

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI ALESSANDRIA

COMUNE DI NOVI LIGURE

**Relazione Tecnico-Illustrativa
del P.E.C. "N.A.C."**

**Novi Ligure, Viale Nazioni Unite
proposto dalla società
North Africa Connection S.r.l.**

Novi Ligure

il 03/12/2022



Il Progettista

A handwritten signature in black ink, appearing to read "F. Bellini", written over the circular stamp.



A handwritten signature in black ink, appearing to read "F. Bellini", written below the circular stamp.

INDICE

- 1. Premessa**
- 2. Analisi - Indagini Preliminari**
- 3. Descrizione stato attuale**
- 4. Descrizione del progetto**
- 5. Conclusioni**

1.Premessa

Il presente progetto di PEC è presentato dalla ditta North Africa Connection Srl, abbreviato in “NAC Srl” avente sede legale in 20124 Milano, Piazza IV Novembre n° 4 e sede operativa attualmente in Novi Ligure Strada Bosco Marengo, 17 con CF e P. IVA 10054810964 - il cui legale rappresentante è il Sig. MANDIROLA FABIO avente residenza in 15060 FRANCAVILLA (AL) VIA NOVI 9 -Codice Fiscale MNDFBA70L04L304W.

Localizzazione dell'intervento: l'area oggetto di P.E.C. è sita a Novi Ligure (AL), Viale Nazioni Unite, snc censita al catasto terreni del Comune di Novi Ligure al foglio 21 particelle 204-205-232-233-234-235-236 per una superficie territoriale pari a 45.048 mq. Detto sedime è stato acquistato dalla N.A.C. nel 2018, al fine di realizzare un nuovo impianto produttivo nella zona sita in prossimità dello stabilimento “Davide Campari”. La N.A.C. S.r.l. (North Africa Connection S.r.l.) che è una ditta del Gruppo Vectorys Srl, con la cui capofila condivide il legale rappresentante Sig. Mandirola sopra generalizzato, espleta attività di trasporto e logistica in campo internazionale, collegando il Nord Europa con il Nord Africa. L'azienda dispone di circa 1.500 automezzi. Detta ditta collabora quindi con la Vectorys Srl nelle varie attività logistiche tra cui la revisione del parco veicoli utilizzato per i trasporti, attività che viene svolta dalla Vectorys Srl presso la nuova officina da poco aperta in Strada Boscomarengo, 17

Il Piano Esecutivo Convenzionato ha per oggetto la sopra definita porzione del territorio comunale, classificato, alla luce della vigente pianificazione generale comunale, tra le aree destinate ad impianti produttivi di nuovo impianto, e costituirà lo strumento urbanistico preventivo di iniziativa privata per l'attuazione di tale area.

Il P.E.C. definisce i criteri generali di attuazione degli interventi, la programmazione temporale, le procedure attuative ed analizza le previsioni infrastrutturali che saranno necessarie.

2 Analisi - Indagini Preliminari

Preliminarmente alla redazione del P.E.C in oggetto, si è provveduto ad effettuare le indagini con le loro relative risultanze, come di seguito riportato:

- Analisi della documentazione urbanistica e cartografica dell'area oggetto di studio, al fine dell'inquadramento territoriale dettagliato e della verifica dei vincoli urbanistici e delle fasce di rispetto;
- Raccolta dei dati catastali inerenti l'area oggetto di intervento
- Rilievo plano-altimetrico dell'area con restituzione cartografica dotata di curve di livello
- Verifiche, sondaggi e prove in sito eseguite da geologi, con la stesura finale di Relazione geologica e relazione Idrologica-idraulica, documento allegato al P.E.C. , al fine di evidenziare eventuali problematiche specificatamente connesse alla natura del sito.
- Verifiche, rilievi di rumore in sito eseguite da tecnico competente con la stesura finale di Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, documento allegato al P.E.C., allo scopo di determinare il clima acustico ante -operam
- Relazione di Verifica di assoggettabilità alla VAS.

Inquadramento normativo ed urbanistico: Il Comune di Novi Ligure è dotato di PRG vigente ed approvato con DGR nr° 48-1721 del 07/01/1990 e successivamente integrato e modificato da alcune varianti. L'area in argomento, è ricompresa tra le aree extraurbane del polo Nord-Ovest destinate a nuovi impianti e già disciplinata come area PIP I1 subarea I1/5. Essendo scaduto il PIP la P.A. con delibera del C.C. nr° 20/2021 ha acconsentito di sottoporre a disciplina di P.E.C. l'area in oggetto. A seguito della suddetta delibera la P.A. ha proceduto all'aggiornamento del Programma degli Interventi.

Il PRGC vigente disciplina nelle Norme di Attuazione al capo 5 “Aree destinate ad usi produttivi” per quanto alle classi di intervento all'articolo 29.4 e per quanto alla sottoclasse di destinazione , all'articolo 27.1.

I principali parametri contenuti nel quadro sinottico del PRGC sono i seguenti:

- Superficie territoriale mq 45.048
- Superficie fondiaria mq 37.866
- Rapporto di copertura 50% della SF di 37.866 pari a mq 18.943
- Spazi pubblici in S.U.E. e standard: si richiamano le tavole grafiche 1/3 del P.E.C. e la Convenzione.

Secondo la cartografia tecnica di supporto al Piano Regolatore e piani sovraordinati, l'area oggetto di intervento è soggetta ai seguenti vincoli:

- Fascia di rispetto paesaggistico ex art. 142 comma 1 del D.lgs. 42/04.
Il vincolo riguarda la fascia di rispetto paesaggistico del corso d'acqua denominato Rio Cervino secondo quanto disposto dal comma 1 lettera C del citato decreto.
- Vincolo urbanistico
- Il vincolo consiste nell'obbligo di disciplina dell'edificazione dell'area a strumento urbanistico esecutivo e nella fattispecie a P.E.C.
- Vincolo di adeguamento al P.A.I.
- Il vincolo consiste nell'adeguare l'intervento secondo quanto indicato dal P.A.I. in base alla classe di pericolosità geomorfologica IIIa: in questo caso, se apparentemente la classe geologica di pericolosità IIIa indica una inedificabilità totale (che riguarderebbe una fascia a cavallo del fosso già citato, che attraversa la proprietà da est ad ovest), tale vincolo è stato superato dal fatto che è stato riconosciuto che tale fosso non costituisce uno scolo attivo, ma un relitto del precedente sistema di scolo delle campagne preesistenti alla urbanizzazione ormai realizzata parecchi anni or sono. In tale occasione il percorso di scolo di tale fosso venne escluso da quelli attivi mediante la realizzazione di un percorso alternativo per le acque, come già detto, cosa che ad oggi permette di riposizionare tale fosso sul confine nord del lotto,

procedendo ad una generale revisione degli scarichi dell'area, come da relazione idraulica allegata al presente progetto.

- Vincolo marginale per linea elettrica
- Il vincolo consiste nella inedificabilità di una fascia di 25 ml. per parte ai lati della linea elettrica ad alta tensione presente al confine Nord del terreno oggetto del P.E.C.

La pericolosità sismica dell'area è stata individuata con la deliberazione della Giunta Regionale nr° 11/13058 del 19/01/2010. Con detta delibera è stato approvato l'aggiornamento e l'adeguamento dell'elenco delle zone sismiche in virtù delle disposizioni dell'O.P.C.M. 3519/2006, sulla base della proposta di classificazione conseguente ai risultati dello studio affidato al Politecnico di Torino - Dipartimento Di Ingegnerie Strutturale e Geotecnica in collaborazione con il Centro di Competenza Eucentre di Pavia. Secondo quest'ultima classificazione sismica del territorio regionale, il Comune è stato classificato in zona 3 (i comuni inseriti in questa zona possono essere soggetti a scuotimenti modesti). Si rimanda in ogni caso al piano comunale di Protezione Civile – Piano Di Emergenza – Rischio Sismico del 2014 del Comune di Novi Ligure.

La zona acustica di appartenenza all'area interessata è identificata dal Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Novi Ligure in quota parte in classe IV (aree di intensa attività umana) e in massima parte in classe V (aree prevalentemente industriali) e dallo stesso piano di evince l'inesistenza di attività sensibili nell'intorno.

3 Descrizione stato attuale

A) Descrizione del lotto: Il lotto, di forma trapezoidale (circa un trapezio rettangolo con il lato inclinato corrispondente con il confine nord vers la campagna aperta), è costeggiato sul lato sud da Viale Nazioni Unite (ampio viale asfaltato e dotato di urbanizzazioni e lampioni), sul lato est è fiancheggiato dalla strada sterrata che conduce a “Cascina Bovona”, la quale, a sua volta è costeggiata al suo lato est da profondo fosso che raccoglie le acque della campagna circostante, sul lato ovest è rivolto verso la aperta campagna digradante verso rio Cervino e sul lato nord parimenti è affacciato verso la aperta campagna in direzione della cascina Bovona sopra nominata. Attualmente una parte del terreno che si vuole assoggettare al PEC di cui alla presente relazione, è provvisoriamente occupata da ampio parcheggio per gli automezzi, realizzato con PdC 265/2018, che in una prima fase di intervento si vorrebbe ampliare per ospitare un numero maggiore di semirimorchi da revisionare previsti in arrivo presso la anzi citata officina di revisione Vectorys Srl di Strada Boscomarengo, 17. In fasi successive si provvederà quindi a realizzare, in step successivi, quanto progettato e sottoposto a codesta Spett. Amministrazione col Pec medesimo, ovvero il polo logistico.

B) Il Fosso al centro del lotto: Attualmente il lotto è percorso, in direzione est/ovest, all'incirca al centro dell'area oggetto di futuro intervento, da un fosso agricolo, residuale, appena accennato, un tempo parte della rete dei fossi che solcava la campagna preesistente rispetto alla attuale urbanizzazione e ne irregimentava le acque, portandole verso il rio Cervino, che scorre ad ovest del complesso in esame. La costruzione degli edifici ubicati nei lotti a monte del percorso del fosso, la realizzazione di un nuovo fosso che corre perpendicolarmente a quello in esame e che risulta ubicato al confine est del terreno proprietà NAC lungo la strada che dall'incrocio con via Nazioni Unite porta verso Cascina Bovona hanno lasciato tale fosso privo di apporto idrico, rendendolo di fatto non più utilizzato dalle acque di scolo che seguono il nuovo fosso e vengono poi inviate all'interno del sistema fognario ubicato sotto Viale Nazioni Unite.

C) Dati metrici: detta area è soggetta a piano regolatore vigente approvato con DGR nr° 48-1721 del 1990 ed era assoggettata a PIP (Piano per gli Insediamenti Produttivi).

vi) I-1 subarea I-1/5. Di cui nel riquadro sottostante si riportano i dati:

Superficie territoriale mq. 45.048

Super.Fondiarria mq. 37.866

H slm = 197 ml.

Rapp. Copert, 50% = mq. 18.943

Essendo scaduto tale PIP, l'Amministrazione Comunale, sentito il parere della Commissione Urbanistica in data 08/11/2021 e, vista la delibera di Consiglio Comunale nr° 90/2021, ha ritenuto possibile agire in tale area a seguito della presentazione di un Piano Esecutivo Convenzionato (PEC) da parte del soggetto privato attuatore, in modo da normare tutti quegli aspetti che, venuto a mancare il PIP era necessario definire più in dettaglio rispetto a quanto genericamente previsto dalle norme di PRG.

4 Descrizione del progetto

Il P.E.C. ipotizza quattro lotti di intervento secondo gli indici edificatori specifici del terreno oggetto del piano.

Tabella riepilogativa dei dati di Piano

SUPERFICIE TERRITORIALE: mq 45.048,00

SUPERFICIE FONDIARIA:

Foglio 21 part. 204 mq 19.891,00

Foglio 21 part. 232 mq 2.758,00

Foglio 21 part. 234 mq 15.544,00

Totale mq 38.1930,00

A detrarre 307 mq di sedime di marciapiede da cedere

Totale superficie Fondiaria mq 37.886,00

VERDE PUBBLICO IN STANDARD

Foglio 21 part. 205	mq 780,00
Foglio 21 part. 233	mq 962,00
Foglio 21 part. 235	mq 76,00
Foglio 21 part. 236	mq 3.962,00

Totale mq 5.509,60

STANDARD

S.T. mq 45.048 x 0,2 = mq 9.009,60

Standard individuati = mq 5.509,60

Standard da monetizzare = mq 3.500,60

Gli interventi edilizi previsti nella SF dovranno rispettare altresì:

PARCHEGGIO PRIVATO = al 10% di S.F. 37.886,00 = mq 3.786,60

VERDE PRIVATO = al 10% di S.F. 37.886,00 = mq 3.786,00

VERIFICA SUPERFICIE PERMEABILE = al 20% di S.F. 37.886,00 = mq 7.577,20
di cui area destinata a verde privato pari a 3.788,60 mq, la restante superficie permeabile $7.577,20 - 3.788,60 = 3.788,60$ mq sarà adibita a parcheggi con verde pavimentato con grigliati cementizi art.96 N.d.A.

DATI DI P.R.G.:

- Rapporto di copertura = 50% della SF quindi $37.886,00/2 = 18.943,00$ mq
- Indice di utilizzazione fondiaria = 1 mq/ mq di sup. fondiaria = 37.886,00 mq
- Distanza da strada = > 10 ml
- Altezza massima = 20 ml
- Distanza dai confini = min 5,00 ml

- Distanza dai fabbricati = altezza fabbricato più alto o costruzione a confine

DATI DI PROGETTO DEL PEC:

- Superficie coperta= 17.420,05 mq < 18.943,00 mq (ammessa nel P.E.C.)
- Superficie utile lorda = 17.420,05 < 37.886,00 mq (ammessa nel P.E.C.)
- Distanze da strade/ confini = da strada 10 ml, da confini > ½ h. fabbricato min.>7,5ml
- Altezza massima = 15ml
- Distanze tra i fabbricati = altezza fabbricato più alto o costruzione a confine

Scopo dunque del presente P.E.C. è di inquadrare in linea di massima quello che sarà lo sviluppo edificatorio dell'area sopraddetta la cui vocazione produttiva è stata da tempo sancita dall'Amministrazione con l'adozione del sopramenzionato PIP.

In zona esistono e sono già operanti varie realtà produttive, come l'industria dolciaria Serra, i magazzini della Soc. Cooperativa Piegarese che fornisce bottiglie alla Soc. Davide Campari che si trova peraltro a poche centinaia di metri dai terreni della società N.A.C. e l'azienda Energy che si occupa di pale eoliche.

La Soc. N.A.C. ha l'esigenza di soddisfare i crescenti bisogni di delocalizzazione produttiva della propria clientela, con la conseguente necessità di incrementare i servizi logistici integrati. Questo ha orientato l'azienda a cercare e quindi acquistare una grande area per valutare la realizzazione di una piattaforma logistica moderna in provincia di Alessandria, già sede operativa della Vectorys Italia S.r.l. che come abbiamo visto è ditta strettamente collegata a Vectorys sia dal punto di vista societario che di collaborazione operativa.

La posizione strategica di Novi Ligure (AL), permetterà un ampliamento esponenziale del mercato e della domanda di beni e servizi utile a creare un circolo virtuoso per l'economia locale, attirando investimenti sul territorio comunale.

Il nuovo insediamento potrà permettere di rispondere adeguatamente ai bisogni di flessibilità delle aziende in termini di magazzino e di operazioni ad esso associate, indipendentemente dai volumi gestiti. Consentirà altresì di rendere possibile la distribuzione dei prodotti richiesti, per le aziende non presenti sul territorio e di realizzare sul luogo di stoccaggio una serie di operazioni ad elevato valore aggiunto come il con-

trollo qualità, eventuali migliorie all'imballo ove necessario, etichettatura, il kitting e il co-packing. Tale progetto potrà avere un significativo effetto diretto e indiretto sul territorio in termini di servizi aggiuntivi per attività commerciali, servizi e terziario.

La realizzazione di queste opere avrà conseguentemente un forte impatto in termini di ricadute sociali per il bacino territoriale in cui insiste l'opera, per la presenza dei lavori e delle molteplici attività ad esso connesse, con l'attivazione di un nuovo ciclo di domanda di beni e servizi.

Nello specifico la destinazione finale del terreno sarà quella di accogliere un "POLO DI SERVIZI" a sostegno dell'attività locale di trasporto e logistica ma con vocazione internazionale.

Le indicazioni sotto riportare rappresentano i fattori rilevanti alla base della progettazione del sistema proposto: trattasi di obiettivi perseguiti in virtù dei quali sono state operate scelte e valutazioni.

- **Realizzazione di polo di servizi** a sostegno dell'attività locale di trasporto e logistica, ma con vocazione internazionale
- **Realizzazione di attività complementari:** vasto parcheggio privato, edificio per la sosta e riposo per gli autisti
- **Sostenibilità globale dell'opera** attivabile mediante l'utilizzo di energie alternative, l'adozione di impianti energeticamente efficienti, la potenzialità realizzativa per step dell'intervento, la riduzione di emissioni durante la cantierizzazione, il recupero delle acque meteoriche dalle coperture, l'utilizzo di materiali sostenibili, la riduzione dei consumi durante il funzionamento del sistema, l'utilizzo del verde sia per gli ombreggiamenti naturali che per l'assorbimento di CO2 e la previsione di asservimento delle stesse aree verdi per evitarne la gestione e la manutenzione a carico del Comune, ma sobbarcandosene gli oneri.

Verrà meglio definita, all'interno dei singoli permessi di costruire, tutte le opere che la N.A.C. intenderà realizzare: esse ruoteranno intorno a cinque temi tipologici, trasporto, magazzinaggio, dogana, servizi tecnici e parcheggio:

A) Trasporto: le suddette attività sono ampiamente compatibili con la zona, ancorché ammesse dalle norme di attuazione del PRG in quanto non generano rifiuti o scarti di lavorazione; le eventuali perdite di carburante e/o lubrificanti dagli automezzi, verranno condotte alle vasche di prima pioggia ampiamente descritte della relazione geologica e successivamente smaltite a norma.

B) Magazzinaggio: verranno realizzati magazzini di dimensioni compatibili con la movimentazione delle merci tramite autoarticolati, che si potranno accostare alle baie di carico e caricare-scaricare ogni tipo di merce, dalle componenti per autoveicoli all'elettronica, ai prodotti alimentari scambiati tra il Nord Europa e il Nord Africa da cui il nome stesso della società.

Movimentazione e stoccaggio container e casse mobili Così come i terminal portuali e ferroviari, anche i parcheggi di interscambio di container e casse mobili (containers) sono spesso saturi, riempiti oltre la capacità e quindi inevitabilmente gestiti in maniera inadeguata rispetto ai bisogni degli operatori dell'auto-transporto. Quindi una semplice operazione di deposito o prelievo di un container diventa troppo spesso una missione lunga e dispendiosa per i trasportatori locali che impegnano la maggior parte del tempo produttivo degli autisti (ore di guida/impegno) in attese che pregiudicano la prosecuzione della restante parte del programma di lavoro quotidiano. Moderne dotazioni di sollevamento affiancate alla gestione informatica degli accessi permetterebbero di ricondurre questa operazione di deposito/prelievo alla sua originaria funzione, ovvero quella di "semplice tappa" all'inizio od alla fine di un trasporto su strada.

Magazzinaggio di breve durata e piattaforma di x-docking La manipolazione delle merci richiede spesso diverse competenze e svariate dotazioni meccaniche a seconda dei lotti che si devono gestire; si passa dalla classica movimentazione di merci pallettizzate a quella dei pezzi fuori misura (per dimensioni e/o peso) passando per i sollevamenti verticali e laterali oltre allo stivaggio dello "sfuso". Riunire tutte questa professionalità e tutte queste attrezzature in un solo ambiente modernamente organizzato permetterebbe altresì di concentrare molteplici lavorazioni, ora disseminate in diversi siti lontani tra loro, in un unico sito

omnicomprensivo capace di rispondere in maniera esaustiva a tutte le istanze di movimentazione e stoccaggio della clientela. Lo spostamento delle merci da un'unità di carico ad un'altra (container/semi rimorchio, vagone ferroviario/semi rimorchio, trailer/trailer etc...) rappresenta una delle fondamenta del moderno trasporto europeo che tende ad ottimizzare gli spostamenti, ridurre le tratte a vuoto, i consumi e l'impatto sull'ambiente.

Spazi di logistica avanzata – 4PL Negli ultimi decenni la logistica si è chiaramente evoluta, abbandonando sempre più l'immagine del magazzino di stoccaggio o deposito, e trasformandosi in un paniere di servizi ad alto valore aggiunto. Da tempo, infatti, la mera "locazione di spazio" è stata affiancata da una serie di attività integrative quali il prelievo personalizzato, l'etichettatura, il controllo qualità, l'imballaggio ed innumerevoli altre ancora. Il magazzino è sempre più integrato sia verticalmente che orizzontalmente, tanto quanto per i clienti quanto per i fornitori in un'interrotta catena del valore; in quest'ottica, e solo in questa, ha senso parlare congiuntamente di logistica e trasporti, ovvero come parte della stessa catena logistica. Il valore aggiunto di questa aggregazione non si ha quando un'azienda di trasporto esercita anche un "po' di magazzinaggio" o quanto un operatore logistico effettua anche "qualche trasporto" bensì quando due aziende fortemente strutturare ed orientate al proprio settore s'incontrano integrandosi reciprocamente senza contaminarsi.

C) Dogana: Spesso il vincolo doganale impone ad aziende importatrici ed ai loro vettori lunghe attese presso i terminal portuali ed illogici percorsi di consegna che gravano economicamente ed organizzativamente sul trasporto stesso.

Si prevede pertanto la predisposizione di spazi attrezzati per rispondere alle differenti esigenze di esportatori ed importatori le cui spedizioni affluiscono e defluiscono dal porto di Genova, e quindi con vocazione prettamente internazionale "extra comunitaria" con il risultato finale di de-congestionare gli scali portuali.

Il magazzino doganale, il deposito di temporanea custodia, il deposito fiscale ai fini IVA ed accise consentiranno l'introduzione delle merci in spazi doganalmente idonei ed autorizzati al fine di trattare ogni singola spedizione nel modo più congruo alle

esigenze del ricevitore finale, che potrà essere un soggetto italiano quanto straniero. Visite merci effettuate in contesti attrezzati e quindi eseguite con la massima celerità nel rispetto delle istanze degli uffici doganali locali. Lo stoccaggio di merci “allo stato estero” è la base di progetti logistici di ampio respiro che rispondo alle necessità di prossimità del prodotto finito all’utente finale senza però dover gravare in maniera così importante sull’importatore, come nei regimi di importazione tradizionale.

D) Servizi tecnici: La presenza di trattori stradali e semi rimorchi, prevede anche tutta una serie di prestazioni tecniche che possono essere erogate durante i tempi improduttivi del trasporto (soste e pause di diversa natura) migliorando indubbiamente la performance complessiva dell’operazione.

Gestire prontamente, un intervento d’emergenza di meccanica e/o carrozzeria o la riparazione di uno pneumatico forato rappresentano spesso un “plus” notevole per chi sta eseguendo un comune trasporto di merce evitandogli costosi cambi di programmazione.

Una pesa certificata per i requisiti SOLAS, nello stesso luogo di carico/scarico evita di dover accodarsi in porto o modificare il proprio itinerario, presentandosi all’imbarco avendo già espletato questa pratica.

Il Gruppo Vectorys ha oltre 1.100 unità di carico tra semi rimorchi e casse mobili ferroviarie, pertanto, un’officina modernamente attrezzata e dotata delle professionalità necessarie potrebbe rispondere non solo alle esigenze del Gruppo stesso ma anche a quelle di eventuali altri trasportatori locali che ne avessero necessità garantendo l’erogazione di prestazioni tecniche di assoluta qualità.

E) parcheggio: il piano prevede anche la realizzazione di un vasto parcheggio privato all’interno dell’area per gli autoarticolati in sosta temporanea od in attesa delle operazioni di carico-scarico evitando così di utilizzare le pubbliche vie.

Per la sosta ed il riposo degli autisti, obbligatorio per legge dopo un definito numero di ore di guida, è pure prevista la realizzazione di due piccoli edifici, complessivamente poco più di 100 mq attrezzati per consentire agli operatori di rifocillarsi, lavar-

si e dormire. Si precisa che non esiste obbligo di legge per predisporre detti strumenti, in quanto gli autisti dovrebbero provvedere in proprio alle loro necessità, ma è preciso intendimento della società N.A.C. dare ai suoi collaboratori un comodo e dignitoso stato di sosta.

Si rimanda ai singoli PDC la definizione puntuale delle opere, le quali pertanto potranno subire variazioni rispetto a quanto sopra esposto.

Sistemazione Esterna: viabilità interna, accessi e uscite

-

Il lotto in esame ha attualmente accesso, approvato anche dal competente Ufficio Viabilità in corrispondenza dello spigolo sud est del lotto, , con affaccio per mezzo di un profondo imbuto di accesso su viale Nazioni Unite. Il nuovo accesso ricalcherà quello attualmente esistente rendendone permanenti le strutture, attualmente realizzate semplicemente posando pesanti cordoli prefabbricati di tipo “New Jersey” semplicemente appoggiati sull’attuale terreno inghiaiato. L’imbuto avrà la capienza necessaria per accogliere interamente i tir prima che essi varchino il cancello, garantendo quindi lo sgombero della viabilità pubblica a nche a cancello chiuso o in corso di apertura. Altrettanto in fase di uscita un atuotreno o autoarticolato avranno il tempo di disporsi interamente fuori dal cancello prima di impegnare lo stop ed effettuare la manovra di immissione in viabilità.

Internamente verranno predisposti prcorsi di smistamento del traffico, con area di sosta degli autoarticolati in attesa di scaricare, pervorsi da e verso le bai di carico ed area di attesa dei veicoli vuoti, i cui autisti siano in riposo o in attesa di espletare le pratiche burocratiche relative al carico scarico

Le aree a parcheggio saranno tutte realizzato con fondo finito per mezzo di elementi traforati permeabili ed atti alla crescita del cosiddetto “prato armato”, garantendo quindi la permeabilità dei suoli nelle percentuali richieste dalla normativa.

Le aree di viabilità interna soggette a traffico saranno invece finite in conglomerato bituminoso di tipo ordinario stradale.

Sistemazione Esterna: Sottoservizi

La zona è dotata dei servizi essenziali posti in dorsale lungo il viale Nazioni Unite: fognatura bianca e nera, energia elettrica, telefonia e acquedotto. Questi impianti furono predisposti all'atto della realizzazione delle urbanizzazioni dell'area industriale in cui il lotto in esame si trova, sono in efficienza e verranno utilizzati per effettuare tutti i collegamenti necessari ai nuovi edifici.

Spostamento del fosso al centro del lotto: richiamando l'esistenza del fosso prima descritto, che attraversa il lotto ed è assoggettato a vincolo di inedificabilità di classe geologica IIIa, visto anche il parere rilasciato da codesta spett. amministrazione, il progetto prevede lo spostamento di detto scolo al margine nord del lotto, sempre all'interno della proprietà, ma in posizione tale da non costituire ostacolo all'edificazione dei capannoni logistici previsti dal presente PEC. Per fare ciò si è provveduto a supportare con studio idrogeologico e idraulico la previsione di spostamento. Il geologo ha realizzato un progetto di dimensionamento degli scoli di tutta l'area prevedendone confluenza nel nuovo fosso, spostato sul confine nord e confluyente nel rio Cervino mediante una camera di calma e tratto di fosso esistente a partire dall'angolo nord ovest del lotto oggetto di Pec fino a confluire dove già adesso vi è l'unione, con il detto Rio Cervino. Quindi tale fosso verrà spostato dalla sua attuale posizione e riposizionato al confine nord del lotto, curandone, come detto, l'allaccio con il rio Cervino che scorre ad ovest del complesso dei terreni oggetto di pec con direzione sud/nord.

Pertanto all'interno del lotto, sul lato rivolto verso nord, ove verrà spostato il fosso di cui sopra si è detto, saranno ubicate, allo spigolo nord ovest di questo, le vasche relative agli impianti di trattamento acque di prima pioggia, nonché gli apparati e le tubature di raccolta dell'acqua derivante dal fosso di cui sopra, che come detto ed illustrato nella relazione Geologica/idraulica, verrà spostato dalla zona che attualmente occupa sul confine nord del lotto. Si tratterà quindi di zone tecniche occupate da impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia e dai serbatoi interrati per lo stoccaggio delle acque piovane

Impianti fognari: necessari al corretto smaltimento dei differenti reflui che si generano all'interno del sito quali Acque reflue assimilabili a domestiche, Acque Meteorici-

che Dilavanti Non Contaminate, Acque Meteoriche Dilavanti Potenzialmente Contaminate. Le acque reflue trattate saranno scaricate nella fognatura nera pubblica. A valle del trattamento sarà installato un pozzetto di prelievo situato a monte della confluenza con altre acque correnti (acque reflue assimilate a domestiche, acque meteoriche di prima pioggia). L'impianto di pretrattamento delle acque meteoriche di prima pioggia contaminate sarà dimensionato per la superficie scolante secondo le norme tecniche di settore.

Impianti antincendio: in virtù del fatto che il polo di servizi in oggetto rientra nelle attività regolamentate dal DPR 151/2011. L'apparecchiatura degli impianti antincendio sarà alimentata da apposito contatore che andrà ad approvvigionare un serbatoio di accumulo con relativa autoclave, completamente autonomo. A valle del contatore all'interno della nicchia di contenimento verrà installato un disconnettore idraulico di flusso.

Impianto idrico: allo stato attuale è impossibile stimare i fabbisogni idrici complessivi del polo dei servizi. Il progetto esecutivo prevederà tutte le possibili misure di risparmio idrico oltre a quelle già proposte (recupero acque piovane per irrigazione aree verdi e lavaggio piazzali e per gli scarichi dei servizi igienici, utilizzo delle acque reflue dopo specifico trattamento) consistenti ad esempio in 1) sistemi di ottimizzazione e limitazione delle portate prelevate al rubinetto 2) installazione di sistemi per la riduzione e ottimizzazione dei flussi idraulici per il risciacquo di apparecchi igienico sanitari 3) per il contenimento dell'impermeabilizzazione delle superfici si opererà secondo le linee guida riportate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea: "Orientamento in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo".

Impianto elettrico per un'adeguata illuminazione delle zone lavorative interne (officina, magazzini, uffici, servizi igienici, zona di sosta e ristoro per autisti) ed esterne (parcheggio, viabilità interna) oltre che un'adeguata illuminazione della zona di accesso/uscita ed immissione stradale.

Impianti meccanici e nello specifico l'idrico-sanitario, la climatizzazione negli uffici e nei locali degli autisti e il recupero delle acque meteoriche raccolte dalle coperture.

Impianti di raccolta differenziata: mediante la dislocazione di un sistema di raccol-

ta dei rifiuti che consente di raggruppare quelli urbani in base alla loro tipologia materiale e di destinarli al riciclaggio, quindi al riutilizzo di materia prima. I rifiuti prodotti saranno gestiti con le modalità prescritte dalla normativa vigente in particolare per quanto riguarda i tempi e le modalità di eventuali depositi temporanei, separando opportunamente i rifiuti per tipologia e destinandoli ad impianti effettivamente autorizzati a ricevere le specifiche tipologie di rifiuti conferiti, privilegiando tuttavia il recupero allo smaltimento.

Sistemazione Esterna: Verde e Arredo Urbano

Il progetto ha previsto lo studio delle sistemazioni esterne attraverso la posa in opera di arredo urbano e piantumazioni, schematizzabili come segue:

- Aree a verde sistemate con aiuole e piantumazioni opportune
- Alberature ombreggianti con Acer Platanoides Globosum o con essenze a scelta della A.C., comunque ad alta assorbenza di CO₂, si prevede la messa a dimora di circa 50 alberi, più vari cespugli decorativi integrativi, specialmente nell'area di ingresso. Le scelte in campo verde, vista la perifericità dell'area e la difficoltà di innaffiatura nei mesi estivi sempre più siccitosi, verranno effettuate nell'ottica della massima praticità e semplicità, in modo, da un lato di garantire il necessario apporto verde, dall'altro di renderne facile la manutenzione e massimizzare il tasso di sopravvivenza delle piante.
- Illuminazione esterna in cui sono previsti sistemi illuminanti a LED, con mitigazione della dispersione della luce verso l'alto per ridurre l'inquinamento luminoso.

5 Conclusioni

Il presente progetto riguarda la realizzazione del compendio logistico, che, se realizzato come proposto, comporterà la localizzazione di una grande piattaforma logistica moderna a Novi Ligure in posizione strategica, come nodo di collegamento tra Genova, la pianura Padana e il resto dell'Europa. Questa realizzazione potrà permettere un ampliamento esponenziale del mercato e della domanda di beni e di servizi, utili a creare un circolo virtuoso per l'economia locale, oltre naturalmente a

garantire un graduale, ma costante incremento occupazionale da parte della Società proponente.

Elenco degli elaborati costituenti il P.E.C.

- Relazione illustrativa
- Norme Tecniche di Attuazione
- Valutazione Previsionale Impatto acustico
- Relazione Geologica- Relazione Idrologica-Idraulica
- Relazione sulla verifica di assoggettabilità alla V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica)
- Bozza di convenzione
- tav1) Corografia -stato attuale
- tav2) Conteggi planovolumetrici, planimetria generale PEC
- tav3) Superfici dei lotti
- tav4) Ipotesi progettuale
- tav5) Reti : fogna, acqua, elettrica, idrica, gas, telefonica
- tav6) Schema impianto di trattamento acque
- tav7) Viabilità interna