risposta adeguata alle esigenze aziendali di un ampio parcheggio pertinenziale è proprio quest'ultima zona agricola ad Ovest, ed è appunto questa su cui si concentra l'espansione di progetto.



RUE – TAVOLA P 29 – stato attuale con individuazione dello stabilimento esistente



POC – TAVOLA P29 – stato attuale con individuazione dello stabilimento esistente

8. IL PROGETTO EDILIZIO PRESENTATO

8.1 PROGETTO EDILIZIO PRESENTATO IN DATA 12/01/2023 (PG 3451/2023, PG 5319/2023)

Gli elaborati progettuali presentati dai tecnici della proprietà prevedono:

- a) la realizzazione di un **nuovo parcheggio privato per i dipendenti e l'utenza in genere dell'azienda, in fregio alla via Bianco da Durazzo**, destinato ad ospitare n. 744 posti auto complessivi, su area di proprietà dell'azienda di circa mq. 23.642; all'interno del parcheggio è prevista la realizzazione di una guardiola, una tettoia di riparo per le moto e delle **pensiline con copertura fotovoltaica integrata**, con la doppia finalità di garantire l'ombreggiatura sulla quasi totalità dei posti auto e di generare energia elettrica (potenza complessiva 1,93 MGW) e dei relativi impianti tecnologici (*cabine, inverter, ecc.*). Le pensiline sono costituite da pannelli aperti sui lati, discontinui, senza sistemi di intercettazione delle acque meteoriche, nel rispetto dell'art. 56, commi 3 e 4 del RU (vedasi tavola 5). Il progetto del parcheggio privato rispetta solo parzialmente le Linee guida SOS4Life sulla sostenibilità ambientale, in quanto la presenza di pensiline con pannelli fotovoltaici rende incompatibile la realizzazione di alberature e aiuole ombreggianti. Tuttavia viene garantita una relativa permeabilità, mediante (con riferimento alla Valsat, pagg. 98 e seguenti):
 - o **stalli auto**: ricorso a betonelle forate autobloccanti, montate sfalsate con dado distanziatore, per ottenere una pavimentazione drenante con un alto rapporto vuoto/pieno, rispettosa delle Linee Guida SOS4Life;
 - o **corselli**: ricorso a betonelle accostate, per ottenere una pavimentazione drenante con medio rapporto vuoto/pieno; verrà però utilizzato un tipo particolare di betonella "ad alto tasso di permeabilità" pari circa all'80%, assimilabile sotto il profilo prestazionale idraulico al calcestruzzo drenante;
- b) la realizzazione di un **nuovo parcheggio pubblico in fregio alla Via Costiera**, in prossimità delle abitazioni esistenti; il parcheggio pubblico insiste su una superficie a destinazione agricola, attualmente di proprietà dell'azienda, interclusa tra due abitazioni esistenti che si affacciano sulla via Costiera. Tale parcheggio, attuato dal privato è destinato ad essere ceduto al Comune a scomputo, una volta collaudato; la superficie, non indicata in progetto, viene stimata pari a circa mq. 1.042. Il progetto del parcheggio pubblico rispetta solo parzialmente le Linee guida SOS4Life sulla sostenibilità ambientale, in quanto viene garantita una relativa permeabilità mediante (con riferimento alla Valsat, pagg. 98 e seguenti):
 - o **stalli auto**: ricorso a betonelle forate autobloccanti, montate sfalsate con dado distanziatore, per ottenere una pavimentazione drenante con un alto rapporto vuoto/pieno, rispettosa delle Linee Guida SOS4Life;
 - o **corselli**: ricorso a pacchetto in conglomerato bituminoso in linea con quanto previsto dalle Linee Guida delle opere di urbanizzazione Comune di Forlì, art. 69;
- c) la **realizzazione di nuova rotatoria sulla Via Bianco da Durazzo**, a nord, presso l'uscita dell'ingresso autoarticolati dell'azienda e all'imbocco dell'ingresso al nuovo parcheggio;
- d) **l'allargamento del primo tratto della via Bianco da Durazzo**, a partire dalla rotatoria di progetto, fino a circa ml 7,00, ai fini di agevolare i flussi veicolari in ingresso e in uscita dal parcheggio;
- e) **la realizzazione di un corsello stradale di collegamento** tra il parcheggio pubblico di progetto su Via Costiera e il parcheggio privato di progetto, lungo la Via Bianco da Durazzo;
- f) **la realizzazione di due aree a verde pubblico a forma di "L"**, accessibili sia dalla Via Bianco da Durazzo che dal nuovo parcheggio pubblico in fregio alla via Costiera, a compensazione dell'acquisizione dell'area a verde privato Af4, che il progetto include nell'area aziendale come spazio a verde privato ricreativo, ad uso dei dipendenti;
- a) **la realizzazione di un'area verde di protezione e ambientazione a sud**, digradante verso il corso del fiume Ronco, che sarà adeguatamente piantumata con specie autoctone quali querce, lecci, frassini, olmi e aceri campestri; su tale area è prevista la laminazione delle

acque provenienti dalle aree interessate dall'intero intervento. Il progetto prevede che una parte di tale fascia di ambientazione venga attrezzata e ceduta al Comune come futura area a verde pubblica; pertanto il sedime della depressione morfologica destinata alle laminazioni resterebbe in parte privata, in parte di proprietà pubblica (la delimitazione non viene indicata sulle tavole grafiche);

f) **l'inclusione, all'interno del sedime aziendale, di 2 aree destinate a standard pubblico**, urbanisticamente classificate come segue:

- part. **272** fg 187 – parcheggio pubblico (If2)

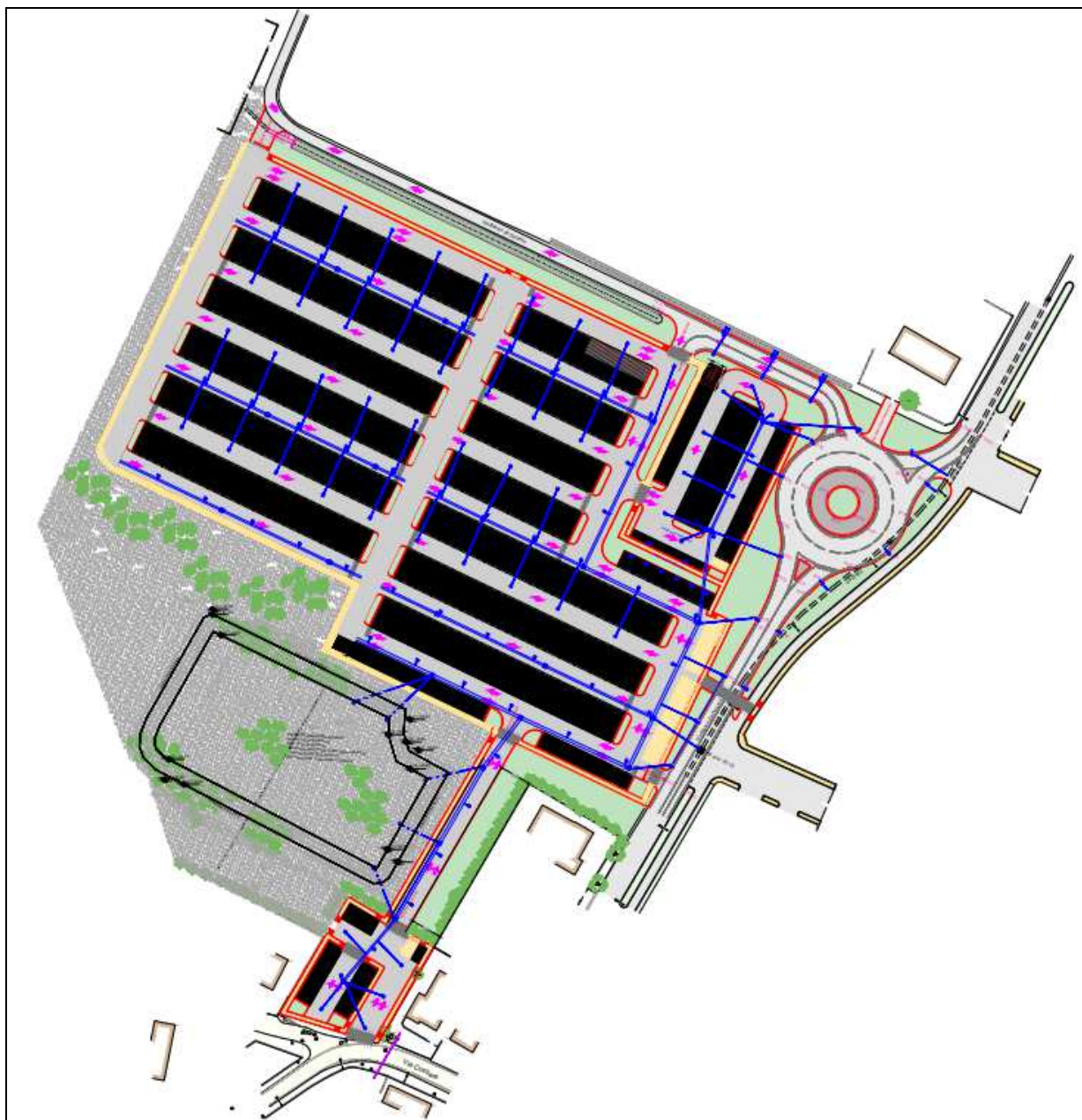
- part. **273 del** fg 187 - verde pubblico attrezzato (Af4)

Queste due particelle ricadevano all'interno dell'originario PUA denominato GD2-GD3, dall'attuazione del quale ha avuto origine il lotto aziendale produttivo D1.2 sul quale insiste lo stabilimento "Bonfiglioli". Il PUA è oggi concluso da tempo; le opere sono state collaudate; il RUE ne ha registrato l'attuazione (cancellando la perimetrazione di PUA e riclassificando le aree come attuate, di completamento), ma il Comune, per carenze documentali, non ha ad oggi completato l'acquisizione delle aree, che sono quindi ancora di proprietà dell'azienda.

Per quanto riguarda **l'attuale parcheggio pubblico (If2)**, nella Relazione Tecnica (pag. 19, p. 6) si prevede l'utilizzo come parcheggio aziendale per automezzi e autovetture che necessitano di sosta temporanea, a breve termine e/o di emergenza, mantenendone invariata l'attuale conformazione, derivante dal progetto di PUA, salvo inserire sbarre automatiche per la regolamentazione di accesso e uscita;

Per quanto riguarda **l'attuale area a verde attrezzato (Af4)** nella Relazione Tecnica (pag. 19, p. 3, 4) si prevede la sua trasformazione in area a verde privato, a disposizione dei dipendenti nei periodi di pausa lavorativa, assicurando contemporaneamente una fascia di filtro e polmone verso le residenze di Via Costiera;

b) **la soppressione, all'interno dell'area aziendale, degli stalli di parcheggio esistenti (lato est)**, attualmente in uso dai dipendenti, in modo da liberare un'ampia area utilizzabile per lo stoccaggio e per il carico/scarico dei mezzi (Relazione tecnica, pag. 19 p. 5).



ROGETTO EDILIZIO PRESENTATO IL 12/2023 – TAVOLA 2

8.2 MODIFICHE AL PROGETTO EDILIZIO PROPOSTE IN DATA 23/01/2022

Sucessivamente alla presentazione dell'istanza e dei relativi elaborati tecnici, e prima della convocazione della 1° seduta della conferenza di servizi appositamente indetta, il progetto è stato esaminato congiuntamente dagli uffici comunali competenti, sotto il profilo urbanistico e della viabilità, in via preliminare, in data 23/01/2023.

I tecnici comunali hanno rilevato l'esigenza di integrare e modificare il progetto.

Le modifiche proposte sono in sintesi le seguenti:

MODIFICHE URBANISTICHE - DA ESAME PRELIMINARE 23/01/2023

1. **Individuazione di un unico fronte compatto di zona AMI a sud** (inedificabile e atta a costituire un polmone verde per la mitigazione degli impatti del parcheggio privato e per l'assorbimento di polveri e rumori, a tutela della residenza esistente);
2. **Consequente eliminazione dal progetto del corsello stradale di collegamento parcheggio pubblico/parcheggio privato**, per evitare aumenti di flussi di traffico nelle zone residenziali esistenti lungo la Via Costiera; la stessa Valsat (paragrafo 4) indica la Via Mattei come unica direttrice di traffico per i dipendenti/visitatori dell'azienda Bonfiglioli;

3. **Eliminazione delle due zone a "L" di verde pubblico di previsione con accorpamento delle stesse alla zona AMI** di cui sopra: si tratta infatti di due aree verdi in un contesto prettamente produttivo; in posizione poco adatta per ospitare spazi a verde pubblico attrezzato e che potranno essere fruite quasi esclusivamente dell'utenza dello stabilimento aziendale. Per tali ragioni non risulta di pubblico interesse l'acquisizione delle due aree proposte nel progetto al patrimonio comunale con conseguente manutenzione a carico della collettività;
4. **Monetizzazione integrale delle aree a verde pubblico Af4 e monetizzazione parziale dell'area a parcheggio pubblico If2**, che saranno entrambe inglobate - come richiesto - nel lotto produttivo esistente, rispettivamente come zona AMI di barriera/filtro verso la residenza e come zona produttiva D1.2. L'area di parcheggio pubblico If2 sarà in parte compensata con il nuovo parcheggio pubblico su via Costiera e, per la quota restante, monetizzata.

MODIFICHE ALLA VIABILITA' - DA ESAME PRELIMINARE 23/01/2023

5. **Parcheggio pubblico di Via Costiera**: adeguamento di tutti i raggi curvatura dei marciapiedi; eliminazione dei 2 passi carrabili previsti in progetto, in quanto il passaggio carraio per la manutenzione dell'area verde (interposta tra il parcheggio pubblico e quello privato) può essere realizzato molto più agevolmente dal parcheggio privato di progetto (in qualsiasi posizione); il parcheggio pubblico deve prevedere circa 25 posti auto, restringendo la carreggiata a mt. 6 e prevedendo aiuole con alberature ove possibile per evitare isole di calore. Resta fermo che la differenza tra i parcheggi pubblici acquisiti al sedime aziendale (52 posti auto circa) e il nuovo parcheggio pubblico (25 posti auto circa) è soggetta a monetizzazione;
6. **Via Bianco da Durazzo (tratto stretto sul confine Nord del nuovo parcheggio privato)**: deve essere mantenuto il doppio senso di marcia;
7. **Rotatoria di progetto**
 - i tre bracci principali della rotatoria devono essere realizzati il più possibile equidistanti per ragioni di sicurezza stradale; quindi il braccio della via Bianco da Durazzo (tratto stretto) va allontanato il più possibile dall'altro braccio, assicurando che l'accesso carrabile dell'abitazione frontistante non avvenga in rotatoria, bensì dall'attuale tracciato esistente della Via Bianco da Durazzo;
 - l'intero sedime della rotatoria deve essere lievemente traslato verso sud, in modo da assicurare che la svolta dei mezzi pesanti provenienti dall'ingresso aziendale (Tav. 7 - percorso mezzi pesanti - RIM.1) avvenga in sicurezza;
 - devono essere realizzati adeguati attraversamenti stradali in sicurezza e previsto il marciapiede lungo il confine ovest della strada e della rotatoria; il limite della proprietà comunale dovrà attestarsi sul confine esterno del marciapiede, che va realizzato in adiacenza alla rotatoria.

8.3 NOTA METODOLOGICA

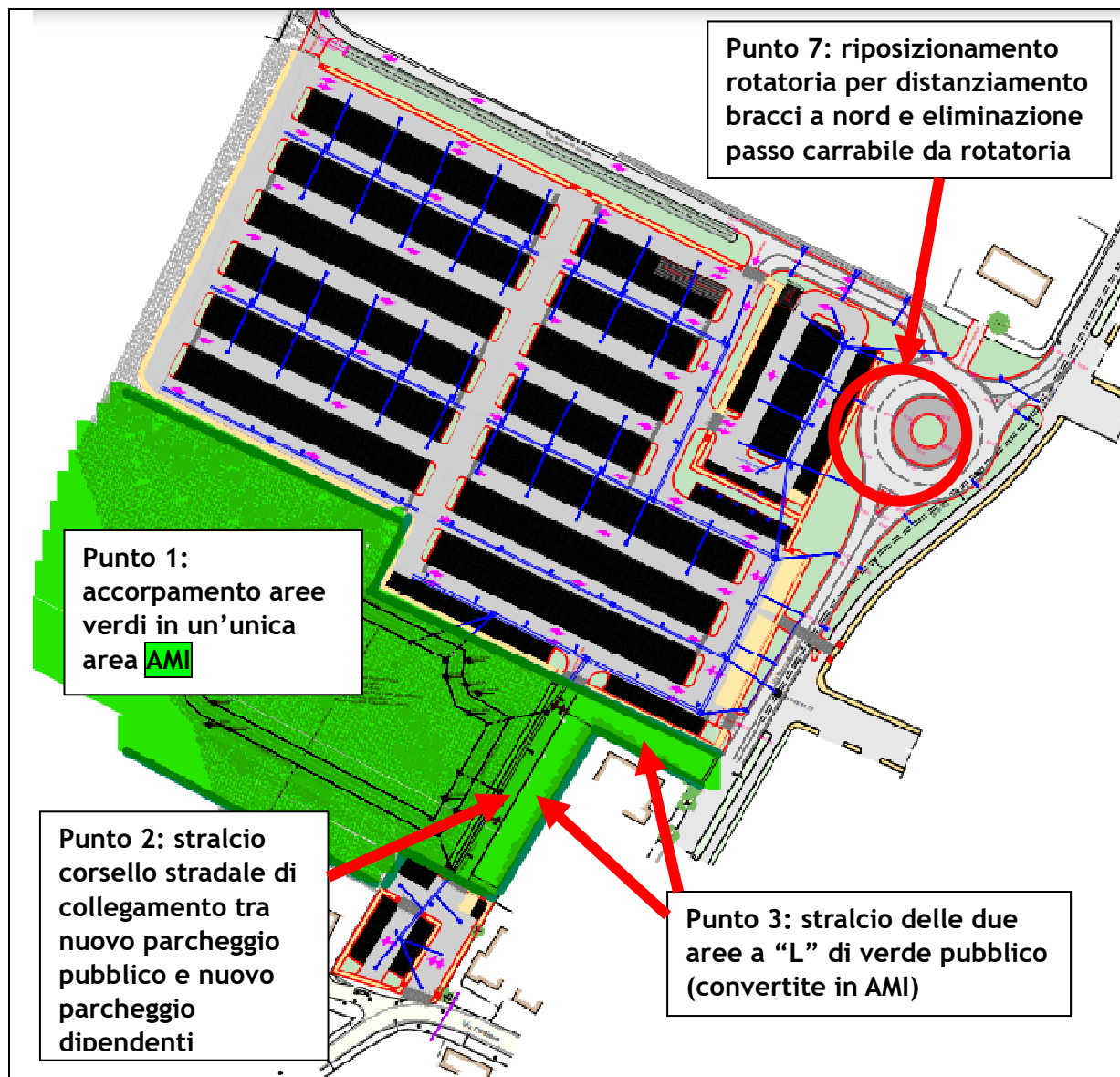
Come sopra illustrato, gli **ELABORATI DEL PROGETTO EDILIZIO** presentati dai progettisti dell'azienda in data 12/01/2023 riportano una configurazione antecedente alle indicazioni emerse dalla conferenza tecnica comunale del 23/01/2023 (successiva alla presentazione dell'istanza).

Gli **ELABORATI URBANISTICI** depositati per l'esame da parte della conferenza di servizi - invece tengono già conto, per quanto è possibile alla scala urbanistica, delle indicazioni scaturite dalla conferenza comunale preliminare del 23 gennaio.

Negli elaborati urbanistici risultano pertanto già riportate le indicazioni relative ai punti 1 (zona AMI), 2 (stralcio del corsello di collegamento), 3 (stralcio previsioni di verde pubblico); 7 (riposizionamento rotatoria e relativi bracci), come illustrate al paragrafo precedente.

Resta fermo che i progettisti dell'azienda saranno tenuti al recepimento di tali modifiche e integrazioni e di quanto sarà formalmente richiesto in sede di conferenza di servizi, allineando in tale occasione tutti gli elaborati del progetto edilizio.

L'immagine seguente schematizza le modifiche al progetto chieste dai tecnici comunali in via preliminare.



PROGETTO EDILIZIO – TAVOLA 2 – principali modifiche richieste dai tecnici comunali il 23/01/2023186

9. ESAME DEGLI ELEMENTI DI VARIANTE URBANISTICA

9.1 RICORSO AL PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO

Come anticipato nella Premessa, il progetto edilizio presentato comporta una variante urbanistica al Piano strutturale e al Regolamento urbanistico e edilizio vigente, per introdurre la previsione di espansione produttiva richiesta e le correlate opere di sostenibilità.

In primo luogo, si è ritenuto necessario assoggettare l'intervento a **intervento diretto, soggetto a permesso di costruire convenzionato.**

La necessità della convenzione deriva dal fatto che il nuovo parcheggio pertinenziale aziendale comporta l'esigenza di realizzare contestualmente anche opere di sostenibilità e di compensazione/mitigazione (*AMI, rotatoria, allargamento stradale, parcheggio pubblico*).

Si tratta - in parte - di opere pubbliche la cui attuazione e cessione andrà regolamentata mediante **stipula della convenzione urbanistica.**

Detta convenzione dovrà prevedere – per il soggetto attuatore - anche l'integrazione all'originaria convenzione PUA GD2-GD3 "VIA BIANCO DA DURAZZO" per la mancata cessione delle aree Af4 e If2, come illustrato trattate ai punti precedenti e la revisione delle polizze fidejussorie.

9.2 ANALISI DELLE MODIFICHE URBANISTICHE

Le principali modifiche introdotte agli strumenti urbanistici sono di seguito elencate:

- **NUOVO PARCHEGGIO AZIENDALE** - Riclassificazione urbanistica del terreno sito in fregio alla via Bianco da Durazzo, catastalmente distinto al foglio 186 particelle 229 (parte); 216 (parte); 186 (parte); 231 (parte); 52 (parte); 70 (parte); 186 (parte) di superficie pari a circa mq 23.642 da zona agricola E6.3 del RUE e da ambito agricolo di rilievo paesaggistico del PSC a zona D1.2 produttiva di completamento [39] soggetta a prescrizioni e ad ambito produttivo di PSC. Conseguentemente sono integrate le Norme di RUE - Art. 60 – *Zone produttive di completamento - Sottozona D12* - mediante l'aggiunta del nuovo comma 25, contenente le prescrizioni relative alla nuova zonizzazione, come segue:

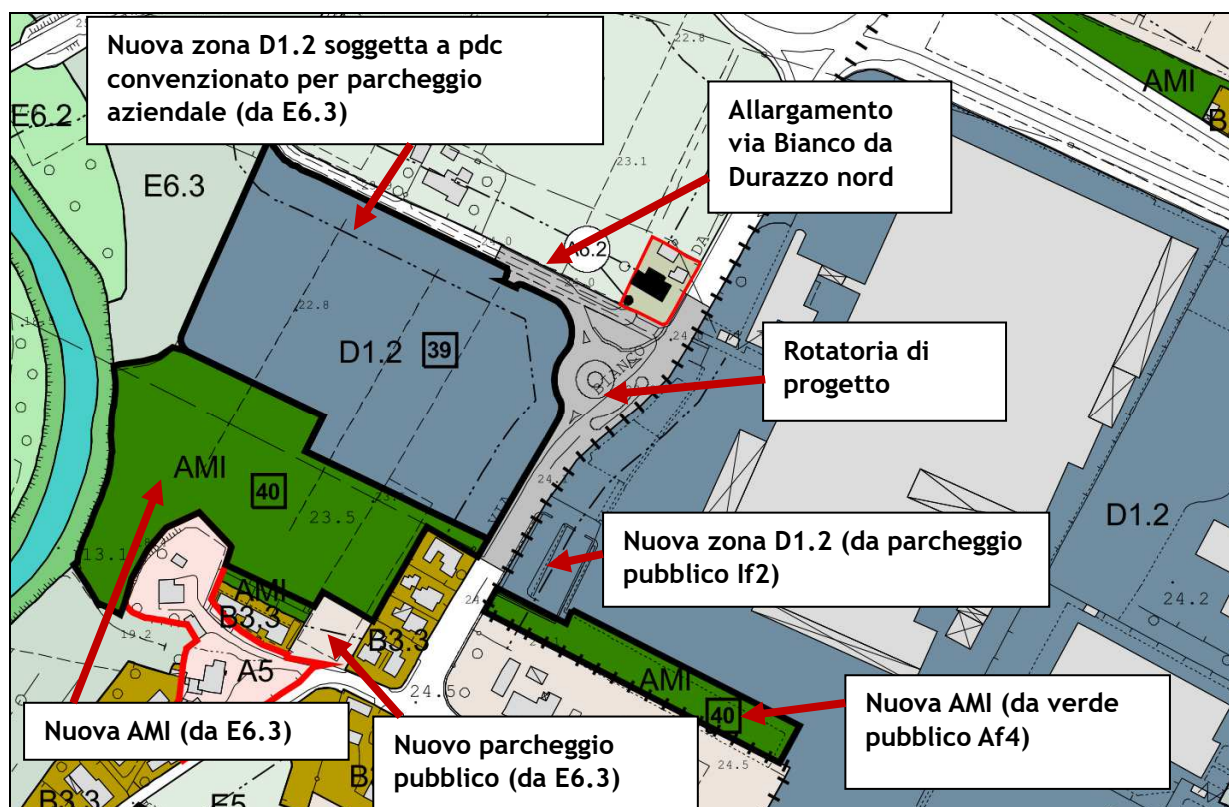
*"La sottozona D1.2 individuata nella tavola P 29 con il simbolo **39** è attuabile mediante intervento diretto convenzionato, finalizzato alla realizzazione di un parcheggio aziendale a servizio dell'attività insediata sul fronte opposto della Via Bianco da Durazzo e delle relative opere e interventi di sostenibilità e di mitigazione/compensazione, nel rispetto del progetto e delle condizioni attuative (indici, parametri, destinazioni d'uso, modalità di intervento, prescrizioni, nulla osta, pareri e atti d'assenso) di cui al procedimento di variante urbanistica ex art. 8 DPR 160/2010 e agli esiti della relativa Conferenza di servizi, conclusasi con verbale in data _____ (in atti con PG _____) approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. _____... La potenzialità edificatoria dell'intervento è pari a mq. _____ di Sc ed è destinata esclusivamente alla realizzazione di impianti e servizi accessori al parcheggio aziendale, quali cabine elettriche/inverter; guardiola; tettoia per moto".*

Va evidenziato che si è optato per l'individuazione di un'area di completamento (soggetta a Permesso di costruire convenzionato), al posto di una previsione di espansione soggetta a PUA/progetto unitario, perchè:

- pur trattandosi di un ambito di ampie dimensioni - rispetto ad un lotto aziendale tipico della zona produttiva di Villa Selva – il progetto prevede di realizzare in sostanza un solo grande intervento, costituito dal parcheggio privato aziendale (parcheggio) in connessione/prosecuzione con il tessuto produttivo esistente: quindi si tratta di un intervento che, al di là delle dimensioni, non presenta un grado di complessità tale da richiedere uno strumento attuativo preventivo, che ne regoli l'assetto globale in previsione di un'attuazione successiva per parti (lotti);
- il terreno è ascrivibile per intero ad una sola proprietà e ad una sola azienda; il soggetto attuatore sarà anche il diretto utilizzatore della sistemazione finale (parcheggio aziendale);

quindi vi è un coinvolgimento diretto dell'operatore nell'esecuzione dell'intervento dall'inizio alla fine del processo edilizio e anche questo aspetto rende superfluo il ricorso ad un piano attuativo preventivo;

- la normativa che regola i procedimenti unici per ampliamento delle attività d'impresa si pone come obiettivi principali la semplificazione e la celerità del procedimento e dell'attuazione, che non si coniugano coi tempi di durata, inevitabilmente più dilatati, del PUA;
- **PARCHEGGIO PUBBLICO VIA COSTIERA** - Riclassificazione urbanistica del terreno sito in fregio alla via Costiera, catastalmente distinto al foglio 187 particella 52 (parte) di superficie pari a circa mq 1.042, da zona agricola E6.3 di RUE (e da ambito agricolo di rilievo paesaggistico del PSC) a zona lf2 – Parcheggi pubblici e di uso pubblico di interesse locale, destinata ad ospitare il nuovo parcheggio pubblico a servizio della residenza previsto sulla Via Costiera;
- **ROTATORIA E ALLARGAMENTO PRIMO TRATTO VIA DA DURAZZO** – Riclassificazione urbanistica dei terreni in fregio alla Via Bianco da Durazzo, a nord dell'area di intervento, presso l'uscita degli autoarticolati dell'azienda e all'imbocco dell'ingresso al nuovo parcheggio, da zona agricola E6.3 (parte) e da sedime stradale Im6 - viabilità esistente (parte) a zona Im6b (viabilità di progetto). La nuova previsione della rotatoria negli elaborati urbanistici viene traslata verso sud e i 2 bracci a nord vengono maggiormente distanziati, come da prescrizioni della conferenza tecnica comunale del 23/01/2023;
- **AREA VERDE A SUD DEL PARCHEGGIO AZIENDALE** - Riclassificazione urbanistica del terreno catastalmente distinto al foglio 186, particelle 209 (parte); 229 (parte); 216 (parte); 231 (parte); 52 (parte) di superficie pari a circa mq 15.108, da zona agricola E6.3 di RUE (ambito agricolo di rilievo paesaggistico del PSC) a zona AMI [40] (area di mitigazione impatti da infrastrutture), soggetta a prescrizioni specifiche. Contestualmente sono rettificate anche le adiacenti zone urbanistiche A5, B3.3 e il confine stradale Im6, per portare i confini della tipologia di zona il più possibile in aderenza ai confini catastali delle proprietà e per individuare una piccola zona AMI (mq. 470) sul terreno confinante con la zona B3.3 di proprietà di terzi. La nuova previsione urbanistica di zona AMI di mq. 15.108 circa include sia il percorso di collegamento tra i due parcheggi sia il verde pubblico a "L" (che andranno conseguentemente stralciati dal progetto edilizio), come da prescrizioni della conferenza tecnica del 23/01/2023. Resta inteso che dovrà essere esclusa ogni promiscuità nella laminazione delle acque provenienti dai terreni pubblici e da quelli privati. Conseguentemente sono integrate le Norme di RUE all' Art. 30 - Aree di mitigazione degli impatti ambientali di infrastrutture ed attività produttive (sottozona AMI) - mediante l'aggiunta del nuovo comma 13, contenente le seguenti prescrizioni relative **alle nuove zonizzazioni AMI:**
*"Le sottozone AMI individuate nella tavola P 29 con il simbolo **40** sono prive di potenzialità edificatoria e sono subordinate alla realizzazione ed al mantenimento - con opere a totale carico del soggetto attuatore non a scomputo oneri - di adeguata forestazione ambientale, con essenze calibrate in funzione dell'assorbimento di polveri, inquinanti e rumore nel rispetto del progetto e delle condizioni attuative (parametri, destinazioni d'uso, modalità di intervento, prescrizioni, nulla osta, pareri e atti d'assenso) di cui alla variante urbanistica ex art. 8 DPR 160/2010 e agli esiti della relativa Conferenza di servizi, conclusasi con verbale in data _____ (in atti con PG _____), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. _del _____."*
- **EX AREA DI STANDARD ESISTENTE "Af4"** – Riclassificazione urbanistica del terreno catastalmente distinto al foglio 187 part. 273 di superficie pari a circa mq 3.052 da zona Af4 di RUE (Spazi attrezzati per il gioco e lo sport) a zona AMI [40] (**area di mitigazione impatti da infrastrutture**), **soggetta a prescrizioni specifiche**, riportate, come detto sopra, al nuovo comma 13 dell'art. 30 del RUE;
- **EX AREA DI STANDARD ESISTENTE "lf2"** – Riclassificazione urbanistica del terreno catastalmente distinto al foglio 187 part. 272, di superficie pari a circa mq 2.040 da zona lf2 (Parcheggi pubblici e di uso pubblico di interesse locale) a zona D1.2 produttiva di completamento, che viene annessa all'attuale lotto aziendale.



La tabella sotto riportata elenca le superfici di intervento.

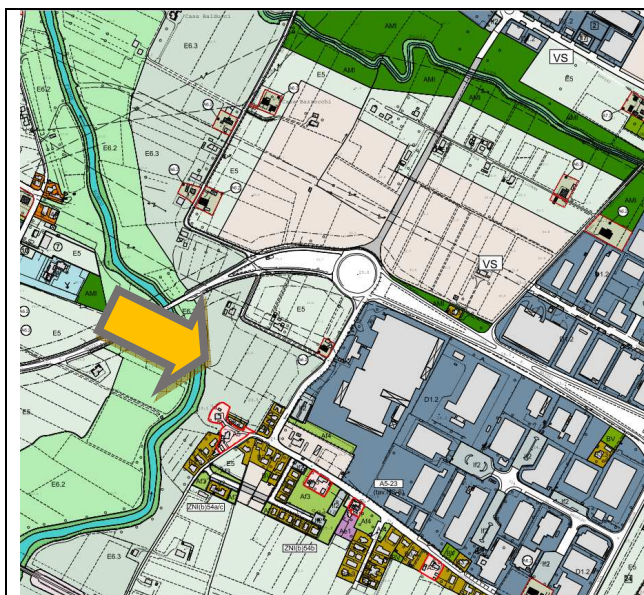
Si tratta di una indicazione provvisoria in quanto i dati sono ricavati da poligoni alla scala urbanistica: la tabella degli indici e parametri urbanistici alla scala di progetto edilizio viene richiesta nella 1° seduta conferenza di servizi.

nuovo parcheggio aziendale	Mq 23.642
nuovo parcheggio pubblico (via Costiera)	Mq 1.042
rotatoria e allargamento via Da Durazzo a nord	Mq 2.412
nuova AMI a sud	Mq 15.108 + Mq 470
nuova AMI interna all'azienda (ex Af4)	Mq 3.052
nuova area D1.2 (ex lf2)	Mq 2.040

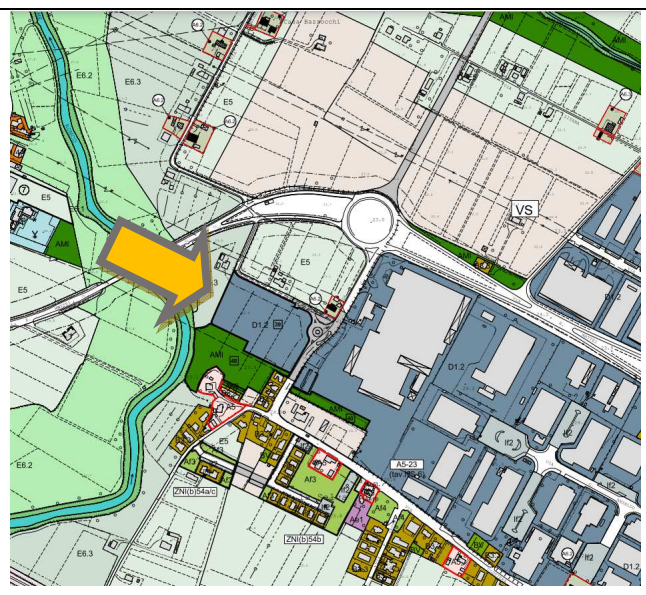
Le superfici evidenziate (che sono indicative, in quanto non riportate nel progetto edilizio) comportano il passaggio da suolo agricolo a tessuto insediativo/viabilità.

Gli elementi di variante urbanistica fin qui illustrati comportano l'esigenza:

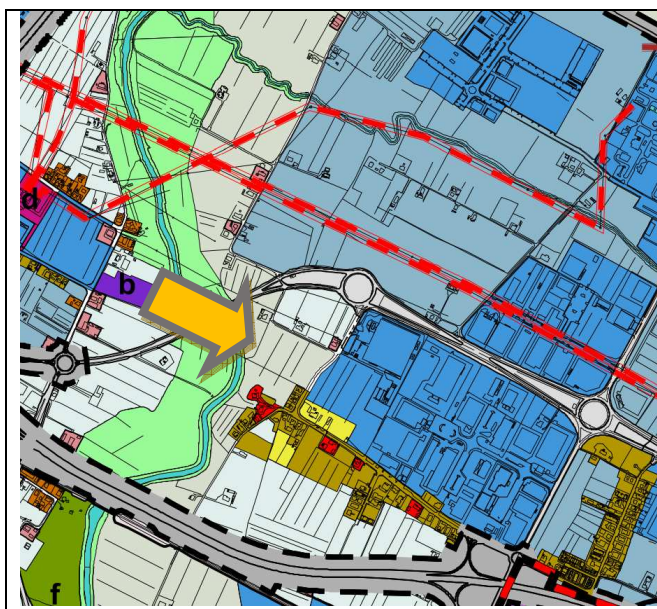
- di modificare la tavola P29 di RUE (e la relativa legenda), con la perimetrazione degli ambiti di intervento e l'apposizione di specifica simbologia, che rimanda alla norma di attuazione;
- di aggiornare la tavola ST del Piano strutturale comunale;
- di integrare gli articoli 30 (Zone AMI) e 60 (Zone D1.2) delle Norme di RUE come sopra illustrato.



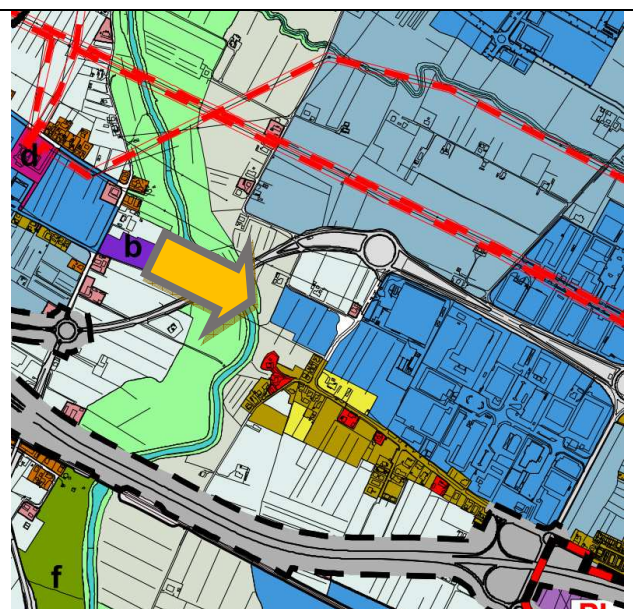
RUE - tav. P 29 - stato attuale



RUE - tav. P 29 - stato modificato



PSC -TAVOLA ST - stato attuale



PSC -TAVOLA ST - stato modificato

9.3 ESAME DOTAZIONI TERRITORIALI E PERTINENZIALI

In considerazione della effettiva natura del complesso aziendale esistente, da ampliare, consolidatosi in loco come zona di completamento produttiva D1.2, si procede a conteggiare e verificare le dotazioni territoriali di progetto (verde e parcheggi) con riferimento ai quantitativi e alle modalità propri delle zone di completamento, secondo quanto prescritto dal RUE d'Unione (tab 2.2.1.1).

VERDE PUBBLICO

Area Af4 esistente – Considerati:

- il contesto principalmente produttivo del sito;
- la mancanza di fruizione di questa porzione di verde pubblico Af4 (proveniente dall'attuazione dell'originario PUA GD2-GD3) da parte dei residenti;
- e l'ampia previsione di verde/polmone AMI compensativo proposta nel progetto;

si ritiene condivisibile l'inclusione della zona Af4 in esame all'interno del lotto aziendale della richiedente, quale "zona AMI" privata, atta a garantire una barriera verde verso la residenza. Resta fermo che l'acquisizione e la conseguente inclusione dell'area Af4 nel lotto aziendale è subordinata alla sua monetizzazione.

Aree a verde pubblico a "L": Trattandosi di intervento su area di completamento (D1.2), in base all'art. 2.2.1 del RUE vigente non viene chiesta né la cessione, né la monetizzazione di spazi a verde pubblico. La previsione delle due aree a verde pubblico di progetto in prossimità delle abitazioni esistenti dovrà pertanto essere stralciata dal progetto edilizio, come già illustrato al paragrafo 6, e sostituita con la previsione di AMI privata, non ravvisando in zona la necessità di creare aree a verde pubblico, in quanto sarebbero di scarsa utilità pubblica, stante il contesto prevalentemente produttivo della zona.

PARCHEGGIO PUBBLICO

Area lf2 esistente - Considerati:

- il contesto principalmente produttivo del sito;
- la mancanza di fruizione di tale parcheggio pubblico (proveniente dall'attuazione dell'originario PUA GD2-GD3) da parte dei residenti;
- la nuova previsione di parcheggio pubblico (in parte sostitutivo) da realizzarsi su Via Costiera;

si ritiene condivisibile il passaggio dell'area da parcheggio pubblico lf2 esistente a "zona D1.2" privata e la sua conseguente inclusione nel lotto aziendale; resta fermo che l'acquisizione di tale area è subordinata alla sua monetizzazione (per la quota parte di spazi di parcheggio non ricollocabili nel nuovo parcheggio pubblico di Via Costiera).

Parceggio pubblico di progetto in Via Costiera - Si conferma la previsione di progetto, salvo modifiche e integrazioni chieste in sede di conferenza di servizi.

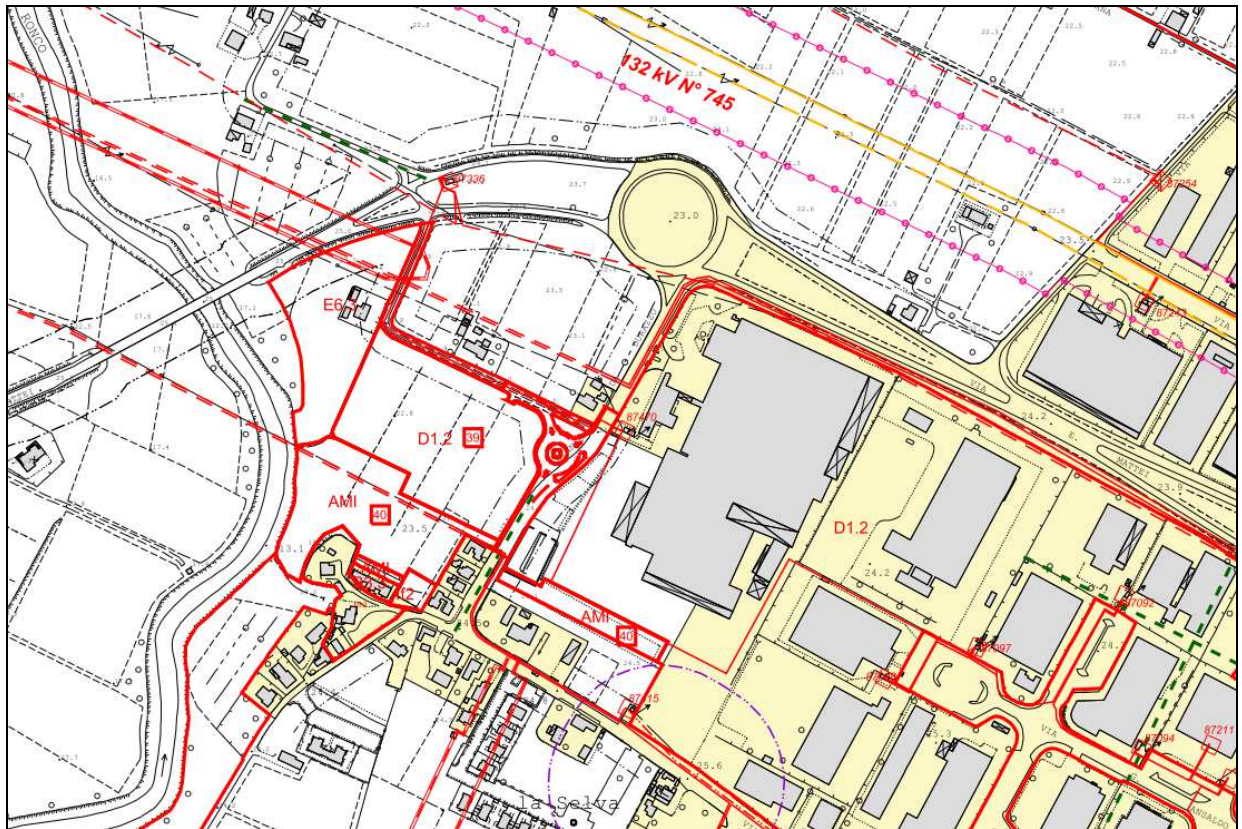
PARCHEGGIO AZIENDALE (PRIVATO)

L'intervento produce un incremento di Superficie complessiva Sc minimale, che si chiede ai progettisti di quantificare nel dettaglio (*tettoia, guardiola*); a fronte di tale incremento il progetto prevede una nuova dotazione di parcheggio di circa mq. 23.642, chiaramente sovradimensionata rispetto a quanto previsto dall'art. 2.2.1 del RUE Unione vigente (5 mq ogni 45 mq di Sc).

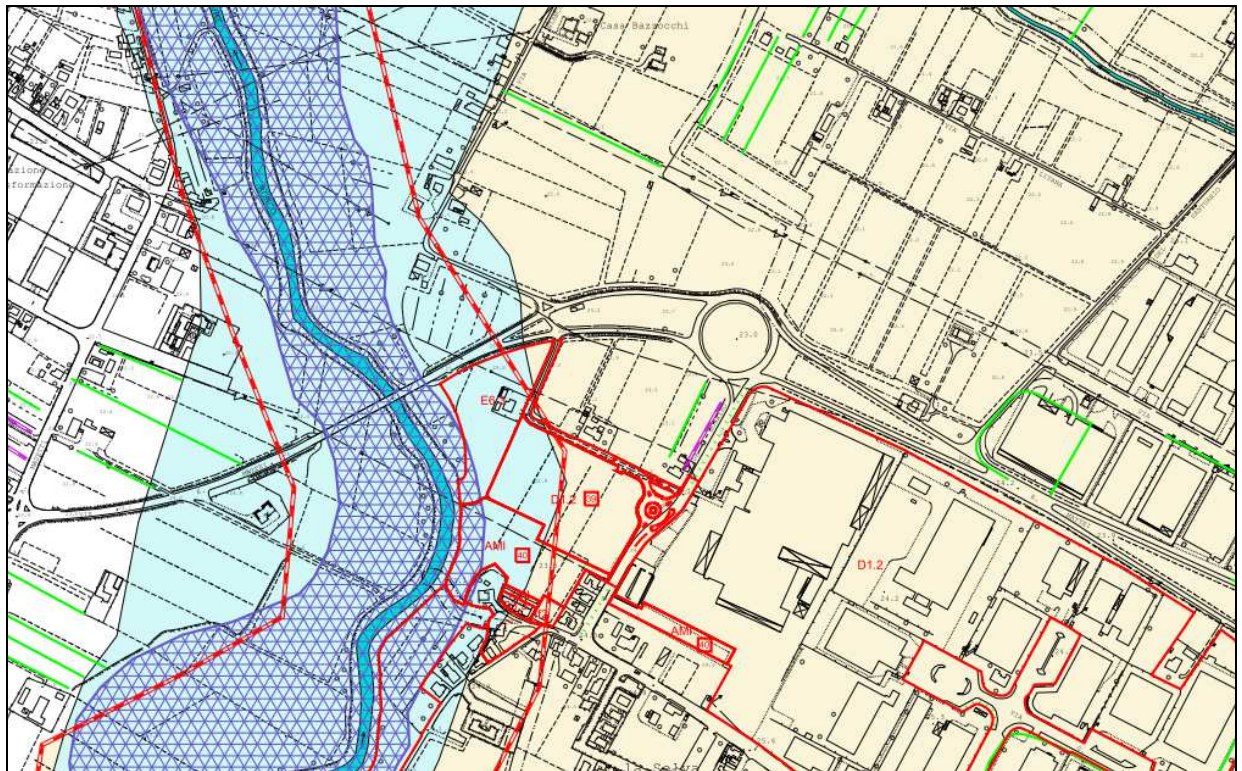
9.4 ANALISI PRINCIPALI VINCOLI E TUTELE PRESENTI SULLA ZONA DI INTERVENTO

Sulla base del sistema della pianificazione vigente si ritiene che la presente variante non comporti interferenze con il sistema dei vincoli e delle tutele, come si desume dal documento di Valsat, presentato dal Proponente, cui si rimanda per ogni approfondimento.

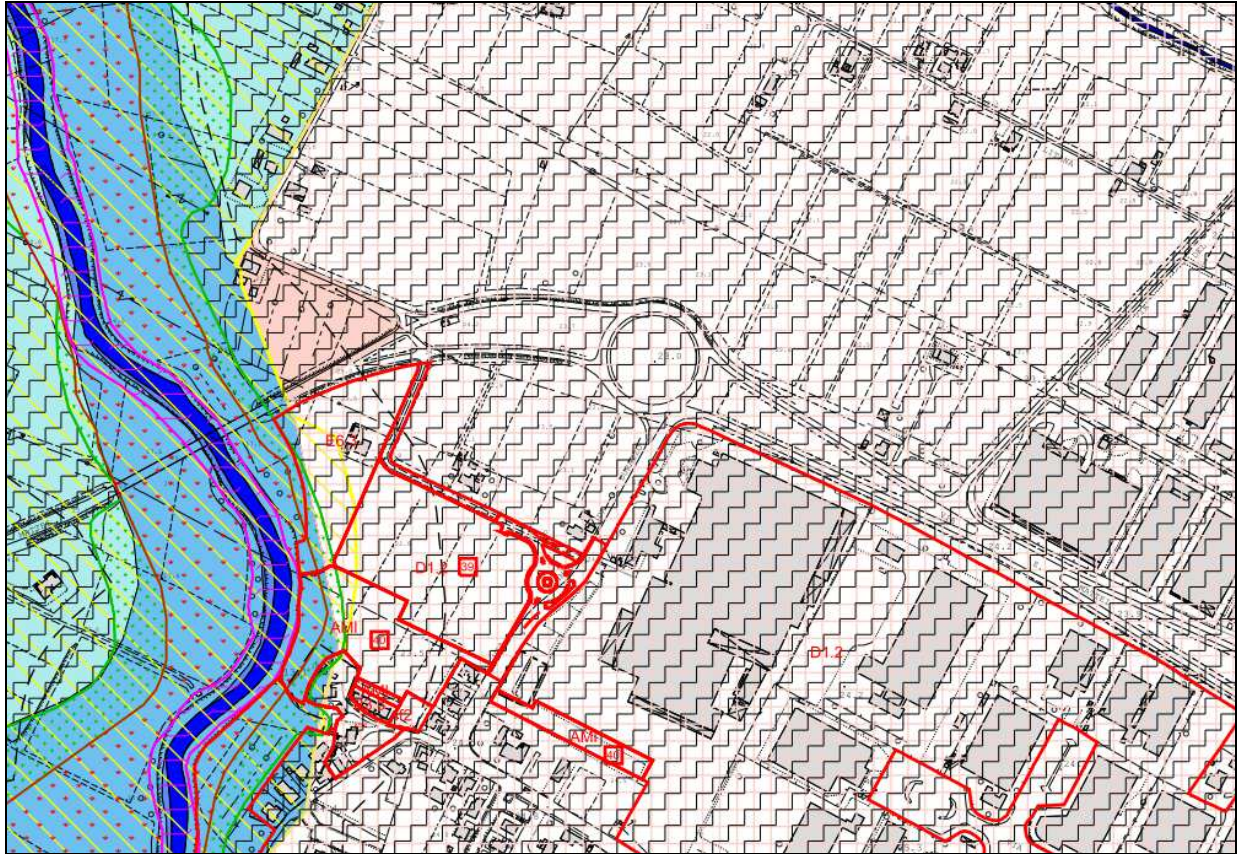
Di seguito si riportano gli stralci delle tavole dei vincoli e delle tutele del Comune di Forlì, con l'individuazione dell'area di intervento.



PSC POC RUE – TAVOLA VA



PSC POC RUE – TAVOLA VN



PSC POC RUE – TAVOLA vP

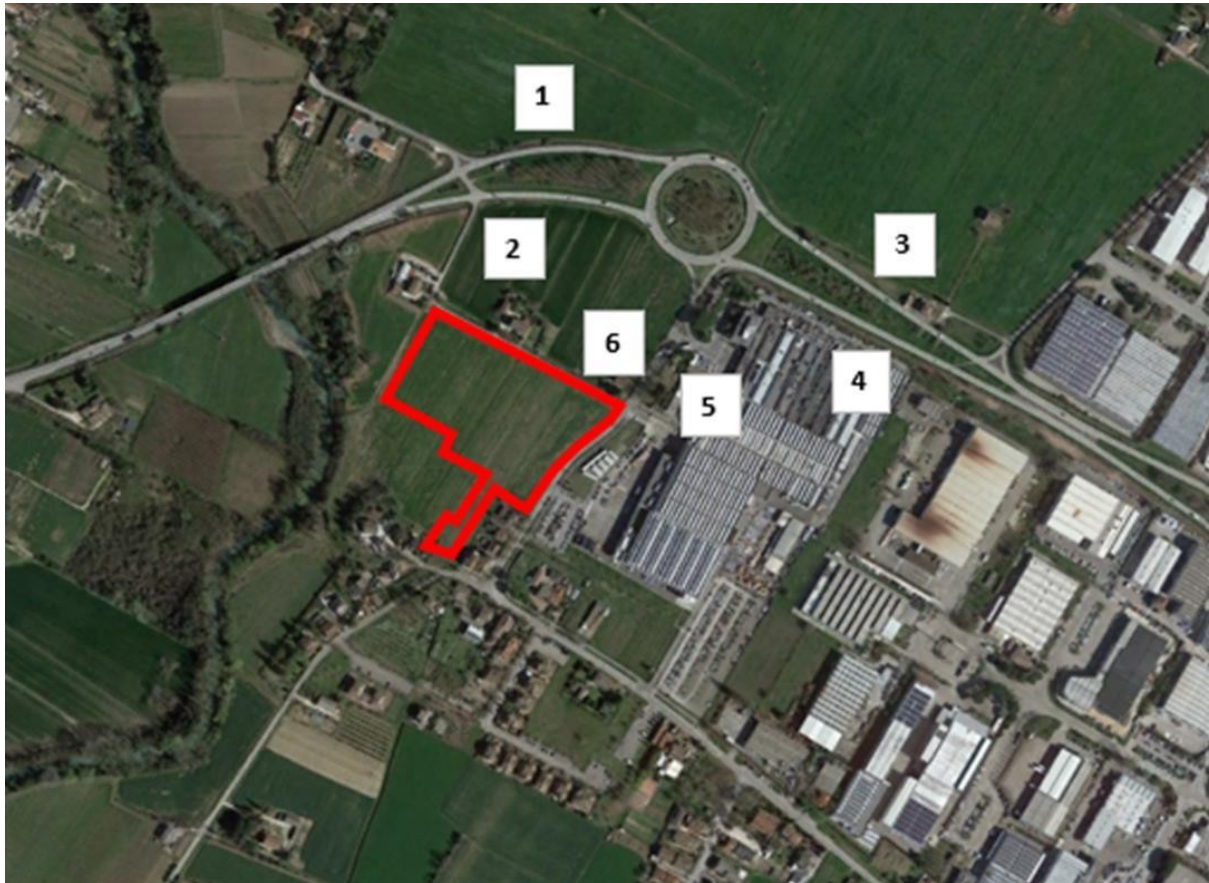
9.5 ANALISI DEL TRAFFICO

AREA DI ESAME

Anche per quanto riguarda il traffico, si rimanda alle analisi e alle valutazioni contenute al Paragrafo 4 del documento di Valsat, allegato all'istanza di variante, che dovranno essere convalidate dal Servizio Viabilità comunale in seno alla Conferenza di servizi.

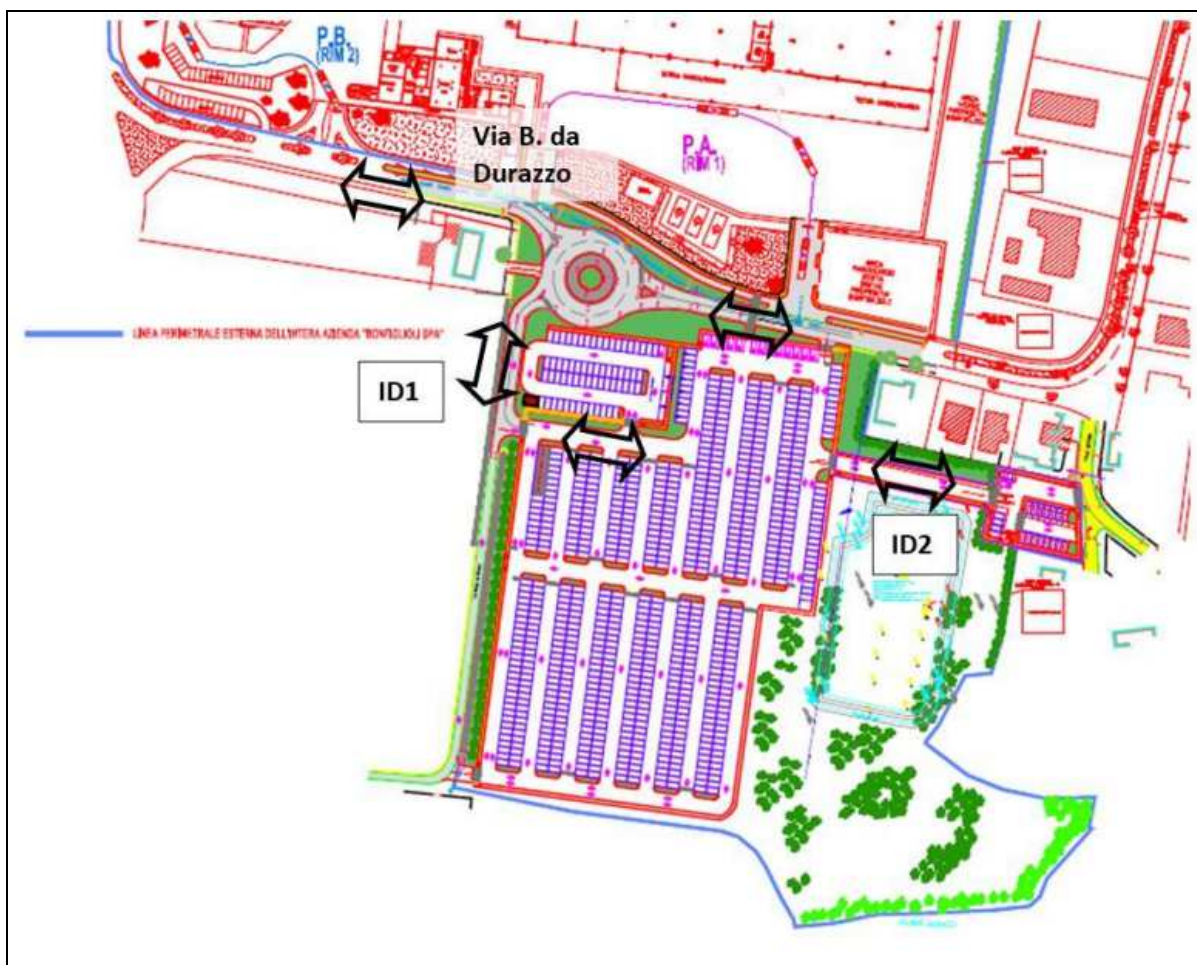
In estrema sintesi, l'analisi condotta nella Valsat prende in esame il quadrante urbano interessato dalle seguenti direttrici di traffico:

- Via Mattei 1 (direzione Forlì)
- Via Mattei 2 (direzione Cesena)
- Via Mattei 3 (direzione Forlì)
- Via Mattei 4 (direzione Cesena)
- Via Bianco da Durazzo 5 (direzione via Mattei)
- Via Bianco da Durazzo 6 (direzione Via Costiera)



AREA INTERVENTO E DIRETTRICI TRAFFICO ANALIZZATE

Di seguito sono individuati i punti principali di ingresso/uscita dell'intervento di progetto:



PUNTI DI INGRESSO E USCITA ANALIZZATI NELLA VALSAT

VALUTAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

La Valsat al paragrafo 4, pag 58, analizza l'affluenza dei **veicoli** in entrata e in uscita dal parcheggio, sulla base dei dati relativi ai turni di lavoro e al numero di dipendenti, forniti dalla stessa azienda.

I turni di lavoro dell'azienda sono 4:

turni di lavoro	
turno 1	6,00 - 13,00
turno 2	13,00 - 20,00
turno 3	20,00 - 02,00
turno centrale	8,00 - 17,00

La seguente tabella mostra i flussi relativi al riempimento del parcheggio, in relazione ai turni di lavoro:

orario	operai, impiegati e visitatori		altro		totale		totale in-out in+out	riempimento parcheggio
	in	out	in	out	in	out		
6,00	130		40		170	0	170	170
8,00	390		40		430	0	430	600
13,00	130	130	40	40	170	170	340	600
17,00		390	40	80	40	470	510	170
20,00	130	130		40	130	170	300	130
2,00		130			0	130	130	0

Per effetto dei 4 turni di lavoro si genera un picco del fabbisogno massimo di posti auto pari a 600 posti dalle ore 8 alle ore 13 nel corso della giornata lavorativa, in base alle diverse fasce orarie. Tale fabbisogno va incrementato del 20%, corrispondente all'aumento futuro di personale e visitatori ipotizzato nella Relazione aziendale presentata.

Ciò comporta un fabbisogno massimo futuro di 720 posti auto (cautelativamente incrementati a 744).

La Valsat procede quindi a caratterizzare le arterie di riferimento sulla base della classificazione del PUMS e dei dati di traffico rilevati nelle ore di punta mattutine (7.30/8.30 di giorno feriale).

La Valsat si fonda sui presupposti che il traffico degli autoveicoli sia tutto in arrivo in questa fascia oraria e provenga per il 50% da Via Mattei (provenienza Forlì) e per il 50% da Via Mattei (provenienza Cesena) e si unisca poi in via da Durazzo per giungere al parcheggio di progetto.

Sulla base di tali presupposti, che saranno comunque da approfondire, la Valsat rileva che non vi sono differenze sostanziali di flussi tra scenario attuale e futuro, e che la portata di servizio delle strade considerate rispetta sempre i valori massimi consentiti, con un buon potenziale di riserva.

Inoltre il progetto comporta significative migliorie al traffico e alla sosta locale, dovute all'eliminazione degli autoveicoli in sosta lungo la Via Bianco da Durazzo (che nello scenario futuro troveranno parcheggio nell'area aziendale), rendendo più agevole la percorrenza.

10. ADEMPIMENTI PROCEDURALI E ATTESTAZIONI

10.1 VARIANTE URBANISTICA - PROCEDIMENTO

La presente Variante sarà approvata ai sensi e per gli effetti dell'art. 8, comma 1 del DPR 160/2010.

10.2 COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE STRUTTURALE COMUNALE E CON LA PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE

La variante è rispondente alle indicazioni e prescrizioni del Piano territoriale provinciale - P.T.C.P. e del P.S.C.

Il progetto comporta variante principalmente alla cartografia e alle norme del Regolamento urbanistico e edilizio vigente (RUE). Sono limitatamente interessate la tavola P29 del POC (individuazione della rotatoria di progetto del nuovo parcheggio pubblico su Via Costiera) e la tavola ST di PSC (aggiornamento dell'ampliamento insediativo di previsione).

10.3 DIMENSIONAMENTO

La presente proposta di Variante al RUE:

- incide sul dimensionamento complessivo della strumentazione urbanistica comunale in termini di incremento della capacità insediativa;
- garantisce, per le zone urbanistiche di riferimento, le dotazioni territoriali e pertinenziali;
- è coerente con l'impostazione generale della strumentazione urbanistica vigente e non modifica in modo sostanziale le previsioni esistenti.

10.4 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La presente proposta di Variante è soggetta alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui all'art. 11 del D.Lgs. 3/4/2006 n. 152 (*Norme in materia ambientale*) come modificato dal D.Lgs. 16/1/2008 n. 4.

Per lo svolgimento di tale procedura si rimanda alla valutazione ambientale di dettaglio, presentata dal Soggetto Attuatore.

10.5 CLASSIFICAZIONE ACUSTICA COMUNALE

La presente proposta di variante urbanistica comporta la necessità di aggiornare la classificazione acustica comunale vigente relativamente all'area agricola convertita in zona produttiva e in viabilità di progetto. Tali aree passano dalla classe acustica III (Aree di tipo misto) alla classe IV (Aree di intensa attività umana), con conseguente innalzamento, in particolare, dei valori limite assoluti di immissione, di cui alla Tabella C del DPCM 14/11/1997.

10.6 PARERE INTEGRATO ARPA-AUSL EX ART. 19 LR. 19/1982

Si dà atto che in seno alla conferenza di servizi sarà richiesto il parere di ARPA e dell'Azienda unità sanitaria locale di Forlì previsto dall'art. 19 della LR. 19/1982.

10.7 VINCOLO IDROGEOLOGICO

La variante non presenta alcuna interferenza con:

- zone soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. del 30/12/1923 n. 3267;
- zone soggette a vincolo di trasferimento o consolidamento degli abitati ai sensi della Legge 9/7/1908, n. 445.

10.8 RELAZIONE GEOLOGICA

L'ambito oggetto di intervento non ricade in zona soggetto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. del 30/12/1923 n° 3267, né in zona soggetta a vincolo di trasferimento o consolidamento degli abitati ai sensi della Legge 9/7/1908 n° 445.

La Variante non modifica il RUE vigente in termini di attribuzione di significative potenzialità edificatorie e di modifica delle categorie di intervento sui fabbricati esistenti.

Per la presente Variante è stata redatta dal progettista un'apposita relazione Geologica, cui si rimanda per ogni valutazione e approfondimento.

Per le sistemazioni relative alle aree già insediate si richiama il parere espresso in merito dall'allora Servizio Provinciale Difesa del Suolo sulla previgente Variante Generale al PRG.

11. CONCLUSIONI

Non si rilevano - in linea di massima - vincoli e tutele ambientali o altre limitazioni a carattere urbanistico e territoriale, che possano costituire impedimento alle modifiche proposte.

Pertanto, tenuto conto della situazione urbanistica, della configurazione dell'attuale sede dell'attività, delle motivazioni esposte dalla Richiedente, nonché dei *Criteri per l'esame di istanze di Variante urbanistica presentate ex art. 5 del DPR 447/1998* determinati dalla Giunta Comunale in data 25/01/2011 e integrati dalla Delib. C. C. n. 129/2015, **si ritiene l'istanza procedibile, sotto il profilo urbanistico-territoriale, configurandosi quale variante urbanistica agli strumenti vigenti, attivabile ai sensi dell'art. 8 comma 1 del DPR 160/2010.**

Si evidenzia che l'intervento edilizio che comporta variante urbanistica è subordinato alla corresponsione del contributo di costruzione straordinario di cui al IV comma, lett. d-ter, dell'art. 16 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 (come modificato dalla Legge 164/2014.

Per quanto non specificatamente previsto nella presente valutazione si rimanda alle modalità attuative di cui alle Norme di RUE e POC, ed alla normativa dei piani sovraordinati.

Sono comunque fatte salve le risultanze della Conferenza dei Servizi, appositamente indetta per l'esame del progetto edilizio e della contestuale variante urbanistica, in particolare per gli aspetti di competenza dell'Unità edilizia del Comune, del Servizio Infrastrutture mobilità verde e arredo di Forlì e della Provincia, dell'Azienda USL e di ARPAE.

*La Responsabile Unità Procedimenti unici
Arch. Mara Rubino*