



PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

DECRETO DEL PRESIDENTE

(ai sensi dell'art. 1, comma 55 della Legge 7 aprile 2014, n. 56 e s.m.i.)

L'anno 2018, il giorno 25, del mese di Gennaio alle ore 09:30, nella sede della Provincia, il Presidente DREI DAVIDE, con la partecipazione del Segretario Generale BAGNATO FRANCESCA, ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.,

ADOTTA IL SEGUENTE DECRETO

PROT. GEN. N. 1546/2018 DECRETO N. 7

COMUNE DI CESENA. ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA TERRITORIALE (PTCP) E COMUNALE (PRG, PUA), AI SENSI DEL COMBINATO DISPOSTO DELL'ART. 34 DEL D.LGS. 267/2000 E SS.MM.II. E DELL'ART. 40 DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II., PER L'ACQUISIZIONE DI IMMOBILE DA DESTINARE A SEDE DEL COMANDO COMPAGNIA CARABINIERI E CONTESTUALE POTENZIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO COMMERCIALE "MONTEFIORE" - ESPRESSIONE DEL PARERE IN MERITO ALLA COMPATIBILITA' DELLE PREVISIONI CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITA' LOCALE DEL TERRITORIO AI SENSI DELL'ART.5 DELLA L.R. 19/2008 E SS.MM.II.; - ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO IN MERITO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA VAS AI SENSI DEGLI ARTT. DA 13 A 18 DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.

IL PRESIDENTE

Su proposta del Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale

Vista la proposta di Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica territoriale (PTCP) e comunale (PRG e PUA), ai sensi del combinato disposto dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. e dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., per l'acquisizione di immobile da destinare a sede del Comando Compagnia Carabinieri e contestuale potenziamento dell'insediamento commerciale "Montefiore".

Premesso che il Comune di Cesena è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato dalla Giunta Provinciale ai sensi dell'art. 14 della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. con deliberazioni n. 55283/348 del 29/07/2003, n. 22633/95 del 29/03/2005 e n. 165/41709 del 08/05/2007 e successive Varianti speciali;

Premesso altresì che:

- è volontà dell'Amministrazione comunale dare sollecita risposta alla carenza di una sistemazione adeguata e funzionale del Comando dei Carabinieri in grado di garantire la custodia dei mezzi di servizio, di prevedere gli alloggi di servizio tramite l'istituto dell' Accordo di Programma in variante alla pianificazione territoriale ed urbanistica ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. n. 267/2000 e dell'art. 40 della L.R. n. 20/2000 e ss.mm.ii.;
- l'Amministrazione comunale, con deliberazione n. 85 del 8 aprile 2014 ha espresso la necessità di variare la strumentazione urbanistica vigente del Comune (PRG) mediante ricorso all'istituto dell'Accordo di programma, previa sottoscrizione di "Accordo coi privati" ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii, riconoscendo l'interesse pubblico legato alla caserma, in considerazione del fatto che l'immobile viene ceduto gratuitamente al Comune ad avvenuta costruzione e collaudo. La Giunta comunale ha valutato il rilevante interesse pubblico della proposta rappresentato dalla costruzione, senza oneri per la P.A., di un importante presidio alla sicurezza del territorio e dalla successiva acquisizione al patrimonio comunale con la relativa messa a reddito, rappresentato dal canone di locazione annuo definito con il ministero di circa 202.000 euro;
- con deliberazione n. 309 del 15 dicembre 2015, la Giunta comunale ha approvato l'accordo, ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 (successivamente sottoscritto in data 26/01/2016), destinato ad accedere alla variante al P.R.G. relativa al Piano Integrato d'Intervento del comparto "Montefiore", mediante Accordo di programma;

Considerato che l'area oggetto dell'Accordo di Programma:

- è localizzata a nord della ferrovia e delimitata dai sistemi infrastrutturali definiti dalla Via Assano, Viadotto Kennedy, dall'Asse della Secante e dalla reattiva bretella di collegamento posta tra il piazzale Olimpia e la stessa Via Assano che tramite alla nuova rotatoria Merzagora e il nuovo asse "di Gronda" si collega al casello dell'autostrada A14 Cesena;
- è individuata nel vigente PRG del Comune di Cesena come "Pregresso '85", regolamentato all'art. 51 delle NTA e dall'Allegato Normativo A4 che rimanda alle disposizioni del Programma Integrato di Intervento (PII) approvato dal Consiglio comunale nel 2002, variato poi nel 2004 e nel 2010. Ad esito delle modifiche, si è configurata un'area suddivisa in 4 sub-comparti ad attuazione differita con una SUL complessiva di 39.000 mq ripartita nelle funzioni residenziale, terziario-direzionale e terziario-commerciale;
- è individuata nel PTCP all'interno del Polo funzionale n. 11 denominato "Stadio Dino Manuzzi – Nuova area Montefiore, "Polo Esistente stazionario compiuto al suo interno" classificandolo fra "I centri commerciali integrati con funzioni di intrattenimento", categoria che ospita insediamenti per la grande distribuzione commerciale, ipermercati e centri commerciali talvolta integrati ad attrezzature di interesse collettivo per il tempo libero e lo sport

prevedendo una crescita fisiologica orientativamente non superiore al 10% dell'esistente;

Dato atto che l'intervento propone una crescita fisiologica del Polo funzionale n. 11 nei limiti del 6% della SUL esistente (2.204 mq), inferiore al limite definito al comma 5 dell'art. 66 del PTCP e conformemente alle disposizioni di cui al comma 5, secondo periodo, art. A-15 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. attraverso:

- inserimento nell'ambito interessato dalla previsione di un centro commerciale di attrazione di livello inferiore, costituito da una grande struttura di vendita alimentare, due medio grandi strutture non alimentari, tre medio piccole strutture non alimentari, altre strutture commerciali di vicinato e pubblici esercizi;
- la trasformazione delle superfici residenziali e terziarie previste nel sub - comparto 1 - 2 per mq. 5.528 di SUL ad uso commerciale;
- previsione, in aggiunta alla Superficie Utile Lorda già prevista, di ulteriori 1500 mq a destinazione direzionale/commerciale;
- il trasferimento di mq. 1.301 di SUL dal sub comparto 4 al sub-comparto 1-2 e relativa modifica di destinazione d'uso da residenza a direzionale;
- la modifica di destinazione d'uso di mq 704 di SUL da asilo nido ad attività direzionali;
- la modifica di destinazione d'uso di mq. 447 di SUL da uso deposito ad attività commerciale/direzionale;
- la previsione, in aggiunta alla Superficie Utile Lorda già prevista, di mq. 2.819 di superficie calpestabile, pari a mq 3.273 di superficie interna (esclusi i muri esterni), da destinare a Sede del Comando provinciale dei Carabinieri;
- la trasformazione da piano integrato a piano attuativo a destinazione direzionale e commerciale;

Dato atto, che in relazione ai contenuti, il presente Accordo di Programma comporta:

- l'approvazione della variante al PTCP per la previsione di un centro commerciale di attrazione di livello inferiore poiché il Piano Provinciale non prevede in tale ambito una grande struttura di vendita; tale variante sarà assoggettata alla procedura di valutazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 sulla base della Relazione di ValSAT ;
- l'approvazione della variante al PRG per la previsione della nuova Caserma dei Carabinieri e per la crescita del polo funzionale contenuto nel 6% della SUL esistente (pari ad un incremento di 2204 mq.);
- l'approvazione della variante al PUA (che sostituisce il vigente Piano Integrato di Intervento, in quanto, con l'eliminazione della quota di residenziale del 25% inizialmente prevista, tale Piano non presenta più i requisiti richiesti dall'art. 20 della L.R. 6/95).

La variante al PRG e la variante al PUA saranno assoggettati alla procedura di VAS ai sensi degli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 sulla base di un Rapporto ambientale che valuta entrambi i livelli. L'assoggettamento a VAS anziché a verifica preliminare (art. 12 del D.Lgs. 152/2006) si impone ai sensi dell'art. 6, comma 2, del decreto medesimo (*...viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi: a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto*); il progetto infatti dovrà essere assoggettato al procedimento di verifica (*screening*) ai sensi della L.R. 9/1999 come di seguito specificato.

- il rilascio dei titoli abilitativi (caserma dei carabinieri, Opere di urbanizzazione (OO.UU.), funzioni commerciali e terziarie) in quanto in sede di approvazione di PUA il Comune può attribuire all'atto deliberativo valore di permesso di costruire, così come previsto dall'art. 31 della L. R. 20/2000, per tutti o parte degli interventi previsti, a condizione che sussistano tutti i requisiti dell'opera e siano stati

ottenuti i pareri, le autorizzazioni ed i nulla osta cui è subordinato il rilascio del permesso di costruire. Le eventuali varianti ai permessi di costruire, relative a tali interventi, possono essere rilasciate, a norma delle disposizioni vigenti, senza la necessità di ulteriori pronunce deliberative;

Ritenuto inoltre che il progetto è stato assoggettato al procedimento di verifica (*screening*) ai sensi della L.R. 9/1999 in relazione alla categoria B.3.14 “*Modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato A.3 o all’allegato B.3 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni nell’allegato A.3)*”, pretendendo quindi alla categoria B.3.5 “*Progetti di costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 (Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell’articolo 4, comma 4, della L. 15 marzo 1997, n. 59)*” ed alla categoria B.3.6 “*Parcheggi di uso pubblico, con capacità superiore a 500 posti auto*”;

Considerato che:

- la Regione esprime relativamente alla variante al PTCP parere che ha valore ed effetti della valutazione ambientale, ai sensi dell’art. 5, comma 7, lettera a) della LR 20/2000 tenuto conto delle osservazioni presentate;
- la Provincia esprime il parere motivato sulla variante al PRG ed al PUA ai sensi degli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni presentate oltre al parere sismico ai sensi dell’art. 5 della L.R. 19/2008;
- ai fini dell’espressione del parere dei soggetti competenti in materia ambientale da consultare ai sensi degli artt. 13 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì – Cesena e la Regione Emilia -Romagna, in quanto rispettivamente autorità procedente e autorità competente ai sensi dell’art. 5, comma 7 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., hanno concordato l’individuazione delle autorità competenti in materia ambientale alle quali richiedere il parere di competenza;
- le eventuali prescrizioni emergenti dall’esito delle procedure di valutazione ambientale, al fine di garantire la sostenibilità dell’intervento dovranno acquisirsi, all’interno del progetto.

Dato atto che inoltre che:

- con delibera n 52 del 28.07.2016 il Consiglio Comunale di Cesena ha espresso l’assenso preliminare alla proposta di Accordo di programma in variante agli strumenti di Pianificazione (P.T.C.P., P.R.G.) ai sensi dell’art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000, autorizzando il Sindaco a promuovere il suddetto Accordo con la Provincia, definendo le linee di indirizzo per la concertazione e le condizioni per l’adesione al Programma;
- che nel Consiglio Provinciale del 24/02/2017, ai sensi dell’art. 17 comma 4 dello Statuto, è stata illustrata la suddetta proposta di Accordo di programma in variante al PTCP ed al P.R.G. del Comune di Cesena;
- che il Consiglio Provinciale nella seduta del 23/03/2017 con propria deliberazione n. 7307/14 ha espresso l’assenso preliminare alla proposta di Accordo di programma in variante agli strumenti di Pianificazione (P.T.C.P., P.R.G.) ai sensi dell’art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000, dando mandato al Presidente della Provincia a sottoscrivere il suddetto Accordo.
- che il Presidente della provincia di Forlì-Cesena con proprio decreto n. 8754/39 del 04/04/2017 ha espresso l’assenso preliminare alla proposta di Accordo di programma in variante agli strumenti di Pianificazione (P.T.C.P., P.R.G.) ai sensi dell’art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii;
- in data 16/03/2017 acquisita al prot prov 7285 , è pervenuta la convocazione alla prima Conferenza dei Servizi per la valutazione del progetto svolta in data 27/04/2017 alle 10,00;
- successivamente in data 16/06/2017 acquisita al prot prov 16402, è stata convocata per il 06.07.2017, la seconda seduta della Conferenza decisoria al fine di ottenere i pareri, concerti, nulla osta ed altri atti di assenso nonché di raggiungere l’intesa sull’Accordo; in tale seduta è stato ottenuto

l'assenso di tutti gli Enti interessati, come risulta dal verbale acquisito agli atti e parte integrante degli elaborati dell'accordo;

- la Giunta Regionale con propria deliberazione n. 1086 del 24/07/2017 ha espresso l'assenso alla proposta di Accordo di programma in variante agli strumenti di Pianificazione (P.T.C.P., P.R.G.) ai sensi dell'art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii;
- ai sensi dell'art. 40, comma 3, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., l'Accordo di programma è stato depositato per sessanta giorni presso le sedi delle Amministrazioni interessate e pubblicato sui sito internet istituzionali delle stesse, a far data dal 06/09/2017, giorno in cui è stato pubblicato sul BURER n. 247 l'avviso di avvenuto deposito sino al 04/11/2017;
- durante la fase di deposito sono pervenute presso il Comune di Cesena n. 9 osservazioni che sono state istruite e controdedotte dall'Ente stesso;
- con deliberazione della Giunta comunale n. 328 del 28.11.2017, dichiarata immediatamente eseguibile, si è concluso il procedimento di verifica (screening) del progetto escludendo l'ulteriore procedura di V.I.A. nel rispetto di alcune prescrizioni;

Dato inoltre atto che l'Accordo di Programma in oggetto si compone degli elaborati, **elencati all'interno dell'allegato A)** alla presente deliberazione. Gli elaborati relativi al progetto esecutivo della Caserma dei Carabinieri sono elencati nel citato allegato, poiché costituiscono parte integrate dell'Accordo di Programma, ma non materialmente presenti negli atti poiché coperti da Segreto militare ai sensi del combinato disposto del R.D. 11 Luglio 1941 e della L. 24 ottobre 1977 n. 801;

Richiamato l'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., che definisce l'efficacia e la natura giuridica dell'Accordo di Programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica; nello specifico:

- *“La variazione degli strumenti di pianificazione, prevista dall'Accordo di Programma, riguarda esclusivamente aree destinate alla realizzazione delle opere, degli interventi o dei programmi di intervento di rilevante interesse pubblico oggetto dell'Accordo”* (comma 1-bis);
- *“La conclusione di un Accordo di Programma può essere promossa per la realizzazione, da parte di due o più amministrazioni pubbliche, con l'eventuale partecipazione di soggetti privati, di opere, interventi o programmi di intervento di rilevante interesse pubblico”* (comma 1-ter);

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale nazionale;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale regionale vigenti:

- Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 276 del 3 febbraio 2010;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato con deliberazioni del Consiglio regionale n. 1338 in data 28 gennaio 1993 e n. 1551 in data 14 luglio 1993;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), approvato dal Consiglio regionale con delibera n. 1322 del 22 dicembre 1999;
- Piano di Tutela delle Acque Regionale (PTA), approvato dall'Assemblea legislativa con Deliberazione n. 40 del 21 dicembre 2005;
- Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico (PSRI) dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli approvato con deliberazione della Giunta regionale 17 marzo 2003 n. 350 e successiva Variante cartografica e normativa al Titolo II approvata con deliberazione della Giunta regionale n. 1877 del 19 dicembre 2011;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale provinciale vigenti:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 68886/146 del 14 settembre 2006 e sua Variante integrativa approvata dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 70346/146 del 19 luglio 2010;
- Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti (PPGR), approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 71491/150 del 30 luglio 2007;
- Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (PIAE) approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 12509/22 in data 19 febbraio 2004;
- Piano di Gestione della Qualità dell’Aria (PGQA), approvato con delibera del Consiglio provinciale n. 84071/175 del 24 settembre 2007;

Dato atto inoltre che risultano sopravvenute:

- Variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvata dal Consiglio Provinciale con deliberazione C.P. n. 70346/146 del 19.07.2010;
- Variante specifica al PTCP, approvata ai sensi dell'art. 27 bis della L.R.20/2000 e ss.mm.ii, con delibera del Consiglio Provinciale n. 103517 del 10.12.2015;
- Proposta di piano regionale di gestione dei rifiuti ai sensi dell'art.199 del D.lgs. n. 152 del 2006, adottata con delibera Delibera della Giunta Regionale n. 103 del 3.2.2014;
- Variante al Piano Infraregionale per le attività estrattive (P.I.A.E.) approvato con Delibera del C.P. n. 112576/103 del 19.12.2014;
- Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico” approvata con Delibera di GR n. 2112 del 5 Dicembre2016;

Dato atto che questa Amministrazione Provinciale ha esaminato gli elaborati afferenti l'Accordo di programma in oggetto al fine di esprimere, per quanto di competenza:

- il parere geologico in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio ai sensi dell’art. 5 della L.R. 19/2008 e ss.mm.ii. di cui al successivo **punto A)**;
- il parere motivato in merito alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica - VAS ai sensi del combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 20/00 e degli artt. da 13 a 18 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. di cui al successivo **punto B)**;

CONSIDERATO:

Contenuti dell'Accordo di programma

Come sopra accennato l’area denominata “Montefiore” è localizzata tra l’asse ferroviario della linea Bologna – Ancona via Assano e l’accesso alla Secante in zona Stadio; è posta in prossimità del centro urbano e di alcuni servizi di scala territoriale (Stadio e sede HERA). La localizzazione la rende strategica nel processo di crescita e di completamento della città consolidata. Il comparto si connette direttamente con la Secante, da risposta all’esigenza di sosta dello Stadio e si caratterizza come area commerciale-direzionale.

Il PTCP della Provincia di Forlì - Cesena individua l’ambito come polo funzionale con funzioni d'intrattenimento, comprendendovi Stadio, circolo tennis, struttura commerciale ed Istituto professionale Macrelli- Versari.

Il PRG 2000 destina l’area a “Pregresso del PRG 85”, prevedendone la regolamentazione all’art. 51 delle N.d.A ed all’Allegato Normativo A4, con rimando alle disposizioni del Programma Integrato di intervento approvato.

L'accordo di programma si pone in variante al PTCP per l' inserimento nell’ambito interessato dalla previsione di un centro commerciale di attrazione di livello inferiore, costituito da una grande struttura di vendita alimentare, due medio grandi strutture non alimentari, tre medio piccole strutture non alimentari, altre strutture commerciali di vicinato e pubblici esercizi.

L'accordo propone inoltre le seguenti varianti al P.R.G. vigente ed al Programma integrato di intervento:

- previsione della costruzione, nell'ambito interessato, di un immobile di mq. 2.819 di superficie calpestabile, pari a mq 3.273 di superficie interna (esclusi i muri esterni), da cedere gratuitamente al Comune con destinazione a Sede del Comando provinciale dei Carabinieri;
- inserimento nell'ambito interessato della destinazione di centro commerciale di attrazione di livello inferiore, costituito da una grande struttura di vendita alimentare, due medio grandi strutture non alimentari, tre medio piccole strutture non alimentari, altre strutture commerciali di vicinato e pubblici esercizi;
- trasformazione delle superfici residenziali e terziarie previste nel sub- comparto 1-2 per mq. 5.528 di SUL ad uso commerciale;
- previsione, in aggiunta alla Superficie Utile Lorda già prevista, di ulteriori 1500 mq a destinazione direzionale/commerciale;
- trasferimento di mq.1.301 di SUL dal sub comparto 4 al sub-comparto 1-2 e relativa modifica di destinazione d'uso da residenza a direzionale;
- modifica di destinazione d'uso di mq 704 di SUL da asilo nido ad attività direzionali;
- modifica di destinazione d'uso di mq. 447 di SUL da uso deposito ad attività commerciale/direzionale;
- trasformazione dello strumento attuativo da piano integrato a piano attuativo a destinazione direzionale e commerciale.

L' Accordo di programma prevede, sotto il profilo dell'interesse pubblico ad esso connaturato, ai sensi dell'art. 40, commi 1-bis e 1-ter, il concorso operativo ed economico dei seguenti interventi all'interno della più complessiva riqualificazione morfologica e funzionale del comparto in conformità agli obiettivi per esso definiti:

a beneficio dell'Amministrazione Comunale:

- realizzazione all'interno del comparto "Montefiore", con oneri interamente a carico del proponente, di edificio da adibire a caserma dei carabinieri di mq. 2.819 di superficie calpestabile pari a mq. 3.273 di superficie interna (parametri ministeriali esclusi i muri esterni) per un importo di lavori di euro 5.500.000, compresa l'assunzione di eventuali maggiori oneri derivanti dai costi di realizzazione della Caserma contenuti entro il 5% dell'importo stimato dal proponente stesso. A tal fine la base imponibile attuale di 5.500.000 euro + IVA dovrà essere incrementata della rivalutazione in base all'indice Istat per il periodo che intercorre dalla data di formulazione della presente proposta alla data di presentazione del progetto esecutivo comprensivo delle autorizzazioni/pareri di Enti - Organi competenti in materia;
- realizzazione di arredo urbano all'interno del Centro Storico su indicazione degli Uffici comunali preposti per un importo pari a €. 250.000 + IVA;

a beneficio della parte privata:

- modifica destinazione urbanistica di mq. 5.528 di SUL da uso residenziale ad uso commerciale;
- incremento di mq. 1.500 di SUL a destinazione commerciale/ direzionale con la previsione di un centro commerciale di attrazione di livello inferiore costituito da una grande struttura di vendita alimentare, due medio grandi strutture non alimentari e tre medio piccole strutture non alimentari, strutture commerciali di vicinato e pubblici esercizi;
- trasferimento di mq 1.301 dal sub comparto 4 al sub comparto 1 con modifica di destinazione d'uso da residenza a direzionale;
- modifica destinazione d'uso di mq. 704 di SUL da asilo nido ad attività direzionali;
- modifica destinazione d'uso di mq. 447 da deposito ad attività commerciale/direzionale;
- le modalità di calcolo della SUL dovranno risultare coerenti con quelle già definite dal Programma Integrato;

Elementi progettuali come modificati a seguito dell'esame in sede di conferenza di pianificazione

L'impianto del sistema viario rimane invariato rispetto al piano attuativo approvato, che ha definito la viabilità di percorrenza principale parallela alla via Assano, l'impianto dei parcheggi pubblici nelle aree

comprese fra ferrovia e secante, la localizzazione della struttura commerciale e dell'edificio direzionale fra gli assi di percorrenza principale. In posizione decentrata rispetto all'edificio commerciale lo strumento attuativo vigente prevede la torre a destinazione residenziale, al margine estremo del triangolo racchiuso fra la via Assano e la secante.

La proposta di accordo ha proposto la collocazione della Caserma dei carabinieri al posto della torre residenziale, mentre le funzioni direzionali vengono accorpate in un unico edificio, affacciato sulla via Assano, ma con accesso dalla viabilità interna.

Il potenziamento e completamento della struttura commerciale esistente, si attua tramite l'ampliamento della stessa tra il lato nord e la via Assano. L'abbassamento del piano di scorrimento dell'attuale via Cappelli, che diventerà asse viario privato ad uso pubblico, consentendo la percorribilità ai mezzi pesanti per il carico e scarico a servizio delle attività di nuovo insediamento e a quelle attualmente rifornite dalla medesima via Cappelli. Sullo stesso asse, quando ritorna a cielo aperto verso est, viene posizionato l'accesso al sistema dei parcheggi pertinenziali dedicati ai nuovi spazi commerciali, mentre rimane confermato, sempre a cielo aperto verso ovest, l'accesso nord ai parcheggi pertinenziali attuali.

Al piano commerciale, l'impianto dell'ampliamento è costituito, in analogia con quello esistente, da un insieme di attività poste su percorso, che si connettono con continuità e alla stessa quota, al sistema esistente. Una ulteriore quota di parcheggi pertinenziali al centro commerciale, viene strutturata sull'area scorporata dal subcomparto 4 sul lato est dell'impianto insediativo.

Come richiesto in sede di conferenza al fine di individuare una gerarchia nell'assetto viario trasversale al comparto, la viabilità di accesso esistente viene potenziata eliminando gran parte degli stalli perpendicolari alla sede stradale enfatizzandone il ruolo di viale di attraversamento che collega la rotonda Lugaresi con la via Assano.

La residua potenzialità direzionale si concentra in un unico edificio alto, posto all'ingresso del sistema insediativo Montefiore dalla rotonda Domeniconi sulla via Assano andando in tal modo a completare l'impianto direzionale costituito dagli edifici di testata sul lato ovest del complesso edilizio esistente. Viene così a configurarsi un sistema direzionale che si sviluppa a coronamento dell'impianto della rotonda Sozzi dotato di un sistema di parcheggi dedicato posto a ovest e in fregio all'area verde. Per tale ambito il programma integrato prevedeva l'insediamento di un edificio direzionale più piccolo e di una struttura per l'infanzia. Il presente Accordo non assume valore di titolo edilizio per tale fabbricato, la cui legittimazione edilizia seguirà i procedimenti ordinari previsti per le nuove costruzioni private.

Fra le modifiche richieste in sede di conferenza il "Completamento della riqualificazione funzionale della via Assano fra la Via Montefiore e la rotonda Merzagora".

L'allargamento del tratto indicato della via Assano era già previsto nello strumento urbanistico vigente come opera di urbanizzazione a carico in parte del permesso convenzionato indicato con il numero 184 dell'Allegato A11 ed in parte a carico del comparto 04/18 AT3, come da scheda programmatica del Programma Pluriennale di attuazione del PRG. L'impegno della amministrazione riguarda il coinvolgimento dei soggetti interessati al fine di garantire il coordinamento fra l'attuazione degli interventi previsti nel presente accordo e della realizzazione dell'opera. Nel caso in cui tale coordinamento non sia possibile nella tempistica prevista dal crono programma allegato, si darà corso alla acquisizione anticipata delle aree ed alla esecuzione dell'intervento a scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria dovuti per l'edificazione prevista nel presente Accordo.

Contenuti del Rapporto Ambientale della Variante al PRG

La metodologia utilizzata è stata assunta con la finalità di fornire elementi di conoscenza, indispensabili alla formulazione della valutazione, esaminando nel dettaglio le variazioni introdotte al PRG 2000 dalla Variante in oggetto attraverso una valutazione dei possibili e prevedibili effetti da queste indotte sulle principali componenti ambientali/territoriali, con specifico riferimento alla presenza di elementi di fragilità e consistenza delle pressioni indotte dai mutati usi e destinazioni delle singole previsioni urbanistiche sul sistema ambientale e territoriale e rispetto ai quali queste si rapportano in modo diretto.

Considerato che l'aspetto sostanziale della variante consiste nell'ampliamento di un insediamento commerciale esistente il cui esito comporta la realizzazione di un centro commerciale di rango inferiore nell'area denominata Montefiore, e nella realizzazione di un edificio di tipo direzionale nonché di una nuova

attrezzatura sovracomunale da destinare a caserma dei Carabinieri, al fine di valutare i possibili impatti sulle componenti ambientali il Rapporto Ambientale analizza i seguenti aspetti:

- Sistema viario;
- Inquinamento atmosferico;
- Inquinamento acustico;
- Impermeabilizzazione del suolo;
- Reti di sottoservizi;
- Sistema energetico;

Il Rapporto Ambientale riporta gli indirizzi assunti dal Piano clima del Comune attestando che:

“Il ruolo dell’Amministrazione comunale nelle scelte di governo dell’energia”, può avere un peso molto ridotto in valore assoluto (pesa meno dell’1% sul bilancio energetico complessivo del territorio del Comune di Cesena), tuttavia di fondamentale importanza la strategia di comunicare e dare l’esempio di quello che risulta possibile fare.

La scelta di dare molta importanza alle scuole come messaggio di educazione all’energia e alla suo uso consapevole va proprio in questa direzione.

Lo stesso vale per la riduzione delle emissioni climalteranti (oltre alla sola CO₂, metano e ossidi di azoto) in cui il ruolo dell’ente va considerato in una relativa incidenza come valore assoluto, ma come componente in grado di allineare le scelte che tutti i soggetti coinvolti (cittadini e imprese) dovrebbero assumere per cambiare il corso delle linee di tendenza”

Nell’aggiornamento 2013 del Piano Energetico Comunale è stato riportato un riepilogo dell’obiettivo finale, indicando i dati di obiettivo così come già espressi nel documento di pianificazione:

- Consumo procapite al 2007: 4,5 tCO₂/ab;
- Consumo procapite obiettivo (2020): 2,9 tCO₂/ab;
- Riduzione procapite percentuale da attuare (2007 – 2020): 36%;

Inoltre il Rapporto ambientale propone un’analisi dei problemi ambientali del piano in rapporto a:

- Acustica:

Il Rapporto Ambientale riporta che la variante al piano originario prevede oltre all’ampliamento sul versante nord della parte commerciale di cui ai precedenti paragrafi, anche la realizzazione della nuova caserma dei carabinieri presso la stessa area di sedime sulla quale era già prevista ed approvata con il piano originario la realizzazione di una torre direzionale-residenziale di altezza pari a 29 m.

Detta torre verrà invece realizzata circa 100 m ad est del lotto originario ed avrà una destinazione di tipo esclusivamente direzionale (ricettore solamente diurno).

Di conseguenza, si evidenzia che l’attuazione del piano variato comporterà la sostanziale equivalenza delle condizioni di clima acustico dei nuovi ricettori rispetto a quelli originariamente approvati, peraltro con un miglioramento del contesto generale inizialmente previsto, in quanto non è più prevista la realizzazione dell’asilo nido ed in quanto l’edificio caserma, presentando altezza inferiore distribuita su n.5 livelli, comporterà l’eliminazione dei ricettori residenziali e delle relative criticità ai piani superiori previsti dal progetto approvato.

- Aria:

Le modifiche indotte su tale matrice ambientale sono essenzialmente riconducibili al traffico derivante dall’ampliamento della struttura commerciale, responsabile di attrarre, nella configurazione post operam, un maggior numero di veicoli in relazione all’aumento dell’offerta commerciale, e conseguentemente di avere degli effetti sulla qualità dell’aria; l’aumento stimato dal proponente, è pari al 3% in termini di traffico complessivo (alimentare e non alimentare); l’analisi dei dati così desunti evidenzia che l’impatto sulla componente atmosfera della variante proposta e quindi dell’insediamento di progetto risultante, è di scarso significato e non modifica lo scenario attuale; si ritiene l’area di studio e le future attività di progetto compatibili con il territorio circostante in termini di impatto sulla componente atmosfera. Tali conclusioni derivano dalla verifica della scarsa incidenza delle esternalità prodotte (in termini di emissioni dei flussi veicolari) rispetto allo scenario attuale che risulta condizionato dalla consistente presenza del flusso di traffico sul reticolo viario di riferimento. Rispetto a tali sorgenti le esternalità prodotte dalla variante di progetto possono essere considerate pressoché trascurabili.

- Mobilità:

Il Rapporto Ambientale evidenzia che la rete viaria di interesse non presenta particolari criticità in quanto:

- il livello di Servizio L.d.S. per il traffico medio orario e massimo orario è sempre verificato;
- il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano medio-alti valori del potenziale di riserva;
- si evidenziano valori della congestione massimi pari a 3 per la SS9 e Via Stadio che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata;
- tali risultati derivano anche dall'osservazione diretta effettuata durante i rilievi eseguiti nell'ora di punta del venerdì pomeriggio che non hanno evidenziato particolari problematiche soprattutto in riferimento alle code alle intersezioni a rotatoria interessate dal flusso veicolare indotto nello scenario attuale;
Il Rapporto Ambientale conclude la valutazione della componente mobilità affermando che tutto il sistema viario (comprensivo delle rotatorie esistenti) appare pienamente in grado di smaltire i flussi indicati.

- Rifiuti:

L'intervento prevede comparti di tipo commerciale, direzionale e terziario. Per valutare la produzione di rifiuti si è stimata la presenza di addetti nel complesso utilizzando indici parametrici utilizzati nelle analisi dei flussi veicolari. Su tali basi si prevede la presenza di circa 500 addetti/impiegati nel centro nello scenario di progetto.

Le quantità e le tipologie di rifiuto (imballaggi carta cartone plastica in prevalenza) saranno avviate al recupero attraverso ditte specializzate e non evidenziano particolari criticità. Non si ritiene necessario nessun ulteriore approfondimento.

- Geologia ed Idrogeologia:

Gli interventi interessati dall'analisi dell'Invarianza idraulica sono i seguenti:

- Modifiche all'impianto urbanistico con modifiche agli edifici;
- Ampliamento Parcheggio a margine rotonda "Lugaresi" e Via Spadolini (Parcheggio "2 Torri");

Nello stato di fatto (attuale) le aree risultano in gran parte urbanizzate e dotate di sistema fognario recapitante (la sola zona oggetto di intervento) attraverso i collettori fognari al canale "2 Torri".

Solo in una porzione si ha una trasformazione di terreno da agricolo a parcheggio con la conseguente laminazione necessaria per compensare la riduzione di aree permeabili, così come previsto nella progettazione dei sistemi di raccolta, canalizzazione e smaltimento delle acque meteoriche secondo le prescrizioni dall'art. 9 del "piano stralcio per il rischio idrogeologico".

Il progetto dovrà prevedere le idonee soluzioni atte al rispetto del principio di invarianza.

- Aspetti naturalistici e paesistici:

Al fine di inquadrare l'area nel contesto territoriale, si evidenzia che il comparto urbanistico in esame si colloca in una zona di pianura posta ad una quota di 33 - 34 metri sul livello marino in destra idrografica del fiume Savio ed a valle delle ultime pendici collinari, che si esauriscono poco a monte della via Emilia. Nel territorio considerato, la superficie degrada sensibilmente procedendo da monte verso valle e ha un andamento pianeggiante.

L'ambito in esame è inserito all'interno della struttura riconducibile alla centuriazione romana della quale sono riconoscibili la via Assano, che delimita l'area di intervento verso nord e la via vicinale Madonna a sud. Entrambi i limiti sono salvaguardati dall'intervento in quanto contestualizzati nel nuovo impianto insediativo.

L'analisi dello scenario attuale ha evidenziato sull'area di previsione l'assenza di particolari emergenze di tipo ecologico-paesaggistico in quanto l'area di intervento, ad oggi pressoché in parte già urbanizzata, è caratterizzata da un tessuto prevalentemente di tipo residenziale-terziario, è interessata dalla presenza di due infrastrutture significative come la secante e la linea ferroviaria Bologna-Taranto. La variante al PRG in oggetto, di fatto, preordina la completa ed effettiva attuazione di un comparto già conformato, ma secondo una ripartizione degli usi e delle funzioni diverse da quelle originariamente previste mediante l'integrazione ed il rafforzamento della sua attuale vocazione commerciale e direzionale e comprimendone, per contro, quella residenziale. L'attuazione della previsione di variante al PRG, mutando unicamente i pesi funzionali di un programma d'intervento già conformato, in effetti accerta un'invarianza in rapporto alla richiesta verifica di tutela e salvaguardia della fauna, della flora, del paesaggio e del patrimonio culturale.

In conclusione il Rapporto Ambientale della Variante al PRG evidenzia che la Variante al PRG in oggetto non ha nessun impatto significativo sulle componenti ambientali e si considera perciò pienamente compatibile. La progettazione del comparto – che costituisce ulteriore componente dell'Accordo - contiene

tutti gli elementi urbanistico/ambientali utili al fine di ottemperare a tutte le norme/prescrizioni e direttive vigenti.

Contenuti del Rapporto ambientale del PUA che assume effetti e valore di Relazione di Screening.

Il Rapporto ambientale per la verifica degli effetti sul sistema ambientale e territoriale e delle misure necessarie per l'inserimento nel territorio, è stato redatto proponendo i seguenti capitoli:

- illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228;
- obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
- misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
- descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;
- sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Il Rapporto Ambientale come configurato dettaglia e specifica le analisi e le valutazioni già descritte in seno all'elaborato della variante al PRG afferenti alle componenti come di seguito riassunto:

Aria

Nel Rapporto Ambientale predisposto al fine di individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi del piano, si rileva che le attività di progetto saranno caratterizzate dal flusso di traffico indotto in ingresso ed uscita dal nuovo sito. Non è previsto l'utilizzo di impiantistica caratterizzata da emissioni in atmosfera apprezzabili in quanto le attività da insediare (commerciale alimentare e non alimentare, terziario e residenziale) non avranno necessità in tale senso.

Al fine di effettuare la verifica di sostenibilità dell'intervento viene presa a riferimento la situazione attuale per poter determinare l'impatto indotto dalla nuova previsione. Lo strumento di riferimento utilizzato per l'analisi dello stato attuale è il P.P.G.Q.A. della provincia FC (Piano di Gestione della Qualità dell'Aria della Provincia di Forlì-Cesena con particolare riferimento al Quadro conoscitivo (documento ARPA)), nel quale

viene effettuata la zonizzazione del territorio sulla base delle direttive tecniche emanate con il D.M. 1 ottobre 2002, n. 261 e delle indicazioni regionali deliberate dalla Giunta regionale il 12 gennaio 2004.

Alle diverse zone vengono associati vari tipi di piani e programmi a seconda della qualità dell'aria: piani di mantenimento, di risanamento o d'azione. Ai sensi delle norme citate devono essere effettuate misure rappresentative al fine di valutare preliminarmente la qualità dell'aria ambiente ed individuare le zone caratterizzate da diversi livelli di qualità e conseguentemente da diversi interventi da mettere in atto.

Le aree sono definite dalle deliberazioni regionali n. 804 del 15 maggio 2001 e n. 43 del 12 gennaio 2004, e il sito in esame è ubicato all'interno della zona A e degli agglomerati.

Le attività/destinazioni d'uso previste nel progetto, in termini di sorgenti emmissive, sono caratterizzate dalla sola presenza del traffico indotto. Tale sorgente, non comporta particolari criticità in quanto è composta in maniera pressoché completa di soli mezzi leggeri (i meno inquinanti) ed ha una incidenza poco significativa rispetto al flusso veicolare esistente nel reticolo viario di riferimento: Secante, via Assano, via Stadio, Via Cervese, strada di Gronda.

Le verifiche sono state condotte sui principali inquinanti PM10 ed NO₂ che risultano quelli potenzialmente più critici.

Per caratterizzare lo stato scenario attuale in termini di fattori di pressione e di ricadute degli inquinanti (concentrazioni in atmosfera) è stato utilizzato il documento redatto dall'ARPA a supporto del Piano di Gestione Aria della Provincia di Forlì-Cesena estrapolando i dati relativi alle zone di interesse.

È stato utilizzato l'Inventario provinciale delle emissioni e la serie storica dei dati rilevati dalla Rete Regionale della Qualità dell'Aria, base conoscitiva per la redazione dei programmi di miglioramento della qualità dell'aria. Essi sono strumenti indispensabili per l'utilizzo dei modelli di diffusione attraverso i quali è possibile costruire gli scenari di riferimento e gli scenari di intervento nell'ambito di piani e programmi.

Il riferimento metodologico è rappresentato dal progetto europeo CORINAIR (C**o**ordination Information AIR) nell'ambito del quale è stata sviluppata una metodologia standardizzata per la stima delle emissioni e una nomenclatura univoca per le sorgenti emmissive che raggruppa le attività in 11 macrosettori principali.

Le sorgenti inserite e considerate nell'inventario delle emissioni sono principalmente di tipo puntuale, lineare e areale/diffuso.

Nella categoria delle sorgenti puntuali sono inserite le aziende autorizzate ai sensi del D.P.R. n. 203/88. Una sorgente puntuale è caratterizzata dalla localizzazione del camino, dalla sua altezza dal suolo, dal suo diametro, dalla velocità e temperatura dei fumi in uscita. Queste caratteristiche determinano la distanza di ricaduta degli inquinanti e le modalità di dispersione degli stessi.

Relativamente alle sorgenti lineari, sono stati considerati tali i tratti stradali già recensiti per il PTCP con flussi stradali omogeneizzati per i due sensi di marcia. Sono state effettuate misure puntuali in quarantaquattro siti delle rete stradale. Il valore delle emissioni è stato calcolato ridistribuendo il numero di veicoli totali (suddivisi in leggeri e pesanti) in base al parco macchine circolante ed utilizzando fattori di emissioni diversi per le varie tipologie di veicolo. In tale calcolo si sono tralasciati i ciclomotori. I flussi stradali disponibili sono riferiti unicamente ad alcune strade statali e provinciali, all'E45 e alla A14. I flussi lineari del PTCP sono stati integrati inserendo i flussi misurati (in genere per i piani urbani del traffico) dai comuni di Forlì, Cesena, Savignano sul Rubicone, Gambettola, San Mauro Pascoli e Gatteo, in modo da integrare la rete di strade comunali dei centri orbitanti attorno alla via Emilia. Non è stata considerata la Secante.

Relativamente alle sorgenti areali/diffuse, si sono considerati i contributi del riscaldamento domestico, della zootecnia, delle aziende minori (autorizzazioni semplificate o ai sensi dell'art.12) e del traffico non lineare.

Nella maggior parte dei casi, in particolare per le sorgenti areali o lineari, la stima delle emissioni avviene attraverso la scelta di opportuni indicatori di attività e fattori di emissione per unità di attività.

La scelta dei fattori di emissione risulta critica in quanto in letteratura, soprattutto in riferimento ad inquinanti recentemente trattati dalla normativa sulla qualità dell'aria quali il PM10, sono presenti fattori di emissione anche molto diversi per la stessa tipologia di sorgente, tali valori risultano inoltre in continua evoluzione.

Si ritiene pertanto fondamentale l'utilizzo di fattori di emissione standardizzati al fine di rendere confrontabili le stime ottenute nelle diverse province.

Nello studio presentato viene effettuato un approfondimento sui trasporti stradali affermando che non potendo disporre dei flussi di traffico misurati per tutte le strade del territorio provinciale, si è proceduto considerando una frazione del traffico come lineare (quella per la quale sono disponibili flussi di traffico misurati), mentre la rimanente parte come traffico diffuso. I flussi di traffico sono stati ricostruiti attraverso

una serie di misure dirette e dai dati derivanti dagli altri enti territoriali interessati (Provincia, ANAS, Comuni). Per il calcolo delle emissioni da traffico diffuso si è invece utilizzato il parco macchine provinciale 2002 fornito da ACI e il programma COPERT III (Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport). I dati evidenziano il contributo predominante del traffico per gli inquinanti che rivestono le maggiori criticità e cioè PM10 ed NO₂ e in particolare è assodato che nel territorio di riferimento l'inquinante maggiormente significativo è il PM10.

Il piano di risanamento, oltre alla situazione attuale, evidenzia alcuni scenari di sviluppo al 2010 con particolare riferimento ad uno scenario senza azioni (2010 SA), e ad uno scenario con azioni di risanamento (2010 CA).

Si evidenzia una situazione al 2010 SA caratterizzata da un livello di qualità derivante dalle problematiche tipiche delle aree urbane per le quali le criticità sono dovute principalmente al traffico sulla rete viaria, al riscaldamento, ecc...

Le attività da insediare nel sito di progetto non comporteranno modifiche significative al sistema emissivo attuale in quanto avranno incidenza (di scarso significato) solamente sul sistema del traffico sulla rete viaria. Relativamente al PM10 e al PM2,5, vengono riportate le conclusioni del monitoraggio 2015 integrato con modellistica specifica desunto dal sito di ARPAE che non evidenziano criticità in quanto i valori di tali inquinanti risultano al di sotto dei limiti normativi vigenti.

Nello studio, inoltre, si riportano i valori della stazione di monitoraggio ubicata nelle immediate vicinanze del sito di progetto che caratterizza in dettaglio lo stato di qualità dell'aria della zona oggetto di intervento.

Relativamente al parametro NO₂, i dati evidenziano l'assenza di superamenti dei limiti e quindi un discreto livello di qualità dell'aria.

Con riferimento agli scenari futuri, sulla base dei dati messi a disposizione dalla committenza ed in considerazione delle destinazioni d'uso previste, si evince che per le attività di futuro insediamento nelle aree interessate dal progetto, l'unica sorgente ad emissioni significative in atmosfera è costituita dal flusso veicolare indotto. Si specifica che il traffico indotto dall'area di progetto si distribuisce esclusivamente all'interno del periodo diurno (6 – 22).

In relazione al fatto che gli inquinanti di riferimento sono il PM10 e l'NO₂ è stata verificata l'incidenza del flusso di previsione sul TGM ed è stata evidenziata una incidenza massima pari a circa il 3%.

Nel Rapporto Ambientale viene sottolineato inoltre che, in un'ottica più generale, l'analisi di qualità dell'aria, ed i processi diffusivo/dispersivi che regolano i fenomeni di distribuzione degli inquinanti, non sono influenzati solamente dalle sorgenti ubicate nelle immediate vicinanze rispetto alla zona di analisi. Sarebbe più corretto considerare una porzione di territorio più ampia in modo da tenere in conto tutte le potenziali sorgenti emmissive. Considerando quindi un quadrante di riferimento con lato pari ad almeno 2 km si otterrebbero valori di incidenza pressoché trascurabili in quanto aumenterebbero i flussi presenti nello scenario di riferimento. Si evidenzia inoltre che il flusso indotto dall'insediamento di progetto, per la tipologia di attività previste, è quasi esclusivamente di tipo leggero quindi caratterizzato da minori valori dei fattori di emissione rispetto ai flussi di mezzi pesanti. Dato che le emissioni inquinanti veicolari sono proporzionali al numero di veicoli considerati ed alla tipologia degli stessi, si evince che l'impatto sulla componente atmosfera dell'insediamento di progetto risulta di scarso significato e non modifica lo scenario attuale. Si evidenziano aumenti % delle emissioni inquinanti pari al 3-5% che possono essere considerati di scarso significato.

In conclusione nel R.A. si afferma che alla luce delle analisi effettuate per gli scenari considerati nelle varie condizioni, l'area di intervento e le attività di progetto risultano compatibili con il territorio circostante in termini di impatto sulla componente atmosfera.

Tali conclusioni derivano dalla verifica della scarsa incidenza delle esternalità prodotte (in termini di emissioni dei flussi veicolari) rispetto allo scenario attuale che risulta condizionato dalla presenza del flusso di traffico sul reticolo viario di riferimento. Rispetto a tali sorgenti le esternalità prodotte dalla variante di progetto risultano pressoché trascurabili.

Mobilità

L'analisi del sistema viario viene effettuata partendo dalla caratterizzazione della situazione esistente in termini di flussi di traffico ed adeguatezza della rete viaria stimando poi i flussi indotti dall'intervento di progetto e distribuiti sulla rete viaria di interesse.

Il nuovo intervento si inserisce tra i grandi assi viari rappresentati dalla Secante (collegamento diretto con la E45) e dalla strada di Gronda (collegamento diretto con A14). Il sistema dell'accessibilità è già stato realizzato e risulta ampiamente in grado di smaltire considerevoli flussi veicolari.

I progettisti evidenziano che ad oggi sono presenti due ingressi dedicati al sito di progetto con accesso tramite rotonda: ingresso nord: da via Assano attraverso la rotonda Domeniconi e ingresso est: da via Spadolini-via Stadio attraverso la rotonda Lugaresi. I collegamenti con la rete viaria ubicata nel quadrante territoriale di riferimento avvengono sempre tramite rotonda.

Al fine di verificare la sostenibilità dell'insediamento nel R.A. Sono stati presi in riferimento i seguenti scenari:

1. stato attuale: caratterizzazione della rete viaria attuale e verifica dei principali parametri: descrizione dei flussi di traffico presenti (quantità e qualità), calcolo del flusso massimo ammissibile, verifica del livello di servizio per il flusso massimo e medio orario;
2. stato futuro: realizzazione dell'intervento di progetto: caratterizzazione del traffico indotto e distribuzione sul reticolo viario. Vengono ripetute le verifiche sulla rete viaria effettuate per lo stato attuale.

Alla luce della dimensione e tipologia dell'intervento, delle destinazioni d'uso di tipo commerciale-direzionale-terziario dell'area di progetto e delle analisi di fattibilità economica si prevede un bacino d'utenza prevalentemente comunale che interessa quindi il reticolo viario locale con particolare riferimento alle principali arterie ubicate nelle immediate vicinanze.

Tali affermazioni sono supportate dai rilievi del traffico eseguiti in Maggio 2016 e dalle interviste eseguite ai clienti del centro commerciale.

La variante presentata non modificherà in maniera sostanziale le abitudini dei potenziali clienti e la capacità attrattiva dell'insediamento. Ci sarà sicuramente un aumento dell'afflusso per il quale saranno determinati i movimenti veicolari generati.

L'analisi viene perciò effettuata sui seguenti percorsi che sono stati oggetto di monitoraggio con specifico riferimento alle 4 rotonde principali in ingresso/uscita dal sito attuale e di progetto ed interessate dal flusso di traffico indotto nello scenario odierno ed in quello futuro.

Con tali rilievi si è determinato il flusso generato dall'insediamento nello scenario attuale in quanto sono stati rilevati gli accessi e le uscite dai due ingressi all'area commerciale Montefiore.

I dati evidenziano una sostanziale equivalenza in termini di flussi tra i due ingressi all'area di studio.

Tali assi stradali sono stati caratterizzati in termini di flussi di traffico (TGM, ora media e ora max) attraverso l'esecuzione di rilievi di traffico (maggio 2016) e l'utilizzo dei dati del PRIM (Piano Regolatore Integrato della Mobilità).

Stato attuale

Per la verifica dello Stato attuale nel R.A. si è utilizzato il seguente schema:

- A) caratterizzazione del traffico: flussi max orari, flussi medi orari giornalieri, percentuale di mezzi pesanti
 - osservazioni dirette sulle 4 rotonde indicate in precedenza. Rilievi di traffico effettuati in maggio 2016;
- B) analisi della rete viaria
 - calcolo del flusso massimo ammissibile e della capacità della strada;
 - classificazione delle strade interessate secondo le norme vigenti;
 - verifica del livello di servizio richiesto per il flusso medio e massimo orario;
 - verifica delle intersezioni interessate dal flusso veicolare;

a) Caratterizzazione del traffico attuale

In forma tabellare sono stati riportati i valori relativi al TGM (Traffico Giornaliero Medio) ed al flusso medio

orario diurno e massimo orario divisi per mezzi leggeri e mezzi pesanti.

I rilievi sono stati eseguiti nella giornata di venerdì 27 Maggio nei seguenti orari 17,30-19,30.

Sono state monitorate in contemporanea le 4 rotonde (e le strade ad esse afferenti) che risultano quelle maggiormente sollecitate dal flusso attuale e di progetto.

La scelta dell'orario e del giorno è motivata in relazione al fatto che il venerdì tardo pomeriggio ed il sabato sono le giornate a maggior afflusso di clienti nel centro commerciale e che il venerdì è il giorno più critico in

quanto è presente anche il traffico delle normali attività lavorative settimanali che manca (o è decisamente minore) nella giornata di sabato.

Sono stati eseguiti anche rilievi negli orari 10-11 e 15-16 per caratterizzare il flusso medio orario.

Il TGM viene ricavato considerando che mediamente l'incidenza del traffico massimo orario è del 7-8% sul totale giornaliero.

b) Analisi della rete viaria

È stata innanzitutto effettuata la verifica della capacità della rete stradale in termini di flussi veicolari massimi sopportabili facendo riferimento al manuale della capacità delle strade per quanto riguarda l'analisi tecnica. Sono stati inoltre introdotti dei coefficienti di saturazione nel caso di alcune tipologie esemplificative di strade e per l'area urbana sono stati considerati ulteriori coefficienti di riduzione del flusso pari a 0,5-0,9 a seconda del tratto considerato.

Nel Rapporto Ambientale si rileva che l'analisi dei dati evidenzia una rete viaria in grado di sopportare significativi flussi veicolari.

Sono stati inoltre calcolati il livello di servizio – LdS inteso come misura della qualità della circolazione in corrispondenza di un flusso assegnato e la portata di servizio che fa riferimento al valore massimo del flusso di traffico smaltibile dalla strada in corrispondenza al livello di servizio assegnato.

Dall'analisi dei risultati si rileva che:

1. il LdS per il traffico medio orario e massimo orario è sempre verificato;
2. il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano medio-alti valori del potenziale di riserva;
3. si evidenziano valori della congestione massimi pari a 3 per la SS9 e Via Stadio che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata;
4. tali risultati derivano anche dall'osservazione diretta effettuata durante i rilievi eseguiti nell'ora di punta del venerdì pomeriggio che non hanno evidenziato particolari problematiche soprattutto in riferimento alle code alle intersezioni a rotatoria interessate dal flusso veicolare indotto nello scenario attuale.

Una ulteriore analisi effettuata è relativa alla verifica delle intersezioni a rotatoria monitorate analizzando i principali parametri di riferimento: capacità e livello di servizio.

I risultati evidenziano, anche nelle condizioni di maggior sollecitazione, la piena compatibilità di tali parametri.

Alla luce delle analisi effettuate, il Rapporto Ambientale evidenzia che allo stato attuale la rete viaria di interesse non presenta particolari criticità in quanto:

- il calcolo dei flussi indotti dal centro Montefiore nello stato attuale ricavati dai dati forniti dalla committenza. Tali valori saranno confrontati con i rilievi eseguiti al fine di calibrare e validare i coefficienti considerati per la caratterizzazione dello scenario futuro.
- I rilievi di campo hanno fornito il seguente dato: flusso orario massimo = 1090 mezzi leggeri; Tale dato risulta praticamente corrispondente al valore stimato pari a 1068.
- I confronti evidenziano che i coefficienti utilizzati per la caratterizzazione dello stato attuale sono pienamente adeguati alla determinazione dei flussi e quindi utilizzabili per la valutazione dello scenario futuro.

Stato di progetto

Nel Rapporto Ambientale si rileva che è stato seguito lo schema utilizzato per le analisi riguardanti lo scenario attuale e che il traffico indotto dall'area di progetto si distribuisce all'interno del periodo diurno (6 – 22).

Per caratterizzare i flussi di previsione si procede nel seguente modo:

- Per l'ampliamento dell'area commerciale alimentare sono stati utilizzati i dati forniti dalla committenza derivanti dal monitoraggio di attività esistenti similari sul territorio. Sono stati reperiti i dati dello stato attuale e dello scenario futuro in modo da definire la variazione rispetto allo scenario odierno.

- Per le altre attività di tipo non alimentare (terziario-direzionale-commerciale) si procede alla stima dei flussi indotti utilizzando alcuni parametri (coefficienti legati alla superficie ed al numero di addetti/utenti/conferimento) validati e testati per casi simili.

L'affluenza di clienti per gli esercizi non alimentari viene stimata considerando il coefficiente di aumento delle superfici commerciali non alimentari moltiplicato per un coefficiente di contemporaneità pari a 0,8. Si intende che il 20% degli utenti dell'area commerciale non alimentare saranno anche utenti della nuova area commerciale nel suo complesso e quindi ricompresi nell'aumento stimato per l'area commerciale alimentare. In relazione alla distribuzione nel reticolo viario di interesse per i mezzi leggeri, visti i risultati dei monitoraggi, si considera che il flusso indotto si distribuisca al 50% nei due accessi al sito di progetto.

Le analisi relative ai parametri precedenti vengono ripetute al fine di verificare l'incidenza del progetto sul reticolo viario.

Analizzando i risultati si evidenzia che:

- il LdS per il traffico medio orario e massimo orario è sempre verificato;
- il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano, in generale, medio-alti valori del potenziale di riserva;
- si evidenziano valori della congestione massimi pari a 3 e 4 per la SS9 e 3 per Via Stadio che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata;
- tali risultati derivano anche dall'osservazione diretta durante i rilievi eseguiti nell'ora di punta del venerdì pomeriggio che non hanno evidenziato particolari problematiche soprattutto in riferimento alle code alle intersezioni a rotatoria interessate dal flusso veicolare indotto nello scenario attuale che si ritiene simile allo scenario di progetto.

Viene riportata l'incidenza del traffico indotto nello scenario futuro rispetto allo stato attuale. Per i tratti più problematici (congestione 3 e 4) si evidenziano percentuali di incidenza bassissime: SS9 = 3-4%, via Stadio 3%. In generale, le analisi redatte, evidenziano scarsa influenza sullo stato attuale della rete viaria.

Come nell'analisi dello stato attuale, si è proceduto alla verifica delle intersezioni a rotatoria monitorate analizzando i principali parametri di riferimento: capacità e livello di servizio. Le analisi evidenziano, anche nelle condizioni di maggior sollecitazione, la piena compatibilità di tali parametri.

La tabella comparativa delle analisi eseguite evidenzia che l'aumento maggiore in percentuale sul traffico orario massimo espresso in traffico equivalente corrisponde al tratto stradale via Spadolini che presenta un incremento pari al 22%. A livello di congestione, i valori coincidono tra stato attuale e futuro, con la sola eccezione di viale Oberdan (SS9) che passa da grado 3 a grado 4.

Per le rotatorie analizzate non ci sono modifiche del livello di servizio a testimonianza della scarsa incidenza della variante presentata e dell'assenza di criticità.

Per quanto riguarda il sistema della sosta, lo stato attuale garantisce in maniera ampiamente efficace le esigenze dei clienti del comparto. Alla luce della proposta progettuale sono stati ricalcolati i fabbisogni ed integrati i parcheggi necessari a soddisfare le norme urbanistiche e le necessità dei visitatori.

Alla luce delle analisi effettuate, si evidenzia che la rete viaria di interesse ed il sistema della sosta non presentano particolari problematiche e l'insediamento di progetto risulta pienamente compatibile rispetto al contesto infrastrutturale attuale e di progetto.

Il Rapporto Ambientale Conclude affermando che l'analisi degli scenari ha evidenziato la compatibilità dell'insediamento di progetto considerando le ipotesi sulla stima e distribuzione del flusso veicolare atteso.

Il sistema infrastrutturale esistente (rotatorie di ingresso all'area di progetto e di collegamento con le principali arterie interessate dal flusso veicolare e rapido collegamento con le principali arterie comunali e sovracomunali) consentono la piena sostenibilità dell'intervento che non produce particolari criticità nel sistema viario.

Nel Rapporto Ambientale si afferma che il sistema viario risulta pienamente compatibile con il progetto presentato, sia dal punto di vista della capacità di assorbire i flussi di traffico che dal punto di vista della sicurezza stradale intesa in termini di capacità e livello di servizio. Tali affermazioni sono supportate dalla caratterizzazione dello scenario attuale descritto attraverso il monitoraggio delle ore di punta che non hanno evidenziato particolari criticità soprattutto nelle intersezioni a rotatoria che consentono la fluida circolazione dei flussi veicolari.

Il Rapporto Ambientale conclude la valutazione della componente mobilità ritenendo che il sistema infrastrutturale sia pienamente in grado di garantire la funzionalità della rete viaria senza particolari aggravii

e sofferenze per i nodi viabilistici analizzati. Anche il sistema della sosta, nello scenario attuale e di progetto, appare pienamente adeguato a soddisfare i bisogni della clientela anche nei momenti di maggior afflusso.

Acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo

Nell'ambito dell'accordo di programma in esame, è stata predisposta una relazione geo sismica nella quale si specifica che con riferimento al modello geologico del sito definito in sede di analisi prodotte nel 2004 e 2010 e corrispondenti a precedenti varianti, i cambiamenti nelle ubicazioni e nelle tipologie urbanistiche oggi previsti, risultano pienamente compatibili con la situazione geologica e geotecnica locale, di cui deve essere tenuto conto nella progettazione delle fondazioni e nel definire i cedimenti ammissibili dalle singole strutture.

La situazione geologica dell'area Montefiore è stata studiata in occasione delle precedenti fasi valutative mediante un rilievo geologico di superficie e l'esecuzione di prove in sito ed in laboratorio.

L'area in esame ricade nei depositi alluvionali terrazzati della pianura del Quaternario che si estendono dal piede del rilievo, situato poco più di un chilometro verso monte, fino al mare. I depositi alluvionali del cesenate, costituiti da terreni permeabili per porosità, dotati di diversa ricettività idrica, sono dovuti essenzialmente alla trascorsa attività sedimentaria del fiume Savio. Nella pianura cesenate, a quanto risulta dai dati disponibili sul sottosuolo (stratigrafie di pozzi acquiferi, sondaggi e prove penetrometriche), raccolti ed elaborati per la stesura del P.R.G. del Comune di Cesena, i sedimenti alluvionali aumentano di spessore procedendo dalla zona pedecollinare fino alla bassa pianura. La loro potenza infatti, si accresce progressivamente procedendo da Borgo Paglia (15-20metri) a Torre del Moro (40-50 metri), a Pievesestina (160 metri).

L'analisi dei dati forniti dalle prove in sito e in laboratorio ha permesso di ricostruire la stratigrafia del sottosuolo in esame. Nello spessore indagato, il terreno è risultato sostanzialmente costituito da una successione sedimentaria di origine alluvionale che mostra una litologia caratterizzata da un'alternanza di orizzonti lentiformi costituiti da terreni coesivi e granulari.

Per quanto riguarda la situazione idrogeologica del sottosuolo, si evidenzia la stretta connessione con le caratteristiche dei depositi alluvionali e con l'andamento dei livelli permeabili al loro interno.

Nel conoide del Savio, nella cui parte alta ricade l'area in esame, sono presenti falde freatiche (non confinate) e falde artesiane (confinare). Il ravvenamento di queste ultime, ad opera delle acque fluviali e di subalveo e delle precipitazioni, si verifica essenzialmente nella parte pedecollinare dei conoidi ove le alluvioni sono poco profonde.

Per quel che riguarda il deflusso idrico superficiale, si rileva che lo stesso risulta adeguatamente regolato dal sistema di deflusso esistente.

Relativamente alle acque sotterranee, si evidenzia che nella zona non sono disponibili misure sistematiche del livello delle acque e conseguentemente sono stati installati tre piezometri. La lettura effettuata nel 2004 ha evidenziato che i piezometri posizionati a profondità comprese tra 14 e 16,30 metri hanno fornito il livello della falda confinata nei sedimenti ghiaiosi presenti in profondità. Il piezometro che non ha raggiunto il deposito ghiaioso profondo, ha evidenziato anche l'esistenza di una modesta falda acquifera più superficiale presente in una piccola successione di limi argillosi con intercalazioni di limo sabbioso situata tra 6,7 e 8,1 metri sotto il piano campagna. Anche le penetrometrie eseguite danno conferma ed evidenza di tale situazione.

Flora, Fauna, Ecosistemi e Paesaggio

Il Rapporto Ambientale evidenzia che l'area denominata Montefiore è compresa all'interno del sistema antropizzato definito a sud dal tracciato della ferrovia e dai tessuti edilizi del quartiere Fiorita, dallo stadio e dal tessuto insediativo residenziale e dei servizi presenti nella zona. Sul lato nord invece, la via Assano costituisce il percorso di impianto per gli insediamenti presenti: produttivi, dei servizi dalla sede Hera e da una frastagliata presenza di edifici residenziali, tipica dell'espansione insediativa lungo le radiali del territorio antropizzato. Il margine est è definito dallo svincolo della Secante, dall'asse di connessione della via Spadolini con l'infrastrutturazione antropica preesistente e di recente impianto per il collegamento con il casello sud dell'A14. Infine ad ovest, un margine netto è rappresentato dal viadotto Kennedy che costituisce una forte polarità lineare di collegamento tra le zone antropizzate poste a sud e a nord della ferrovia. L'area è inoltre attraversata dall'asse della Secante sulla direttrice est-ovest con i relativi svincoli e sovrappassi.

Il sito di progetto risulta in gran parte urbanizzato e la variante proposta si configura come il completamento delle funzioni ad oggi presenti che vengono integrate e rafforzate. Nel Rapporto Ambientale viene precisato

che nell'ipotesi di non modificare lo stato attuale si prevede comunque una evoluzione del sito verso una vocazione direzionale commerciale terziaria come già previsto dal Piano Integrato approvato. Lo stato dell'ambiente attuale non è caratterizzato da specifiche emergenze naturali-ambientali e paesaggistiche. L'area non presenta caratteristiche di pregio in termini ambientali e paesaggistici e risulta caratterizzata dalla presenza delle emergenze infrastrutturali e urbanistiche indicate; tali caratteristiche peculiari del territorio consentono un inserimento idoneo agli interventi progettuali previsti. L'analisi dello scenario attuale ha evidenziato l'assenza di particolari emergenze di tipo ecologico e paesaggistico e, in virtù dello stato attuale del luogo di studio, ritenendo che la destinazione prevista sia compatibile e corrisponda alla naturale vocazione di tale porzione di territorio.

Il comparto, in funzione delle previsioni della strumentazione urbanistica, è stato oggetto di trasformazione a seguito di atti autorizzativi originati dal programma integrato approvato con D. C.C. N. 133 del 17/06/2002 e successivamente modificati ed integrati. In relazione ai vari permessi autorizzativi e alla realizzazione delle opere previste dagli stessi, l'area si presenta già strutturata nei sistemi infrastrutturali, reti e sottoservizi, parcheggi pubblici e aree verdi. Oltre alle opere di urbanizzazione è stato realizzato l'organismo edilizio dell'aggregazione commerciale e del sistema direzionale individuato dal primo stralcio dell'intervento.

L'insieme del verde, sia lungo i percorsi o concentrato, costituisce elemento di connessione visiva e di delimitazione, con funzione di salvaguardia, tra la percorrenza carrabile e quella ciclopeditone, creando al tempo stesso un sistema relazionale tra le varie entità di scala del sistema verde.

Le essenze arboree e il loro sistema di impianto, lungo l'asse del perimetro a nord, è costituita da sequenza lineare di *Celtis australis* e aggregazioni arbustive su rilevato di terreno per meglio garantire la mitigazione tra la viabilità esterna della via Assano e la strutturazione dell'insediamento.

Lungo i viali interni, la sequenza è costituita da piante di *Tilia platyphyllos* con siepi controllate nel loro sviluppo tramite potatura costituite da *Laurus nobilis*, *Viburnum tinus* e *Viburnum opalis*.

L'intorno del bacino di laminazione è perimetrato e in parte colonizzato da piante idrofile, nella parte superiore a coronamento del margine; l'impianto è costituito da un'alternanza di *Populus alba*, *Salix alba* e *Alnus glutinosa*, unitamente, lungo le scarpate e in parte sul fondo dello stesso, da salice arbustivo.

Analogo sistema maggiormente naturalistico, nel sesto di impianto, è stato adottato per il rilevato di terra della barriera antirumore, dove c'è un'alternanza di alberi ad alto fusto, costituiti da *Platanus acerifolia*, *Fraxinus excelsior*, da consistenti impianti di essenze arbustive di macchia alta con *Cercis siliquastrum*, *Prunus rissardi*, *Corylus avellana* e *Laurus nobilis* e da ulteriori essenze arbustive tappezzanti, per la costituzione della macchia bassa, completata da un sistema di macchia media con viburni diversificati, *Euonymus europea*, *Frangula alnus*, *Ligustrum*, *Olivello spinoso* e *Rosa canina*.

L'insieme floristico, conferisce al sistema una biodiversità che trova riscontro anche nella frequentazione di alcune specie faunistiche minori sia stanziali che migratorie.

Maggiore serialità di impianto la si riscontra nelle aree destinate a parcheggio, in quanto il sistema degli stalli con la relativa distribuzione, determinano un obbligato inserimento di *Quercus ilex*.

L'area sul lato ovest è caratterizzata da un impianto con i percorsi ciclopeditoni e il margine definito dal viadotto Kennedy; le essenze arboree sono costituite da alberi ad alto fusto, *Platanus acerifolia*, *Fraxinus excelsior* e *Acer campestre*, in quanto l'area assume una consistenza ampia e articolata assumendo il ruolo di sistema di testa del parco lineare che attraverso il futuro quartiere Novello si conetterà al parco del Fiume Savio.

L'espansione del sistema commerciale si sviluppa sul lato nord dell'attuale aggregazione. Il sistema seriale è costituito da gallerie, su cui si affacciano le attività commerciali, che si collegano con l'attuale piazza e galleria esistenti. I nuovi sistemi connettivi, così come gli spazi e i percorsi, avranno coperture vetrate con struttura metallica analoghi agli esistenti in modo da creare unitarietà percettiva tra gli stessi.

Il nuovo impianto non influisce sul sistema planimetrico esistente ma solo morfologicamente sull'asse posto in fregio al lato nord dell'aggregazione commerciale esistente in quanto viene abbassata la quota di percorrenza per consentire di sviluppare in continuità gli attuali e nuovi spazi commerciali permettendo inoltre dal nuovo percorso di accedere alle zone di carico e scarico e alle aree dei parcheggi pertinenziali.

Il nuovo insieme introduce modifiche puntuali che non incidono sull'unitarietà dell'impianto originario.

Nella documentazione presentata sono inoltre stati forniti rendering fotografici da diversi punti di vista, rappresentativi della configurazione di progetto.

Rumore

Il piano urbanistico attuativo di riferimento è già stato oggetto di approvazione da parte dell'amministrazione comunale di Cesena con Delibera di C.C. n. 26 del 24/02/2011, previa acquisizione dei pareri favorevoli degli enti coinvolti. Nel Rapporto Ambientale si afferma quindi che la presente relazione si inserisce a valle di precedente valutazione di compatibilità acustica, concernente lo studio di fattibilità del Piano Urbanistico Attuativo originario e rimanda alle valutazioni precedenti per ciò che non riguarda direttamente le opere oggetto della variante di piano.

La valutazione preventiva è tesa ad indagare il rispetto dei limiti assoluti e differenziali di immissione, così come definiti in sede di D.P.C.M. 14/11/1997, presso i ricettori sensibili maggiormente esposti alle opere ed attività oggetto della variante stessa.

Nel Rapporto Ambientale viene rappresentata una sintetica descrizione delle opere relative all'intervento proposto in variante al programma integrato di intervento, rimandando la descrizione di dettaglio agli elaborati architettonici di progetto ed alla relazione tecnica illustrativa dell'intervento.

Nuove sorgenti

Con l'attuazione della variante di piano è previsto il futuro insediamento di attività commerciali, con esercizio esclusivamente durante il periodo di riferimento diurno, relativamente alle quali è possibile supporre la presenza delle seguenti nuove sorgenti di rumore in ambiente esterno:

- 2) Utenze tecnologiche per il riscaldamento/raffrescamento degli ambienti;
- 3) Flussi in/out di furgoni/bilici per l'approvvigionamento di materiali e prodotti e flussi veicolari correlati ai transiti in/out della clientela e dei dipendenti delle attività;
- 4) Rotazione veicolare presso le aree di parcheggio pertinenziali annesse alle attività.

Ai fini della caratterizzazione acustica, per quanto riguarda le utenze tecnologiche, deputate al condizionamento dei locali, si farà riferimento ai dati acustici riportati sulle schede tecniche fornite dai produttori delle macchine di prevista installazione sulla copertura degli edifici commerciali in ampliamento. In particolare, è prevista complessivamente l'installazione di n. 19 unità tipo Roof-Top raggruppate in n. 5 distinte isole tecnologiche poste alla quota di + 7,50 m.

Alla luce dei livelli di potenza sonora riportati nelle schede tecniche è possibile calcolare il livello di potenza sonora delle n. 5 sorgenti virtuali poste in corrispondenza del centro geometrico delle corrispondenti isole tecnologiche, dato dalla somma energetica delle componenti di emissione delle singole macchine che le costituiscono.

ID sorgente sonora	Lw sorgente virtuale, dB(A)	Tipologia di emissione sonora	Regime temporale di funzionamento	Distanza dal ricettore residenziale (R1) più esposto
Isola tech 1	104	Continua, stazionaria	diurno	128 m
Isola tech 2	106	continua, stazionaria	diurno	80,5 m
Isola tech 3	106	continua, stazionaria	diurno	79,5 m
Isola tech 4	97	continua, stazionaria	diurno	129,5 m
Isola tech 5	94	continua, stazionaria	diurno	187,5 m

Le suddette sorgenti sonore virtuali risulteranno collocate a quota +7,50 m; dal punto di vista dell'emissione sonora si considera una emissione di tipo continuo e stazionario, con regime temporale di funzionamento esclusivamente all'interno del periodo diurno di riferimento. Dette sorgenti risultano tutte assimilabili a sorgenti sonore di tipo puntiforme in relazione alla distanza dai ricettori più vicini ed essendo appoggiate al piano della copertura dei fabbricati in ampliamento, con emissione di tipo emisferica, per esse è corretto assumere un indice di direttività pari a, D=3 dB.

Per quanto riguarda i flussi incrementali di mezzi pesanti per il conferimento di prodotti ed i flussi incrementali di mezzi leggeri in/out si fa riferimento ai dati riportati dallo studio del traffico, in cui si evidenzia uno scostamento minimo tra i flussi di stato attuale ed i flussi di progetto espresso in termini di traffico medio orario diurno.

In particolare, per quanto riguarda i transiti dei mezzi pesanti si osserva un incremento sostanzialmente non rilevante con valori mediamente pari al decimo di punto sul traffico medio orario attuale.

Per quanto concerne i flussi di mezzi leggeri è complessivamente atteso un incremento del traffico dovuto alle attività del Montefiore pari mediamente a circa il 3% del traffico indotto dal Montefiore allo stato attuale. Gli scostamenti risultano più contenuti nel confronto fra il traffico complessivo dello stato di progetto ed il traffico totale di stato attuale.

Considerata l'entità dei flussi sopra indicati, in relazione anche al contesto urbanistico oggetto di indagine, risulta non sostanziale l'apporto energetico incrementale di detta tipologia di sorgente sul livello del rumore ambientale presso il sito in esame.

Per quanto riguarda infine la movimentazione presso le aree di parcheggio pertinenziali, che può essere cautelativamente stimata in n. 4 rotazioni giornaliere per ciascun stallo, si evidenzia, che, in relazione alla effettiva ubicazione dei ricettori residenziali, non emergono criticità sostanziali tra il progetto già approvato e la variante proposta, in quanto, considerate le distanze e la dislocazione delle rispettive aree, è possibile, a partire dal valore di SEL (Single Event Level) di un'autovettura in manovra di parcheggio, stimare apporti energetici incrementali non apprezzabili sul valore del LAeq diurno ai ricettori.

Ricettori sensibili

In merito alla individuazione dei ricettori critici, in quanto potenzialmente più esposti alle emissioni sonore generate dalle attività oggetto di variante di piano, si precisa che il ricettore sensibile ubicato a minore distanza dall'area di ampliamento risulta essere un edificio residenziale a due piani posto su via Assano, sul lato opposto della zona di ampliamento, in direzione nord. Si tratta di un edificio di n. 2 piani abitabili di altezza pari a circa 6 m posto alle distanze precedentemente indicate rispetto alle isole tecnologiche.

Il Comune di Cesena ha aggiornato nel 2012 il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale ai sensi della Legge Regionale 9 maggio 2001, n. 15, a seguito di approvazione della Delibera di C.C. n. 79 del 13/09/2012.

Dallo stralcio cartografico riportato nella relazione è possibile evidenziare che l'intera area di piano risulta inserita all'interno della classe acustica IV (Aree di intensa attività umana) dello stato di fatto, mentre il ricettore più prossimo all'ampliamento commerciale di variante risulta appartenere alla classe acustica III (Aree di tipo misto).

Per tale zona valgono i limiti prescritti dal D.P.C.M. 14 Novembre 1997, riportati nella tabella seguente.

CLASSE III	PERIODO DIURNO (6.00-22.00)	PERIODO NOTTURNO (22.00-6.00)
Limiti di emissione db(A)	55	45
Limiti di immissione assoluti db(A)	60	50
Limiti di qualità db(A)	57	47
Limiti differenziali db(A)	5	3

Per quanto riguarda le fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture presenti sul territorio, si evidenzia che il lotto su cui insiste il ricettore R1 individuato, risulta interno alla fascia di 30 ml individuata dal piano di classificazione acustica comunale per la via Assano, classificata nel tratto di interesse quale strada urbana di quartiere con limiti acustici definiti alle norme tecniche di attuazione del piano di zonizzazione pari a 70 e 60 dB(A) diurni e notturni rispettivamente. Lo stesso lotto risulta invece esterno alle fasce di pertinenza acustica stradale della strada Secante di Cesena. Il sito di indagine, infine, risulta esterno alle fasce di pertinenza acustica ferroviaria della linea Bologna-Ancona.

Campagna di misurazione

Per la campagna di rilievi acustici è stata utilizzata strumentazione conforme alle norme tecniche ed alla legislazione vigente.

Tutti i rilievi sono stati condotti conformemente alle prescrizioni dettate dal D.M. 16.03.98, Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico.

Le condizioni meteorologiche durante tutte le rilevazioni fonometriche effettuate sono risultate compatibili con la esecuzione delle misure stesse (assenza di precipitazioni, velocità del vento inferiore a 5 m/sec).

Nella effettuazione delle misure la capsula microfonica, da campo libero (con funzione random incidence attiva), è stata posta ad un'altezza di 4,0 ml rispetto al piano di campagna in accordo alla UNI 9884.

Tutti i rilievi fonometrici sono stati condotti con costante di integrazione temporale Fast, tramite campionamento in continuo, con intervalli di 0,12 secondi per tutto il tempo delle misurazioni.

Durante le rilevazioni il traffico circolante sulle infrastrutture viarie è risultato aderente alla normalità, considerato il periodo di osservazione, l'orario e la durata della misura, scelti per l'effettuazione dell'indagine.

Determinazione del rumore residuo e del Laeq, tr diurno

Nel caso in esame è possibile verificare che, nella condizione di stato attuale, la rumorosità ambientale presso il ricettore R1 oggetto del presente studio è correlata in maniera preponderante al rumore da traffico veicolare che interessa la prospiciente via Assano. L'area risulta inoltre influenzata con riferimento al rumore di fondo anche dalle emissioni sonore della Secante di Cesena oltre che da tutta la restante viabilità che circonda il sito indagato.

Il rumore prodotto dal traffico stradale è un fenomeno tipicamente variabile nel tempo essendo costituito dall'insieme delle emissioni sonore associate al transito dei singoli veicoli che compongono il flusso veicolare che risulta molto diversificato sia in relazione alla sua configurazione (scorrevole, congestionato, intermittente, ...) che alla tipologia di veicoli (leggeri, pesanti, motocicli), nonché modalità di guida, stato di manutenzione ecc..

Per caratterizzare quantitativamente questo rumore fluttuante nel tempo con modalità diversificate, il tecnico competente in acustica afferma che di solito non è necessaria la conoscenza dettagliata dei valori successivamente assunti dal livello di pressione sonora durante il tempo di misurazione, ma è invece sufficiente e anzi costituisce un'informazione più agevolmente utilizzabile, la conoscenza di alcuni descrittori acustici più sintetici, tra i quali il livello continuo equivalente Laeq.

All'interno della fascia di pertinenza stradale è richiesto di valutare il rumore da traffico separatamente da altre eventuali sorgenti sonore di diversa natura. All'esterno di detta fascia, il rumore da traffico stradale concorre, insieme alle altre sorgenti sonore, alla determinazione del rumore ambientale da confrontare con i valori limite assoluti di immissione. Il rumore stradale inoltre è escluso dall'applicazione dei valori limite differenziali di immissione e dei fattori correttivi da applicare al livello Laeq per tener conto della presenza di specifiche caratteristiche nel rumore (impulsività, componenti tonali, energia sonora predominante nell'intervallo 20-200 Hz).

Tale metodologia, richiedendo il monitoraggio in continuo per una settimana in ogni sito, è inconciliabile con la necessità di eseguire i rilevamenti in un numero consistente di posizioni di misura. D'altronde, il rumore del traffico stradale urbano, pur essendo un fenomeno aleatorio con fluttuazioni di livello sonoro nel tempo assai variabili, può essere caratterizzato, entro predefiniti margini di accuratezza, impiegando adeguate tecniche di campionamento temporale e procedure di classificazione degli andamenti temporali dei livelli Laeq, solitamente su base oraria, in tipologie definibili in termini statistici.

Nell'ipotesi di determinare il Laeq nel tempo di riferimento diurno e non l'andamento di Laeq su base oraria è opportuno eseguire i rilevamenti negli intervalli orari dalle 13,00 alle 17,00 periodo nel quale inoltre il Laeq,h approssima con sufficiente grado di precisione il Laeq, TR diurno (cioè il valore della differenza tra $Laeq,h - Laeq,TR$ è prossimo allo zero).

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si è proceduto alla campagna di misurazione fonometrica presso il ricettore posto su via Assano, attraverso l'effettuazione di n.1 misura fonometrica in continuo presso la postazione di misura denominata M1, riportata nella relazione.

In particolare, la postazione di misura M1 è stata individuata in posizione ricettore-orientata (stazione ubicata presso il parcheggio posto a lato del lotto del ricettore), alla stessa distanza della facciata perimetrale sud del ricettore dalla sede stradale della via Assano.

La suddetta misurazione è stata assunta per la determinazione del Laeq diurno e del rumore residuo presenti presso il ricettore in esame. A tal scopo, in data 22/06/2016, si è provveduto ad effettuare un rilievo

fonometrico diurno di durata pari a 30 minuti, nel periodo di osservazione compreso tra le ore 13:00 e le ore 17:00 al fine di giungere alla migliore approssimazione del LAeq,tr diurno. La misura presso la postazione M1 è stata presidiata in continuo dall'operatore. Durante il tempo di misura si è provveduto al conteggio dei transiti veicolari sulla via Assano, dati che si riportano su base oraria nella seguente tabella di sintesi.

Tempo di osservazione	Mezzi leggeri (veicoli/h)	Mezzi pesanti (veicoli/h)
13:00 – 17:00	299 (di cui 8 motoveicoli e 7 furgoni)	0

Si evidenzia che i dati sopra esposti risultano pienamente coerenti con quanto riportato per la via Assano nello studio del traffico.

Nella tabella seguente si riassumono gli elementi salienti della misurazione effettuata presso la postazione M1.

Postazione di misura M1 presso R1

N. ID	Altezza microfono (m)	Data misura	Tempo osservazioni e	Tempo misura (s)	Laeq db(A)	L90 db(A)
M1	4	22/06/16	13:00-17:00	1800	64,6	50,6

In relazione ai risultati sopra riportati si evidenzia che il LAeq misurato, che con buon grado di approssimazione risulta assimilabile al LAeq,tr diurno, risulta conforme al limite di immissione diurno stabilito all'interno della fascia acustica di pertinenza della via Assano, all'interno della quale è ricompreso il ricettore R1 (limiti acustici definiti alle norme tecniche di attuazione del piano di zonizzazione pari a 70 e 60 dB(A) diurni e notturni rispettivamente).

Il contributo della restanti sorgenti (comprese le altre vie di circolazione al di fuori delle rispettive fasce di pertinenza acustiche) risulta correttamente espresso dall'indice statistico percentile LAF90. Detto parametro rappresenta infatti il livello sonoro, ponderato A, misurato con costante di tempo Fast, che viene superato per il 90% del tempo di misura; esso consente di ottenere il livello sonoro tra un picco e l'altro di transito dei veicoli sulla via Assano, consentendo peraltro di ottenere una corretta stima del minimo rumore residuo diurno presso R1, in assenza dei transiti sulla via Assano.

Il livello sonoro suddetto risulta inoltre conforme al limite assoluto diurno di cui al DPCM 14/11/97 della classe III di appartenenza del ricettore R1.

Impatto acustico delle sorgenti fisse

Alla luce delle considerazioni sviluppate al precedente paragrafo rispetto a quanto già approvato in sede di valutazione del piano originario, si prevedono i seguenti livelli sonori incrementali al ricettore R1 maggiormente esposto:

Lp totale immesso in R1 dB(A): 63,6

Il livello di immissione sonora in R1 sopra calcolato risulta superiore al limite assoluto di immissione diurno proprio della classe acustica III, di conseguenza esso è tale da richiedere l'adozione di efficaci opere di mitigazione da prevedersi già nella fase progettuale, consistenti nella perimetrazione di tutte le n. 5 isole tecnologiche sopra identificate con barriere fonoassorbenti che, considerate le dimensioni in altezza delle unità emittenti, dovranno avere altezza minima costante pari a 3.00 m.

La perimetrazione con barriere fonoassorbenti di tutte le isole tecnologiche individuate risponde alla necessità di tutelare, oltre al ricettore residenziale R1, anche i ricettori residenziali presenti nell'intorno acustico di riferimento posti a maggiore distanza rispetto ad R1, nonché il nuovo ricettore direzionale che sorgerà ad ovest della zona di ampliamento commerciale.

Opere di mitigazione

In relazione alla necessità di progettare le opere finalizzate alla mitigazione dell'impatto acustico generato dalle sorgenti sonore fisse di futura installazione, collocate sulla copertura piana degli edifici in ampliamento, nel Rapporto Ambientale è stata valutata l'installazione di apposita barriera acustica

fonoassorbente, a contorno dell'area occupata dalle n. 5 isole tecnologiche così come individuate dal progetto.

Dimensionamento delle barriere fonoassorbenti

Si evidenziano di seguito gli elementi relativi al posizionamento ed al dimensionamento di barriere acustiche di mitigazione atte a garantire la conformità normativa in corrispondenza del ricettore R1 (e di tutti gli altri potenziali ricettori residenziali e direzionali), il quale rappresenta il ricettore sensibile di maggiore criticità nel ventaglio dei ricettori potenziali, fermo restando però che le soluzioni individuate nei confronti del ricettore R1 saranno adottate anche nei confronti di tutti i restanti ricettori, attraverso la perimetrazione continua di tutte le n. 5 isole tecnologiche in cui risultano raggruppate le unità roof-top. Si ipotizza, allo scopo suddetto, l'installazione di barriere acustiche antirumore, costituite da pannelli modulari, del tipo fonoassorbenti sui entrambi i lati, aventi massa superficiale superiore a 20 Kg/m², ed altezza costante pari a 3 m, che verranno installati in copertura dei corpi in ampliamento, a perimetro dell'area occupata dalle rispettive n. 5 isole tecnologiche.

Calcolo della attenuazione sonora con barriera fonoassorbente

Ai fini del corretto dimensionamento delle barriere fonoassorbenti, il tecnico progettista procede al calcolo dell'attenuazione sonora di barriera fonoassorbente presso il ricettore R1, con riferimento all'isola tecnologica n. 3 (il calcolo vale anche per quanto riguarda l'isola tecnologica 2 per sostanziale parità di potenza sonora e distanza), la quale per distanza da R1 e per livello di potenza sonora della sorgente virtuale rappresenta fra tutte quella di maggiore criticità acustica.

I livelli calcolati risultano cautelativamente validi anche per quanto riguarda l'attenuazione di barriera fonoassorbente in corrispondenza dell'isola tecnologica 2 che presenta sostanzialmente lo stesso livello di potenza sonora dell'isola tech n. 3 ed è posta alla distanza di 80,5 m contro 79,5 dell'isola tech 3.

In definitiva si ottiene in presenza di barriere fonoassorbenti il seguente livello di pressione sonora immesso dalle nuove sorgenti fisse di progetto in facciata del ricettore R1:

Lp totale R1 con barriera dB(A): 47,5

Livello di rumore ambientale in R1 con barriera fonoassorbente

Dal livello di pressione sonora diffratto in corrispondenza del ricettore R1, come sopra calcolato, per somma energetica con il livello di rumorosità residua riscontrata presso il ricettore (percentile L90 della fonometria acquisita), si ottengono i livelli assoluti di immissione in R1 in presenza di barriera acustica, da confrontarsi con i limiti assoluti normativi.

In particolare, relativamente al periodo di riferimento diurno:

$LA(R1;6-22; barr.) = Lp(R1, diff.) (+) LR \text{ dB(A)}$

da cui risulta:

$LA(R1;6-22; barr.) = 47,5 (+) 50,6 = 52,3 \text{ dB(A)} < 65 \text{ dB(A)}$ Limite assoluto di immissione diurno della classe acustica III

Valutazione di conformità ai limiti assoluti

Anche nella ipotesi maggiormente critica che possa essere presa in considerazione, ipotizzando, presso il ricettore R1, un Laeq del periodo di riferimento diurno, pari al livello massimo normativo, ammesso per la classe in esame (III), pari a 60 dB(A), si osserva che l'apporto energetico aggiuntivo dovuto alle nuove sorgenti sonore non determinerebbe il superamento dei limiti assoluti di immissione, né aggravio rispetto a quanto già approvato in sede di rilascio del piano originario a condizione che vengano realizzate le misure di mitigazione previste.

Il livello sonoro indotto dalla attuazione della variante, immesso al ricettore più esposto, risulta infatti inferiore di oltre 10 dB rispetto al limite assoluto di immissione diurno della classe III.

Valutazione di conformità ai limiti differenziali

Considerato il livello di rumore residuo (LR) diurno determinato come descritto, considerate le immissioni sonore delle utenze tecnologiche in copertura dei nuovi edifici commerciali ed il livello di rumore ambientale diurno (LA) al netto dei transiti stradali che non entrano nel computo del livello differenziale, si determina il livello differenziale di immissione diurno come da tabella di seguito riportata.

Ricettore	Periodo di riferimento	LA dB(A)	LR dB(A)	LD dB(A)	Valore limite dB(A)	Esito
R1	diurno	52,5	50,5	2	5	Conforme

LA ed LR arrotondati a 0,5 dB

Si evidenzia inoltre che, visto il livello del rumore ambientale sopra riportato, valutato in facciata dell'edificio ricettore, è possibile concludere, per il caso in esame, che anche in caso la valutazione venga ricondotta all'interno degli ambienti abitativi, così come previsto dalla normativa vigente, si determini la condizione di non applicabilità del criterio differenziale per un livello di rumore ambientale inferiore al limite di applicabilità diurno (50 dBA) del criterio differenziale ai sensi del DPCM 14/11/97. In tal caso infatti, considerando gli effetti di attenuazione sonora attraverso la finestra aperta (attenuazione che può essere stimata complessivamente pari a 5-7 dB, si otterrebbe un livello di rumore ambientale sicuramente inferiore al limite di 50 dB(A).

Con riferimento al clima acustico, nel Rapporto Ambientale si afferma che la variante di piano prevede oltre all'ampliamento sul versante nord della parte commerciale di cui ai precedenti paragrafi, anche la realizzazione della nuova caserma dei carabinieri presso la stessa area di sedime sulla quale era già prevista ed approvata con il piano originario la realizzazione di una torre direzionale-residenziale di altezza pari a 29 mt.: questa tipologia di edificio verrà invece realizzata circa 100 m ad est del lotto originario ed avrà una destinazione di tipo esclusivamente direzionale (ricettore solamente diurno).

Il Rapporto Ambientale conclude affermando che:

- l'attuazione delle opere previste dalla variante di piano determineranno un incremento non sostanziale del traffico pesante ed un incremento limitato del traffico leggero rispetto a quanto già previsto dal piano originariamente approvato, entrambi esclusivamente nel periodo di riferimento diurno;
- l'attuazione della variante al piano comporterà l'installazione di nuove utenze tecnologiche fisse, con esercizio nel periodo diurno, ubicate in copertura dei nuovi edifici commerciali in ampliamento. Dette macchine risulteranno raggruppate in n. 5 isole tecnologiche le quali dovranno venire schermate perimetralmente (senza soluzione di continuità) con idonee barriere fonoassorbenti di altezza costante pari a 3,00 ml;
- in presenza delle suddette opere di mitigazione l'immissione sonora delle nuove utenze presso i ricettori sensibili presenti nell'intorno di riferimento risulterà contenuta, verosimilmente tale da non determinare il superamento della soglia diurno di applicabilità del criterio differenziale e comunque contenuta nei termini di legge, per quanto riguarda il rispetto sia dei limiti assoluti di immissione sia dei limiti differenziali;
- l'attuazione della variante al piano comporterà la sostanziale equivalenza delle condizioni di clima acustico dei nuovi ricettori rispetto a quelli originariamente approvati, peraltro con un miglioramento del contesto generale inizialmente previsto, in quanto non è più prevista la realizzazione dell'asilo nido, in quanto l'edificio caserma comporta l'eliminazione dei ricettori residenziali e delle relative criticità ai piani superiori previsti dal progetto originario. Inoltre, la nuova torre direzionale di progetto sorgerà su un'area di sedime posta ad una maggiore distanza sia dalla linea ferroviaria sia dalla Secante e presso di essa risulterà non più presente la destinazione residenziale (come originariamente previsto nel piano già approvato) bensì presenza di soli uffici. Verranno eliminate di conseguenza le uniche criticità emerse nella originaria valutazione di clima acustico approvata, relative alle immissioni del rumore ferroviario nel periodo notturno, risolte in quella sede con la previsione di idonei parapetti continui ad azione schermante in corrispondenza dei balconi aggettanti, soluzioni architettoniche che dovranno comunque essere mantenute anche con riferimento alle facciate dell'edificio caserma.

In sede di Conferenza di Servizi Arpae, ha richiesto alcuni approfondimenti in merito alla matrice rumore riportati nell'elaborato F4 R01.

Nelle integrazioni presentate sono state ribadite le considerazioni sul clima acustico precedentemente effettuate ed in particolare evidenzia che la nuova torre direzionale sorgerà ad una distanza maggiore sia dalla linea ferroviaria sia dalla Secante rispetto a quanto già approvato. Inoltre evidenzia che presso tale

edificio non sarà più presente la destinazione residenziale precedentemente prevista ma la presenza di soli uffici che configurerà tale ricettore con esclusivo riferimento al periodo diurno.

Inoltre, in relazione a quanto emerso nelle valutazioni acustiche legate al piano urbanistico precedentemente approvato, visti gli aspetti migliorativi della variante e i recenti sopralluoghi effettuati, si afferma che in corrispondenza del futuro edificio direzionale risulteranno rispettati con buon margine di approssimazione i limiti assoluti di immissione diurni (classe IV).

- G) evidenziato che l'attuale configurazione determina flussi di traffico indotto elevati, soprattutto in corrispondenza della via Assano, al fine della migliore compatibilità di quanto previsto e di verifica territoriale della scelta urbanistica, lo studio acustico deve essere riferito sia alle aree immediatamente prospicienti la via Assano, sia alle aree oltre i 30 m della fascia acustica di pertinenza stradale, in particolare occorrerà valutare il clima acustico attuale e l'incremento di rumorosità nella configurazione finale. In caso emergessero criticità andranno progettate le eventuali necessarie mitigazioni.

In relazione a quanto richiesto è stata effettuata una ulteriore misura fonometrica presso la postazione denominata M2, individuata subito al di fuori della fascia di pertinenza acustica stradale della via Assano (stazione ubicata presso il parcheggio posto a lato del lotto del ricettore R1) avente profondità pari a 30 m, utilizzando strumentazione conforme alle norme tecniche ed alla legislazione vigente conformemente alle prescrizioni dettate dal D.M. 16.03.98.

La suddetta misurazione è stata condotta per determinare il L_{Aeq} diurno oltre la fascia dei 30 m e al contempo verificare a tale distanza il rispetto dei limiti assoluti di immissione diurni di cui alla classe acustica III del piano di classificazione acustica comunale.

In data 22/05/2017 è stato effettuato un rilievo fonometrico diurno di durata pari a 30 minuti, nel periodo di osservazione compreso tra le ore 13:00 e le ore 17:00 al fine di giungere alla migliore approssimazione del $L_{Aeq,tr}$ diurno.

Postazione di misura M2

N. ID	Altezza microfono (m)	Data misura	Tempo osservazioni e	Tempo misura (s)	L_{Aeq} db(A)	L_{90} db(A)
M2	4	22/05/16	13:00-17:00	1809	58,2	58

In relazione ai risultati sopra riportati si evidenzia che il L_{Aeq} misurato, che con buon grado di approssimazione risulta assimilabile al $L_{Aeq,tr}$ diurno, risulta conforme al limite assoluto di immissione diurno proprio della classe III di appartenenza delle aree poste a nord della via Assano, esterne alla fascia di pertinenza acustica stradale.

Il suddetto livello nel caso specifico rappresenta anche il livello di rumore residuo, ante operam, dell'intervento in esame, in quanto fuori dalle fasce acustiche stradali, tutto il rumore, anche quello stradale, concorre alla formazione del rumore residuo del sito.

Il livello sonoro suddetto risulta dunque conforme al limite assoluto diurno pari a 60 dB(A) di cui al DPCM 14/11/97 per la classe III.

Con riferimento alla situazione attesa in post operam (in presenza delle prescritte opere di mitigazione) al di fuori della fascia di pertinenza acustica della via Assano, prendendo a riferimento il livello sonoro immesso in facciata di R1 già calcolato e pari a 47,5 dB(A), considerati gli ulteriori 22,5 m di divergenza geometrica per arretrare sino alla postazione M2, è possibile verificare un livello sonoro immesso inferiore di oltre 10 dB rispetto al livello di rumore residuo misurato in M2, con effetti energetici incrementali sostanzialmente nulli.

Di conseguenza è possibile concludere che presso la stazione di misura M2 collocata subito al di fuori della fascia di pertinenza acustica della via Assano, saranno rispettati sia i limiti assoluti di immissione della classe acustica III sia i limiti differenziali, con riferimento al periodo diurno di effettivo funzionamento delle sorgenti sonore fisse.

- H) con riferimento all'impatto acustico delle sorgenti fisse, lo studio riguarda solamente il periodo diurno. Qualora dette sorgenti dovessero funzionare anche in periodo notturno, le valutazioni andranno svolte anche per tale periodo. Dovrà inoltre essere valutato anche l'impatto acustico dell'area di carico/scarico merci;

A tale proposito, nella relazione di impatto acustico si ribadisce che, in base a quanto dichiarato dalla committenza e dallo studio tecnico incaricato della progettazione, le nuove sorgenti sonore fisse avranno un regime temporale di esercizio esclusivamente diurno (dalle ore 8:00 alle ore 20:00).

Con riferimento alle nuove aree di carico-scarico, si evidenzia che risulteranno completamente schermate alla vista dei ricettori in quanto ubicate a latere di quella porzione della via Lucchi che risulterà totalmente coperta e schermata dai corpi di fabbrica degli edifici esistenti e di nuova realizzazione. È possibile quindi affermare che detta tipologia di sorgente sonora non determinerà incidenza alcuna sul rumore ambientale in corrispondenza dei ricettori sensibili.

I) gli studi andranno verificati alla luce delle eventuali modifiche del traffico interno all'area, prospettate nella conferenza dei servizi.

La relazione precisa inoltre che non sono previste modifiche dei regimi di traffico già prodotti dallo studio specialistico alla luce degli adattamenti della sezione stradale delle via Lucchi così come prospettati in sede di Conferenza dei Servizi

Infine, nella relazione integrativa relativa alla valutazione di compatibilità acustica, si rileva che, con riferimento al sub comparto 4 e a quanto evidenziato da Arpaie in sede di richiesta di integrazioni, con riferimento alla ipotizzata barriera in terra armata, posta a mitigazione delle emissioni sonore dell'area di parcheggio pubblico posta più a sud nel sub comparto 1-2, è stata presentata una relazione integrativa volontaria (datata 27/12/2016), dalla quale è risultato per il parcheggio sopra richiamato, un contributo al livello continuo equivalente del periodo di riferimento diurno pari a 45,0 dB(A). Tale livello sonoro, alla luce della campagna di misurazioni fonometriche effettuate in prossimità della via Assano, risulta inferiore di oltre 10 dB rispetto ai livelli di rumore ante opera che si possono riscontrare in sito, rendendo di fatto superflua e comunque ampiamente sproporzionata la prevista barriera in terra armata di altezza pari a quasi 4 m.

Si conclude che, considerata la distanza di 40 m tra la corsia più vicina e la facciata dei futuri edifici (peraltro con interposizione di una nuova strada di lottizzazione interna al sub comparto 4), la predetta barriera in rilevato potrebbe anche non venire realizzata senza che questo rechi pregiudizio alcuno circa il rispetto dei limiti assoluti di immissione in corrispondenza dei futuri ricettori.

Successivamente, a seguito della Conferenza di Servizi del 06/07/2017, sono state presentate integrazioni volontarie sull'impatto acustico, al fine di effettuare idonee valutazioni di conformità per gli ulteriori ricettori residenziali presenti nell'area circostante l'intervento (elaborato F5 R01). In tale documento si afferma che, ferma restando la dimostrata compatibilità dell'intervento nei confronti del ricettore più prossimo denominato R1 lungo la via Assano e per estensione di tutti gli altri ricettori ubicati sempre su via Assano posti ad una maggiore distanza dall'area di intervento e dalle sorgenti sonore di progetto, sono stati considerati i restanti ricettori interessati: il ricettore residenziale posto su via Lucchi, denominato R2 ed il ricettore residenziale posto a nord-ovest più prossimo alla futura nuova caserma dei carabinieri, denominato R3.

Per quanto riguarda il ricettore residenziale R2, posto sulla via Lucchi, sono stati riportati i risultati di una misura fonometrica a spot reperita in sito, effettuata in data 22/06/2016 in corrispondenza della facciata prospiciente alla via Lucchi, alla quota di 4 ml, per la verifica del clima acustico di stato attuale presso il ricettore.

All'interno del periodo di osservazione diurno 13:00-17:00, che meglio assimila il LAeq,TR diurno risulta un livello sonoro pari a 56,1 dB(A), conforme ai limiti assoluti di immissione propri della classe acustica IV di appartenenza del ricettore fissati pari a 65 dB(A) dal DPCM 14/11/97.

Dal momento che dall'analisi del traffico di cui al relativo studio specialistico, non risultano mutamenti sostanziali dei regimi di traffico e della tipologia dei mezzi, si ritiene congruo, in fase post operam, considerare l'apporto delle sorgenti sonore fisse di progetto che, di fatto risulteranno ampiamente schermate oltre che dalla barriera di progetto anche dal corpo di fabbrica del Montefiore esistente.

L'isola tecnologica in copertura del nuovo edificio che può espletare effetti sul ricettore R2 è rappresentata dall'isola tecnologica n. 3 ubicata alla distanza in linea d'aria di 139 m. Le restanti isole tecnologiche, oltre ad essere poste a distanza molto più elevata risulteranno ampiamente schermate, e conseguentemente non avranno effetti significativi sul ricettore in esame. L'isola tecnologica 3 presenta un livello di potenza sonora (descritto nella relazione del 28/06/2016), pari a 106 dB(A) che in campo libero determinerebbe un livello di pressione sonora immesso al ricettore pari a circa 55,1 dB(A). In presenza di una attenuazione sonora

minima da barriera fonoassorbente di progetto pari a 15 dB (l'attenuazione sonora effettiva risulterà ampiamente superiore per ulteriore effetto schermante del corpo di fabbrica esistente), si ottiene un livello sonoro immesso al ricettore pari a circa 40 dB(A), livello inferiore di oltre 10 dB al LAeq attuale e come tale insignificante dal punto di vista del contributo energetico al ricettore.

In ragione di tali valutazioni, nella relazione integrativa si conclude che anche in fase di post operam, presso il ricettore R2 il clima acustico odierno rimarrà sostanzialmente immutato.

Relativamente al ricettore R3, si evidenzia come questo potrebbe rivelarsi il ricettore maggiormente esposto alla presenza di eventuali macchine per il condizionamento locali ed unità di trattamento aria che si ipotizza in installazione presso il nuovo edificio caserma dei carabinieri, verosimilmente in corrispondenza della copertura del futuro edificio ad una distanza minima pari a 50 m (distanza minima nuova caserma – R3).

Considerato che la sorgente sonora nettamente preponderante nell'influenzare il clima acustico attuale presso R3 è rappresentata dalla sorgente stradale, nella relazione integrativa volontaria si è provveduto a determinare il LAeq,TR diurno di stato attuale sulla base dei regimi di traffico percorrenti la prospiciente via Assano, desunti dalle tabelle di stato attuale di cui allo studio specialistico sul traffico. È stato utilizzato un noto algoritmo empirico reperibile in letteratura secondo il metodo dell'*Ontario Ministry of Transportation and Communication* valido per configurazioni che non prevedono ostacoli fra sorgente e ricettore, fino ad una distanza massima di 200 m dalla strada.

Traffico attuale 2016 medio orario diurno

	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti
Via Assano sx direzione Cesena	304	4

Il livello sonoro continuo equivalente risulta pari a: $L_{aeq,tr} = 61,1$ dB(A), conforme al limite di immissione diurno stabilito all'interno della fascia acustica di pertinenza della via Assano, all'interno della quale è ricompreso il ricettore R3 (limiti acustici definiti alle norme tecniche di attuazione del piano di zonizzazione pari a 70 e 60 dB(A) diurni e notturni rispettivamente).

Nella configurazione post operam desunta dallo studio sul traffico si determina un incremento minimo del traffico medio orario diurno come segue:

Traffico progetto complessivo medio orario diurno

	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti
Via Assano sx direzione Cesena	304	4

con effetti non sostanziali sul LAeq, tr diurno: $L_{aeq,tr}$ (post opera) = 61,5 dB(A) che risulta anch'esso conforme al limite di immissione diurno stabilito all'interno della fascia acustica di pertinenza della via Assano.

Al fine di considerare l'apporto energetico incrementale di potenziali U.T.A. in copertura della nuova caserma, si è tenuto conto del fatto che il nuovo edificio caserma avrà un'altezza massima pari a 18 m con copertura piana sulla quale verranno verosimilmente ubicate tutte le utenze tecnologiche per il trattamento aria dei locali. Considerate le dimensioni e la volumetria dell'edificio si ipotizza in via cautelativa l'installazione di n. 10 unità di trattamento di elevata capacità.

Per la caratterizzazione acustica delle suddette sorgenti, nella relazione integrativa si afferma che si farà riferimento a dati acustici di unità di trattamento aria similari, già oggetto di rilevamento fonometrico in condizioni analoghe (campo libero, macchina appoggiata su piano riflettente in copertura di edificio, per volumetria comparabile a quella in oggetto).

Considerata la distanza minima cautelativa pari a 50 m tra sorgente e ricettore (minima distanza tra i due edifici), trascurando, in via cautelativa, l'attenuazione sonora offerta dal piano stesso della copertura ove risulteranno appoggiate le macchine (il ricettore non vede direttamente le sorgenti poste a 18 m di altezza), considerata la legge del campo libero con coefficiente di divergenza geometrica pari a 6 dB per raddoppio della distanza, si calcola il livello sonoro immesso da questa tipologia di sorgenti in facciata di R3:

$$L_p(\text{UTA caserma;R3}) = 37,7 \text{ dB(A)}$$

Sommando energeticamente il suddetto livello con $L_{aeq, tr}$ stradale riferito al post operam, si ottiene il valore di $L_{aeq, tr}$ di progetto. Essendo il livello di 37,7 dB(A) inferiore di ben oltre 10 dB al livello di 61,5 dB(A) sopra determinato, è possibile concludere sulla sostanziale irrilevanza di possibili U.T.A. sulla copertura della nuova caserma in termini di immissioni sonore al ricettore più vicino e sulla sostanziale conformità dell'intervento ai limiti assoluti e differenziali di immissione di cui al DPCM 14/11/97, con un livello differenziale contenuto al massimo entro 0,5 dB(A).

In sede dell'ultima seduta della Conferenza di Servizi è emersa la necessità di un allargamento della sede stradale del tratto della via Assano compreso tra l'intersezione con la via Montefiore ad ovest e la rotonda Merzagora ad est. In tale segmento infatti, la sede stradale risulta con sezione ridotta rispetto al tratto precedente (verso il Viadotto Kennedy) e successivo (tratto con immissione sulla rotonda Merzagora).

In sostanza il suddetto tratto della via Assano subirà un allargamento ed in particolare la carreggiata passerà dagli attuali 4,27 m a 8,50 m dello stato futuro ma sempre con doppia corsia di marcia.

Valutata la tipologia dell'intervento descritto, è possibile affermare che dal punto di vista acustico l'ampliamento della sede stradale senza aumento delle corsie di percorrenza non determinerà alcun incremento della rumorosità stradale rispetto alla condizione di stato attuale. È verosimile invece attendersi una maggiore fluidità del traffico che risulterà meno congestionato.

Energia

In relazione alla matrice in esame, nell'Elaborato F1 R01 Rapporto Ambientale, vengono analizzate le fonti energetiche convenzionali e rinnovabili impiegate nel progetto relativo alla modifica del centro commerciale e alla realizzazione della caserma dei Carabinieri.

Utilizzo di fonti energetiche convenzionali

Energia elettrica

L'energia elettrica consumata nelle attività in oggetto è utilizzata esclusivamente per l'illuminazione delle attività commerciali e della caserma e per l'alimentazione delle pompe di calore utilizzate per la climatizzazione degli ambienti.

Il consumo stimato per le attività sopra descritte risulta:

	Illuminazione e servizi vari	Climatizzazione ambienti (CDZ)
Caserma	60.000 kwh/anno	50.000 KWh/anno
Ampliamento centro commerciale	600.000 kwh/anno	370.000 KWh/anno

Complessivamente quindi il consumo stimato annuo risulta pari a:

110.000kWh/anno per la caserma

970.000kWh/anno per l'ampliamento del centro commerciale.

Gli insediamenti produttivi sopra descritti saranno serviti da una rete ENEL di distribuzione dell'energia elettrica, costituita da una serie di cabine di trasformazione che verranno realizzate nell'area oggetto dell'intervento e che saranno alimentate in anello da una linea Mt attualmente insistente nell'area Montefiore (integrati da un impianto fotovoltaico posto sulla copertura dell'edificio commerciale e della caserma). La nuova rete di cabine ENEL fornirà energia elettrica sia in Mt (Media Tensione pari a 15.000 V) che in Bt (bassa tensione pari a 400V) ai vari edifici e assorbirà l'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili per la quota ed il tempo di non utilizzo interno dell'energia prodotta dal sistema fotovoltaico.

Da una verifica fatta con il servizio tecnico dell'ENEL, la rete ENEL Mt attuale è in grado di servire l'area in maniera adeguata.

Gas metano

Il gas metano è utilizzato esclusivamente per l'alimentazione della cucina della caserma e l'alimentazione delle cucine degli appartamenti della caserma, nonché per l'alimentazione della caldaia di emergenza per il riscaldamento. Il centro commerciale non utilizza il gas perché utilizza sistemi a pompa di calore e l'allaccio alla rete di teleriscaldamento dell'area.

Si prevede una potenza di picco per le due attività pari a 300 KW (200 per la caldaia in emergenza e 100 per le 8 cucine degli appartamenti e per la cucina della caserma). L'adduzione gas alle attività verrà effettuata con l'allaccio alla rete di distribuzione del gas presente nell'area.

Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili

Nelle attività relative all'insediamento in oggetto è previsto l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili per la produzione di energia sia termica che elettrica.

Fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica

È prevista la installazione di impianti fotovoltaici sulla copertura della Caserma pari a 50 KWp e sull'ampliamento del centro commerciale pari a 180 Kwp per un totale di 230 KWp con una produzione annua media di 287.500 Kwh.

Fonti rinnovabili per la produzione di energia termica

È prevista l'installazione di impianti di produzione del calore e del freddo con pompe di calore aria/aria per il centro commerciale e con pompe di calore aria /acqua per la caserma. Per la produzione di acqua calda sanitaria sia per la caserma che per il centro commerciale, si utilizzano pompe di calore ad accumulo localizzate nei locali da servire.

Copertura del fabbisogno di energia

	copertura del fabbisogno di energia per la climatizzazione	copertura del fabbisogno di energia per acqua calda sanitaria
centro commerciale	57,40%	64,36%
caserma	55,10%	72,75%

Efficienza energetica degli edifici

L'efficienza energetica dei fabbricati risulta la seguente:

Indice di prestazione energetica del fabbricato relativo all'ampliamento del centro commerciale: 14,606 KWh/mq/anno

Indice di prestazione energetica del fabbricato caserma: 14,224 Kwh/mq/anno.

Le conclusioni del Rapporto Ambientale attestano che l'insediamento di progetto risulta sostenibile rispetto al sistema delle reti energetiche, rimandando l'analisi degli aspetti di dettaglio alle successive fasi di progettazione.

Misure di mitigazione e compensazione

Nel Rapporto Ambientale si evidenzia come i vari aspetti ambientali siano stati affrontati nel corso della progettazione dell'intervento sia esistente che di progetto al fine di rendere l'insediamento compatibile e sostenibile dal punto di vista ambientale.

A titolo esemplificativo vengono riportati i principali interventi previsti/realizzati in relazione ai precedenti progetti autorizzati:

- realizzazione di un sistema di accessi al sito tramite rotatorie al fine di rendere agevole l'ingresso/uscita dall'area di intervento;
- verifica della sostenibilità dell'intervento in termini di fattori di pressione sulle reti dei sottoservizi;
- analisi dei possibili utilizzi di risorse energetiche alternative e rinnovabili per le attività da insediare.

In relazione alla progettazione di idonee misure di mitigazione dell'impatto visivo, si specifica che sono già realizzate e comunque previste barriere verdi con dune di mitigazione, piante e siepi su tutta l'area e in particolare sulla via Assano.

Le principali misure di mitigazione/compensazione degli impatti previste sono le seguenti.

Mobilità e sosta

Si prevede il completamento della viabilità interna con interventi minimali su quanto già realizzato come l'aumento della dotazione di parcheggi. Tutto il sistema infrastrutturale esistente è già ampiamente adeguato alle necessità specifiche di accessibilità del sito.

Rumore

Le analisi hanno evidenziato la necessità di realizzare una serie di barriere acustiche agli impianti posizionati sulla copertura dell'edificio di progetto al fine di rendere compatibili le emissioni sonore. Inoltre si prevede l'inserimento di barriere sui terrazzi della zona residenziale della caserma al fine di mascherare il rumore ferroviario notturno. Nelle fasi progettuali successive saranno studiate le soluzioni più idonee al fine di ottemperare a tali prescrizioni.

Alla luce delle risultanze delle analisi eseguite nel Rapporto Ambientale si attesta che non sono necessarie ulteriori misure di compensazione internamente o esternamente alla zona di intervento con particolare riferimento ad inserimento di aree verdi o ampliamento dell'impianto fotovoltaico previsto.

In conclusione il Rapporto Ambientale sul PUA con valore ed effetti di relazione di Screening, attesta che "l'attuazione dell'Accordo di Programma è assolutamente sostenibile sui sistemi ambientali, paesaggistici e urbanistico-infrastrutturali. Le valutazioni ambientali degli interventi in progetto hanno restituito un quadro conoscitivo dal quale si rileva che non sussistono criticità ambientali o condizioni ostative alla realizzazione delle opere previste nell'accordo di programma".

Inoltre alla luce delle conclusioni espresse non è stato previsto nessun piano di monitoraggio per la verifica della sostenibilità dell'intervento che non comporterà modifiche significative allo stato attuale dell'area che risulta in gran parte urbanizzata e caratterizzata dalla presenza del comparto commerciale direzionale in attività.

Pareri acquisiti ai fini della valutazione ambientale

In data 30/06/2017 con nota acquisita al Prot. n. 17753 di pari data è stato trasmesso il parere formulato, ai sensi del Protocollo di intesa del 7 luglio 2008, in maniera congiunta da A.R.P.A. Sezione Provinciale di Forlì - Cesena con l'Azienda U.S.L. di Cesena, in ordine alle seguenti specifiche competenze:

1. parere ai sensi dell'art. 19 della L.R. 19/1982 e ss.mm.ii.
2. parere ai sensi degli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

1- Il Parere ai sensi della LR 19/82 è favorevole alle seguenti condizioni:

A) deve essere modificato l'art. n. 6 delle Norme del PUA: deve essere prevista la tutela e la preservazione nel tempo degli alberi secolari (tiglio, castagno) presenti nell'area cortilizia dell'edificio colonico di Via Assano;

B) devono essere programmate le azioni necessarie a superare le criticità di deflusso delle acque meteoriche del bacino del Fosso Torre;

C) relativamente agli aspetti acustici nulla osta purchè siano realizzate le barriere fonoassorbenti per mitigare la rumorosità degli impianti tecnici posti nei nuovi edifici, così come evidenziato nell'elaborato "barriere antirumore fonoassorbenti, elaborato Acu1-R01 giugno 2017".

Infine relativamente al sub comparto 4, di cui al momento non è prevista l'attuazione, le relative valutazioni acustiche saranno effettuate al momento della sua progettazione.

2-ARPA e AUSL congiuntamente ai sensi degli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., hanno espresso il seguente parere:

Anche per conto del Dipartimento di Sanità Pubblica di Cesena dell'A.U.S.L della Romagna si ritiene l'intervento ambientalmente compatibile alle condizioni sopra espresse.

Si precisa che nessuna valutazione è stata svolta per quanto riguarda l'area e l'edificio destinati alla "Caserma dei Carabinieri" perché non di competenza.

Osservazioni pervenute

Secondo quanto disposto dal combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 20/00 e dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. la Provincia, in qualità di autorità competente, si esprime in merito alla valutazione ambientale previa acquisizione delle osservazioni presentate, tenendone debitamente conto.

Con nota trasmessa in data 29 Novembre 2017 ed acquisita al prot. prov. n. 30448 del 29/06/2016, l'Amministrazione Comunale ha comunicato a questa Provincia che in merito al procedimento in oggetto a seguito di pubblicazione dell'avviso di deposito sono pervenute n. 9 osservazioni.

Di seguito si riportano le istanze arrivate all'Amministrazione comunale e la proposta di controdeduzione delle stesse.

n.	Data	Richiedente	Istanza	Proposta di controdeduzione comunale
1	31/10/17	Commercianti Indipendenti Associati	Modifica alle Norme di attuazione del PUA con inserimento di un articolo che regolamenti la distribuzione e la gestione delle aree private e di uso pubblico nella galleria commerciale.	L'osservazione non incide sui contenuti dell'accordo, ma regola aspetti di mera natura edilizia e gestionale. Il suo accoglimento comporta modifica alle sole norme di attuazione e non incide sui parametri urbanistici. Si propone l'accoglimento della osservazione.
2	03/11/17	Rossi Anna Maria	Modifica del perimetro del sub comparto 4 in allineamento con il confine catastale tra le p.lle 275 e 277 del foglio 112; si chiede di stralciare tale area dal comparto prevedendone la destinazione a "tessuto anni 60-70".	Si ritiene che l'osservazione non sia pertinente al procedimento, riguardando aree non oggetto dell'Accordo. Il piano integrato approvato già prevede che la stessa area sia esclusa dalla pianificazione attuativa. Si propone il non accoglimento della osservazione.
3	04/11/17	Antonelli Franco, Fabrizio, Vincenzo, Antonella, Tabasco Chiarina, Rossi Anna Maria, Mafalda, Vecchiarelli Manuela, Canducci Adriana, Turci Alice, Luca e Patrizia	1. Scomputo dagli oneri di urbanizzazione del comparto 4 della quota parte di urbanizzazione primaria che sarebbe stata a carico di CIA nel precedente assetto proprietario e urbanistico; 2. La pista ciclabile e la barriera acustica previste nel sub 1-2 siano collocate più a sud in modo da traslare la realizzazione della strada e dei parcheggi del sub 4;	Si ritiene che l'osservazione non sia pertinente al procedimento, in quanto riguarda l'attuazione del sub comparto 4, non oggetto del presente accordo. In particolare la seconda richiesta non tiene conto del fatto che strada e parcheggi del sub comparto 4 devono essere previsti all'interno della relativa perimetrazione e non in aree comprese in altro sub comparto. Si propone il non accoglimento della osservazione.
4	04/11/17	Vittorio Valletta	1.Sia inserito nell'Accordo che l'allargamento di via Assano venga realizzato prima dell'ampliamento del centro commerciale quale condizione a sostegno dell'intervento; 2.Il tratto di strada di via Cappelli sia ceduta al privato incambio di congruo compenso economico	1.Il cronoprogramma allegato all'accordo prevede che il completamento dell'allargamento di via Assano venga eseguito nel termine massimo di attuazione dell'accordo stesso, tenendo conto del fatto che le modifiche previste alla viabilità interna al comparto individuano l'accesso all'area commerciale in corrispondenza delle rotonda Lugaresi, mentre sulla via Assano gravitano i carichi dell'insediamento direzionale. Si ritiene di mantenere la previsione del cronoprogramma inteso quale termine massimo, mettendo in atto comunque i procedimenti per anticipare la realizzazione dell'allargamento. 2. Per quanto riguarda la seconda osservazione si ritengono applicabili le medesime modalità utilizzate nel caso dei parcheggi privati asserviti all'uso pubblico, ponendo a carico del soggetto attuatore la corresponsione di una somma per la mancata cessione dell'area al comune. Non si può parlare propriamente di cessione della via Cappelli al privato in quanto la proprietà è ancora in capo al privato stesso. Si propone il non accoglimento della

				<p>prima osservazione e l'accoglimento della seconda, con la conseguente modifica del testo dell'accordo e della convenzione.</p> <p>La somma è quantificata in euro 67.790,41 ottenuta applicando alla superficie di mq. 5 251 il valore unitario di €. 12,91 al mq utilizzato per tutte le aree asservite all'uso pubblico all'interno del comparto.</p>
5	04/11/17	Faggiotto Fabrizio vicepresidente del Comitato Centro Anch'io	<p>1. Sia verificato l'importo dei lavori relativo alla realizzazione della caserma dei carabinieri viste le presunte incongruenze nella definizione degli impegni economici fra le parti interessate.</p> <p>2. Sia stralciata dall'Accordo la progettazione e la realizzazione del quarto lato di Piazza del Popolo fermo restando l'impegno economico per la CIA</p>	<p>1. Come rilevabile dagli atti della selezione pubblica, l'originario importo dei lavori per la realizzazione della caserma era stato quantificato in euro 5.750.000 oltre ad IVA; di conseguenza è corretto l'importo di euro 5.500.000 ricalcolato a seguito del ridimensionamento delle superfici.</p> <p>2. In merito alla possibilità di stralciare dall'Accordo la progettazione e la realizzazione del quarto lato della Piazza del Popolo si precisa quanto segue: nel disciplinare le modalità ed i contenuti degli accordi di programma, l'art. 40 della L.R. 20/2000 prevede che la conclusione di un accordo di programma possa essere promossa per la realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di rilevante interesse pubblico. Non è previsto che le amministrazioni coinvolte richiedano ai privati promotori la corresponsione di somme oltre agli oneri dovuti per legge. La scelta di intervenire sull'area indicata è stata effettuata dalla Giunta comunale, ritenendo tale riqualificazione di rilevante interesse per la valorizzazione del centro storico.</p> <p>Infine non si ravvisa alcun conflitto di interesse nella realizzazione da parte del soggetto attuatore di un'opera dallo stesso finanziata, analogamente a quanto avviene per la stessa caserma dei carabinieri e - in tutti comparti di espansione - per tutte le opere di urbanizzazione.</p> <p>Si propone il non accoglimento della osservazione.</p>
6	04/11/17	Faggiotto Fabrizio vicepresidente del Comitato Centro Anch'io	<p>Sia inserito nell'Accordo che il certificato di conformità edilizia dell'ampliamento del centro commerciale e della casa colonica sia rilasciato solo a seguito del collaudo positivo delle opere di urbanizzazione e la cessione delle opere stesse e della caserma dei carabinieri</p>	<p>Con effetto dal 1 luglio 2017, in adeguamento alle modifiche introdotte nel testo unico dell'edilizia dal D.Lgs.222/2016, la legislazione regionale in materia edilizia (LR 15/2013) è stata modificata prevedendo che la conformità edilizia ed agibilità degli edifici sia asseverata dal direttore dei lavori e non più certificata dal</p>

				<p>Comune. Comunque l'art. 9 della bozza di convenzione allegata all'accordo elenca le opere necessarie alla asseverazione della conformità edilizia ed agibilità dei singoli fabbricati e prevede espressamente che: "<i>La conformità edilizia e agibilità dei singoli edifici potrà essere asseverata dopo che per le suddette opere sia stato eseguito il collaudo provvisorio e ne sia avvenuta la cessione con i relativi terreni al Comune di Cesena</i>". Si ritiene che l'agibilità degli edifici sia subordinata alla presenza delle necessarie urbanizzazioni di cui sia stata verificata la corretta esecuzione, mentre si può prescindere dal perfezionamento della acquisizione della caserma dei carabinieri, trattandosi di opera di urbanizzazione di valenza generale che non incide sulla funzionalità dei singoli immobili. Si propone il non accoglimento della osservazione.</p>
7	04/11/17	Faggiotto Fabrizio vicepresidente del Comitato Centro Anch'io	Siano corretti i dati relativi al trasferimento della superficie territoriale e della relativa capacità edificatoria dal sub 4 al sub 1-2	<p>I dati di superficie contenuti negli elaborati dell'Accordo sono corretti e provengono dalla approvazione del Piano integrato avvenuta con del. C.C. n.133 del 17.06.2002. In particolare ha concorso alla definizione della superficie del subcomparto 4 e di conseguenza alla relativa capacità edificatoria anche la maggiore area espropriata da ANAS per realizzazione dello svincolo della secante rispetto a quella prevista ed indennizzata. In fase di pubblicazione del Piano integrato gli allora proprietari proposero osservazione chiedendo che tale maggiore area espropriata venisse computata quale superficie territoriale del comparto al fine di compensare il mancato indennizzo. Dagli elaborati del Piano integrato risulta pertanto che la consistenza della superficie territoriale afferente alla proprietà Fiumana compresa nel comparto sia di mq. 3.783, pari al 3,623 % della totale, con una capacità edificatoria di mq. 1301 di SUL. Tali dati sono confermati nell'accordo. Si propone il non accoglimento della osservazione.</p>
8	06/11/17	Faggiotto Fabrizio vicepresidente del Comitato Centro Anch'io	Venga applicata la modalità di calcolo della SUL come definito dalla delibera dell'Assemblea legislativa n. 279/2010	<p>La delibera dell'Assemblea legislativa n. 279/2010 prevede, nella parte riguardante le disposizioni generali, che le definizioni tecniche dalla stessa descritte non trovino applicazione per i piani attuativi degli strumenti vigenti e devono essere utilizzate nei piani</p>

				<p>attuativi adottati successivamente al recepimento negli strumenti generali. Il comune di Cesena ha recepito le definizioni con l'adozione della variante 1/ 2014 (del.C.C. 7/2014) prevedendo espressamente che le nuove definizioni non trovino applicazione per gli interventi compresi nei piani attuativi convenzionati ed in quelli approvati per i quali continuano a valere le definizioni vigenti al momento della loro approvazione. In applicazione di tale dispositivo le varianti ai piani attuativi vigenti alla data di entrata in vigore delle nuove definizioni vengono approvate facendo riferimento alle definizioni vigenti al momento della originaria approvazione, al fine di mantenere coerenza nel dimensionamento insediativo già approvato e nel reperimento delle relative dotazioni.</p> <p>Si propone il non accoglimento della osservazione.</p>
9	06/11/17	Faggiotto Fabrizio vicepresidente del Comitato Centro Anch'io	Sia inserito nell'Accordo un onere aggiuntivo da quantificare in base al valore dei parcheggi e del verde pubblico extra standard, della scuola materna e del tratto stradale di via Cappelli in quanto previsti dal programma Integrato e non realizzati	<p>L'accordo contempla già che il soggetto attuatore corrisponda un onere aggiuntivo quantificato in euro €. 1.288.496 per i parcheggi ed il verde originariamente previsti come extrastandard; la previsione dell'asilo, introdotta con variante convenzionata nel 2011 insieme ad altre come il distributore carburanti ed all'ampliamento delle destinazioni residenziali, era stata compensata dalla realizzazione della rotatoria Edmeo Lugaresi, nonché di un parcheggio su area di proprietà comunale, opere già completate e collaudate. Si precisa che l'asilo non era stato previsto come destinazione pubblica (standard) bensì come destinazione privata. Essendo assolta la compensazione mediante la realizzazione delle sue opere pubbliche sopra indicate si ritiene di non dover proporre ulteriori oneri "compensativi" per tale intervento.</p> <p>Per quanto riguarda la seconda osservazione riguardante la via Cappelli, di cui si prevede l'asservimento all'uso pubblico in luogo della cessione, si ritengono applicabili le medesime modalità utilizzate nel caso dei parcheggi privati asserviti all'uso pubblico, ponendo a carico del soggetto attuatore la corresponsione di una somma per la mancata cessione dell'area al comune.</p> <p>Si prevede la corresponsione della</p>

				<p>somma di euro 67.790,41 applicando alla superficie di mq. 5 251 il valore unitario di €. 12,91.</p> <p>Si propone il parziale accoglimento della osservazione, limitatamente alla seconda parte.</p>
--	--	--	--	--

Considerate le premesse illustrative sin qui descritte, si svolgono le seguenti valutazioni finalizzate all'espressione dei pareri di competenza:

A) ESPRESSIONE DEL PARERE IN MERITO ALLA COMPATIBILITÀ DELLE PREVISIONI CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITÀ LOCALE DEL TERRITORIO AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008 E S.M.I.

La relazione geologica allegata all'Accordo di Programma fa diretto riferimento alle analisi ed alle prove realizzate per i precedenti Piani urbanistici, datati 2004 e 2010, sui quali questo Servizio ha già espresso il proprio parere di competenza.

Rispetto al Piano approvato, le modifiche più significative introdotte dalla Variante, dal punto di vista geologico, consistono essenzialmente nella diversa dislocazione di alcuni edifici, con la realizzazione della caserma dei Carabinieri, di una torre direzionale di 8 piani ed un ampliamento del centro commerciale.

Con riferimento al modello geologico precedentemente definito, la Relazione Geologica conferma la piena compatibilità delle modifiche apportate dalla Variante, in considerazione della situazione geologica e delle caratteristiche geotecniche locali.

L'area è ubicata in pianura, interessata da terreni di origine alluvionale continentale e di età pleistocenica, caratterizzati da continue alternanze verticali e laterali di diverse litologie, coesive e granulari. Le prove hanno anche rilevato la presenza di un primo livello ghiaioso, posto ad una profondità di 14 - 20 metri dal p.c.

Dal punto di vista geotecnico, l'analisi preliminare dei cedimenti attesi, sulla base delle prove disponibili, ha fatto ritenere necessario l'uso di fondazioni profonde (pali) per quelle quelle tipologie di edifici particolarmente impegnative per entità dei carichi e numero di piani.

Con riferimento alla pericolosità sismica, l'analisi dettagliata della suscettibilità alla liquefazione dei terreni in caso di sisma, mostra un rischio praticamente nullo. L'analisi di microzonazione di III livello, effettuata nel 2010, ha evidenziato valori di amplificazione del segnale sismico pari o inferiori a quella determinata con un'analisi semplificata di II livello, escludendo amplificazioni di tipo stratigrafico.

I risultati riportati nella relazione del 2010, dovranno essere tenuti in debito conto dal progettista, in sede di progettazione esecutiva (frequenza fondamentale di sito intorno a 4,2 Hz, Vs30 di 280 m/sec., un'accelerazione massima attesa di 0,343g ed una frequenza di massima amplificazione pari a 5,4 Hz.).

Sulla base dei dati contenuti nelle relazioni geologiche a firma dei Dott. Geologi Aldo Antoniazzi e Alfredo Ricci, si esprime **parere favorevole** nei confronti delle modifiche introdotte dalla Variante al PRG e dal PUA in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio.

B) ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO IN MERITO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA VAS AI SENSI DEGLI ARTT. DA 13 A 18 DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.

Gli elaborati complessivamente presentati riguardanti la realizzazione del progetto relativo alla modifica del disegno urbanistico all'interno dell'area di sviluppo urbano, nonché delle destinazioni d'uso, alla modifica dei parcheggi di uso pubblico e all'ampliamento della struttura commerciale localizzati in Comune di Cesena, appaiono sufficientemente adeguati ed approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi sia alla variante agli strumenti urbanistici che alla realizzazione del progetto, previsti dalla normativa vigente.

Preso atto della valenza urbanistica della VAS, di tutti gli elementi descritti nel Rapporto ambientale e delle relative misure cautelative definite al suo interno;

Dato atto che i contenuti delle 9 osservazioni pervenute sul procedimento in oggetto, durante la fase di deposito, risultano ininfluenti ai fini delle valutazioni ambientali degli elementi oggetto del presente Accordo di programma;

Considerato inoltre che va perseguito un adeguato rispetto dei criteri di sostenibilità e degli obiettivi prestazionali per una gestione del territorio che colleghi le trasformazioni urbanistiche ad affermati principi di sicurezza e tutela della qualità ambientale-territoriale **si formulano le seguenti considerazioni e le conseguenti condizioni:**

Procedimento di screening

Valutando positivamente l'approccio progettuale che caratterizza sia la Variante al PRG che il PUA e gli obiettivi di qualità assunti in esso va precisato che le valutazioni ambientali sono da intendersi cumulative per le procedure in oggetto.

B.1) Visto che con deliberazione di Giunta comunale n. 328 del 28/11/2017, si è concluso il procedimento di verifica (screening) del progetto escludendo l'ulteriore procedura di V.I.A. nel rispetto di alcune prescrizioni, **condividendo le considerazioni svolte dall'Amministrazione comunale, si ritiene necessario il recepimento di tutte le prescrizioni formulate nel procedimento di Screening;**

Rumore

B.2) Come evidenziato nel rapporto Ambientale l'attuazione della variante al piano comporterà la sostanziale equivalenza delle condizioni di clima acustico dei nuovi ricettori rispetto a quelli originariamente approvati, peraltro con un miglioramento del contesto generale inizialmente previsto, in quanto non è più prevista la realizzazione dell'asilo nido, in quanto l'edificio caserma comporta l'eliminazione dei ricettori residenziali e delle relative criticità ai piani superiori previsti dal progetto originario. Dato atto o inoltre che ancorchè non gli Enti Ambientali individuati non si sono espressi in merito **si ritiene necessario precisare che dovranno essere opportunamente valutati interventi di attenuazione del rumore in sede di progettazione esecutiva qualora si prevedesse la realizzazione di alloggi di servizio assimilabili alla residenza all'interno del Comando dei Carabinieri.**

Monitoraggio

Nonostante non si rilevano impatti significativi sulle matrici ambientali derivanti dalle modifiche previste si ritiene che le stime effettuate dal proponente in merito alle ricadute ambientali, vadano più propriamente e dettagliatamente verificate nell'ambito del previsto Piano di monitoraggio.

Ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. *“il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali”*. Si ritiene che le prescrizioni impartite e il monitoraggio ambientale siano strumenti utili al fine di contenere gli impatti e di controllare nel tempo gli effetti dell'attuazione degli interventi di progetto. Il monitoraggio del piano assume in questo senso il ruolo di verifica dell'efficacia delle condizioni ambientali descritte e stimate nel Rapporto Ambientale. A tal fine si ritiene necessario individuare alcuni indicatori di processo in grado di coglierne l'efficacia delle condizioni ambientali esposte nel Rapporto Ambientale e conseguentemente verificare il contributo dell'azione attivata rispetto al relativo obiettivo di sostenibilità.

B.3) Tenuto conto degli obiettivi assunti alla base dell'Accordo di Programma e preso atto che nella presente procedura non è stato predisposto, **si ritiene necessario ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs.**

152/2006 e ss.mm.ii. che sia redatto un apposito Piano di Monitoraggio dei principali impatti derivanti dall'attuazione del Piano.

Il Piano di monitoraggio nell'ambito della presente procedura di V.A.S. dovrà prevedere gli indicatori relativi alle seguenti componenti ambientali:

- 1) Mobilità;**
- 2) Rumore;**
- 3) Stato vegetazionale;**

1. Mobilità

In sede dell'ultima seduta della Conferenza di Servizi è emersa la necessità di un allargamento della sede stradale del tratto della via Assano compreso tra l'intersezione con la via Montefiore ad ovest e la rotonda Merzagora ad est. In tale segmento infatti, la sede stradale risulta con sezione ridotta rispetto al tratto precedente (verso il Viadotto Kennedy) e successivo (tratto con immissione sulla rotonda Merzagora).

In sostanza il suddetto tratto della via Assano subirà un allargamento ed in particolare la carreggiata passerà dagli attuali 4,27 m a 8,50 m dello stato futuro ma sempre con doppia corsia di marcia, ciò al fine di mantenere/migliorare gli attuali livelli di congestione delle infrastrutture viarie come riportato nel Rapporto Ambientale.

Si ritiene necessario predisporre il Monitoraggio dei flussi di traffico nelle sezioni di:

1. Via Assano sezioni 1b e 1d (come identificate nel Rapporto Ambientale);
2. Via Spadolini sezioni 2a e 2b (come identificate nel Rapporto Ambientale);
3. Via Stadio sezioni 2c e 2 d (come identificate nel Rapporto Ambientale);

A completa realizzazione del comparto, si richiede pertanto di contabilizzare nelle sezione indicate, almeno le seguenti grandezze:

- livello di congestione della rete stradale del comparto e del suo intorno nell'ora di punta di un sabato, assumendo quali informazioni di base i dati di traffico monitorati secondo le seguenti specifiche:
 - i flussi veicolari rilevati dovranno essere distinti in veicoli leggeri e veicoli pesanti;
 - le misurazioni dovranno essere effettuate in modo tale da poter caratterizzare al meglio gli spostamenti in ingresso ed in uscita dal comparto;

L'Amministrazione Comunale, sulla base dei dati del monitoraggio, dovrà impegnarsi ad aggiornare il proprio strumento di gestione della mobilità (P.R.I.M.) ed a prevedere, se del caso, gli interventi che dovessero rendersi necessari.

2. Rumore

Come evidenziato dall'esito della Verifica di screening il sito in esame è caratterizzato da una notevole complessità dal punto di vista acustico, in relazione sia alla molteplicità delle sorgenti esistenti sia per la presenza della linea ferroviaria e della Secante, che condizionano indiscutibilmente il clima acustico dell'area.

In relazione alle modifiche urbanistiche del comparto e alla nuova previsione relativa alla caserma dei Carabinieri, sono state evidenziate possibili problematiche a causa della vicinanza di tali infrastrutture.

Coerentemente con quanto prescritto dall'Amministrazione comunale si ritiene necessario che il Piano di Monitoraggio preveda, con riferimento alla fase post operam, la verifica del clima acustico secondo le specifiche determinate ai punti da 11 a 18 della deliberazione di Giunta comunale n. 328 del 28/11/2017.

Posto inoltre che ancorchè non gli Enti Ambientali individuati non si sono espressi in merito si ritiene necessario precisare che "Dovranno essere opportunamente valutati interventi di attenuazione del rumore in sede di progettazione esecutiva qualora si prevedesse la realizzazione di alloggi di servizio assimilabili alla residenza all'interno del Comando dei Carabinieri.

3. Vegetazione e Aspetti Naturalistici

In sede di Conferenza dei Servizi è emersa l'esigenza di creare un sistema di verde nelle aree di parcheggio, oggetto anche di minimo intervento, che consenta un'ombreggiatura continua ed efficace degli stalli. Il Piano Attuativo relativamente al sistema del verde, rispondendo in modo adeguato ai criteri definiti nel disciplinare

comunale, prevede lungo gli stalli la piantumazione di specie di 1° grandezza (alto fusto con raggiungimento di altezza delle piante superiore a 18 mt a maturità); tale sistemazione contribuisce, al contenimento della radiazione incidente al suolo, con conseguente miglioramento del microclima locale, solo nel momento di maggior sviluppo delle alberature.

Ciò di fatto prelude l'importanza della buona riuscita degli impianti e delle manutenzioni necessarie a garantire il definitivo affrancamento delle essenze impiantate.

Al tal fine si ritiene necessario che il Piano di monitoraggio preveda la verifica del buono stato di crescita e vegetativo degli alberi piantumati con le seguenti specifiche:

- **tenendo in considerazione che le essenze facenti parte delle specie di prima grandezza raggiungono diametri di circa 10-12 metri di sviluppo si ritiene plausibile che gli elementi piantumati possano considerarsi a regolare sviluppo vegetativo se dopo 10 anni dalla messa a dimora abbiano raggiunto una dimensione del diametro della chioma entro un range da 2,50 a 4,00 mt. tenendo anche in considerazione annate climatiche particolari (siccità o precipitazioni anomale); ciò consentirebbe di raggiungere un indice di ombrosità pari al 30 % della superficie considerata.**

Qualora gli esiti del monitoraggio rilevino un crescita vegetazionale irregolare e/o non compresa nel range previsto, gli uffici comunali potranno richiedere la sostituzione degli elementi vegetazionali e/o degli impianti ove gli stessi trovano dimora al fine di raggiungere il maggior grado di ombreggiatura possibile nei parcheggi proposti dal Piano Attuativo.

Atteso pertanto che per quanto riguarda le considerazioni ambientali formulate dagli Enti ambientali preposti e quelle formulate nel presente atto, si intendono qui integralmente richiamate: il loro recepimento da parte del Comune dovrà trovare puntuale riferimento preliminarmente all'approvazione del piano ai sensi di quanto previsto all'art. 15, comma 2 del D.lgs. 152/2006, nonché nella “dichiarazione di sintesi” di cui all'art. 17, comma 1 lett. b) del medesimo Decreto.

Dato atto che nell'attività istruttoria della procedura in oggetto hanno partecipato, oltre al Responsabile del procedimento, altri componenti del Servizio al fine di perseguire l'obiettivo di rafforzare la legalità, la correttezza e la trasparenza dell'azione amministrativa;

Dato atto, infine che questa Provincia provvederà a rendere pubblico l'esito della Valutazione di Sostenibilità Ambientale ai sensi dell'art. 17 comma 1 lett. a), del D. Lgs 152/06 e ss.mm.ii.;

VISTO il D.Lgs. n. 267/2000;

VISTA la Legge 7 aprile 2014, n. 56, recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”;

RICHIAMATO l'art. 1, comma 55, della Legge n. 56/2014, che stabilisce i poteri e le prerogative del Presidente della Provincia;

RICHIAMATO, altresì, l' art. 21-quater della L. n. 241/90;

DATO ATTO che, in osservanza dell'art. 147 bis del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, sono stati resi i pareri, allegati al presente atto quale parte integrante e sostanziale, espressi:

- dal Dirigente del Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale in merito alla regolarità tecnica;
- dal Dirigente del Servizio Finanziario, Informatica, Contratti e Appalti, in merito alla regolarità contabile;

Dato atto infine che il presente provvedimento è da considerarsi urgente per consentire al Comune di Meldola di assumere le proprie decisioni e proseguire celermente la propria azione pianificatoria;

Richiamate le premesse narrative;

DECRETA

- 1. Di esprimere parere favorevole, in relazione alla compatibilità delle previsioni oggetto di Accordo con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008.**
- 2. Di esprimere, ai sensi degli artt. da 13 a 18 del D.LGS. 152/2006 e ss.mm.ii., un parere motivato positivo nel rispetto delle condizioni riportate nella parte narrativa B) del presente atto.**
- 3. Di dare atto che l'Accordo di programma si compone degli elaborati elencati nell'allegato A) della presente delibera;**
- 4. Di trasmettere copia conforme del presente provvedimento deliberativo al Servizio Pianificazione Territoriale ed al Comune di Cesena per il seguito di competenza.**

Il presente decreto, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato **immediatamente eseguibile** e dunque efficace dal momento della sua adozione, stante l'urgenza di provvedere in merito ai sensi dell'art. 11, comma 6, dello Statuto provinciale.

Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica territoriale (PTCP) e comunale (PRG, PUA), ai sensi del combinato disposto dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. e dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., per l'acquisizione di immobile da destinare a sede del Comando Compagnia Carabinieri e contestuale potenziamento dell'insediamento commerciale "Montefiore".

Allegato A)

Elenco Elaborati

A. Relazione illustrativa dell' Accordo (*allegata in calce al presente accordo, contenente la descrizione degli interventi previsti*):

- Tabella 1 Elenco delle unità immobiliari con l'indicazione delle proprietà e evidenziazione della partecipazione all'intervento;
- Tabella 2 Superfici utili lorde suddivise per destinazioni d'uso;
- Tabella 3 Riepilogo dei costi di intervento;
- Tabella 4 Cronoprogramma (tempi di esecuzione del programma e diverse fasi temporali di realizzazione degli interventi);
- Scheda 1 S.T. di pertinenza del Centro Commerciale;
- Scheda 2 Schema Carico – Scarico;
- Scheda 3 Schema Parcheggi Pertinenziali;

B. Piano Urbanistico Attuativo - strumento urbanistico attuativo di iniziativa privata e relativi allegati contenente le soluzioni progettuali in scala adeguata:

- Relazione;
- A01b Documentazione catastale;
- TAVOLA A01 Planimetria dello stato di fatto e analisi delle aree limitrofe;
- TAVOLA A02 Planimetria di progetto con individuazione dei lotti;
- TAVOLA A03 Standard urbanistici ed aree in esubero;
- TAVOLA A04 Planivolumetrico;
- TAVOLA A04a Comparativo urbanizzazioni;
- TAVOLA A05a Profili e sezioni;
- TAVOLA A05b Destinazioni d'uso;
- TAVOLA A05c Parcheggi pertinenziali;
- TAVOLA A05d Distanze dai confini;
- TAVOLA A06 Planimetria delle tipologie edilizie;
- TAVOLA A06a Tipologie edilizie – Torre direzionale;
- TAVOLA A07 Planimetria delle aree da cedere;
- TAVOLA A08 Planimetria del verde;
- TAVOLA A09 Planimetria viabilità e segnaletica;
- TAVOLA A10 Planimetria delle connessioni ciclo pedonali;
- TAVOLA A11 Proposta irrevocabile per la costituzione di servitù ad uso pubblico della galleria e delle piazze;
- TAVOLA A11b Proposta irrevocabile per la costituzione di strada privata ad uso pubblico con vincoli d'orario su via Cappelli;
- TAVOLA A12 Studio di fattibilità allargamento via Assano;
- TAVOLA S 01 a Planimetria generale con quote altimetriche (stato attuale);
- TAVOLA S 01 b Planimetria generale con quote altimetriche (stato comparativo);
- TAVOLA S 01 c Planimetria generale con quote altimetriche (stato futuro);
- TAVOLA S 02 a Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque meteoriche (stato attuale);
- TAVOLA S 02 b Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque meteoriche (stato comparativo);
- TAVOLA S 02 c Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque meteoriche (stato futuro);
- TAVOLA S 03 a Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque nere (stato attuale);
- TAVOLA S 03 b Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque nere (stato comparativo);
- TAVOLA S 03 c Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque nere (stato futuro);
- TAVOLA S 04 a Planimetria generale con schema della rete di distribuzione acqua e gas metano (stato attuale);
- TAVOLA S 04 b Planimetria generale con schema della rete di distribuzione acqua e gas metano (stato comparativo);
- TAVOLA S 04 c Planimetria generale con schema della rete di distribuzione acqua e gas metano (stato futuro);

- TAVOLA S 05 a Planimetria generale con schema della rete elettrica di media e bassa tensione (stato attuale);
- TAVOLA S 05 b Planimetria generale con schema della rete elettrica di media e bassa tensione (stato comparativo);
- TAVOLA S 05 c Planimetria generale con schema della rete elettrica di media e bassa tensione (stato futuro);
- TAVOLA S 06 a Planimetria generale con schema della rete di telecomunicazioni Telecom (stato attuale);
- TAVOLA S 06 b Planimetria generale con schema della rete di telecomunicazioni Telecom (stato comparativo);
- TAVOLA S 06 c Planimetria generale con schema della rete di telecomunicazioni Telecom (stato futuro);
- TAVOLA S 07 a Planimetria generale con schema della rete di pubblica illuminazione (stato attuale);
- TAVOLA S 07 b Planimetria generale con schema della rete di pubblica illuminazione (stato comparativo);
- TAVOLA S 07 c Planimetria generale con schema della rete di pubblica illuminazione (stato futuro);
- TAVOLA S 08 a Planimetria generale con schema della rete di cablaggio fibre ottiche (stato attuale);
- TAVOLA S 08 b Planimetria generale con schema della rete di cablaggio fibre ottiche (stato comparativo);
- TAVOLA S 08 c Planimetria generale con schema della rete di cablaggio fibre ottiche (stato futuro);
- TAVOLA S 09 a Planimetria generale con schema della rete di teleriscaldamento (stato attuale);
- TAVOLA S 09 b Planimetria generale con schema della rete di teleriscaldamento (stato comparativo);
- TAVOLA S 09 c Planimetria generale con schema della rete di teleriscaldamento (stato futuro);
- TAVOLA S 10 a Planimetria generale con schema della rete di irrigazione verde pubblico (stato attuale);
- TAVOLA S 10 b Planimetria generale con schema della rete di irrigazione verde pubblico (stato comparativo);
- TAVOLA S 10 c Planimetria generale con schema della rete di irrigazione verde pubblico (stato futuro);
- TAVOLA S 11 a Planimetria sinottica tutti i sottoservizi (stato attuale);
- TAVOLA S 11 b Planimetria sinottica tutti i sottoservizi (stato comparativo);
- TAVOLA S 11 c Planimetria sinottica tutti i sottoservizi (stato futuro);
- RI 01 Relazione infrastrutturale;
- RI 02 Relazione tecnica schema delle reti di scolo delle acque meteoriche e dell'invarianza idraulica;
- CME 01 Computo metrico estimativo opere di urbanizzazione, verde pubblico, arredi e giochi;
- TAVOLA A12.s Studio di fattibilità allargamento Via Assano - Stralcio planimetria sottoservizi;
- All. A12.a Studio di fattibilità allargamento Via Assano
Relazione infrastrutturale e Relazione idraulica;
- All. A12.b Studio di fattibilità allargamento Via Assano - Computo Metrico Estimativo;
- All. 01 Documentazione fotografica dello stato di fatto;
- All. 02 Norme tecniche di attuazione;
- All. 03 Analisi di clima e impatto acustico;
- All. 03a Analisi di clima e impatto acustico – barriera antirumore parcheggio est;
- All. 03b Analisi di clima e impatto acustico – integrazione;
- All. 03c Analisi di clima e impatto acustico – 2° integrazione;
- All. 04 Rapporto ambientale – procedura di VAS (valutazione ambientale strategica) D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- All. 04a Relazione alla procedura di Screening;
- All. 05 Sintesi non tecnica del rapporto ambientale – procedura di VAS (valutazione ambientale strategica) D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- All. 06 Relazione illustrativa;

- All. 07 Relazione geologica;
- All. 08 Cronoprogramma;
- All. 09 Schema di convenzione;
- All. 10 Verbale di conferenza dei servizi I° Conferenza del 27/04/2017, II Conferenza del 06/07/2017;

C. Progetto edilizio definitivo *relativo alla caserma dei carabinieri, delle opere di urbanizzazione e del centro commerciale e relativi allegati – contenente le soluzioni progettuali in scala adeguata:*

PROGETTO EDILIZIO ESECUTIVO DELLA CASERMA DEI CARABINIERI

- TAV.AE01 Planivolumetrico;
- TAV.AE02 Pianta piano interrato;
- TAV.AE03 Pianta piano terra;
- TAV.AE04 Pianta piano primo;
- TAV.AE05 Pianta piani II°, III°, IV° e accesso copertura zona appartamenti;
- TAV.AE06 Pianta coperture;
- TAV.AE07 Prospetti Nord ed Est;
- TAV.AE08 Prospetto Sud e Ovest;
- TAV.AE09 Sezione A-A';
- TAV.AE10 Sezione B-B';
- TAV.AE11 Sezione C-C';
- TAV.AE12 Sezione D-D';
- TAV.AE13 Particolare 01;
- TAV.AE14 Particolare 02;
- TAV.AE15 Particolare 03;
- TAV.AE16 Particolare 04;
- TAV.AE17 Particolare 05;
- TAV.AE18 Particolare 06;
- TAV.AE19 Particolare 07;
- TAV.AE20 Particolare 08;
- TAV.AE21 Particolare 09;
- TAV.AE22 Particolare 10;
- TAV.AE23 Particolare 11;
- TAV.AE24 Particolare 12;
- TAV.AE25 Particolare 13;
- TAV.AE26 Particolare 14;
- TAV.AE27 Particolare 15;
- TAV.AE28 Particolare 16;
- TAV.AE29 Particolare 17;
- TAV.AE30 Particolare 18;
- TAV.AE31 Particolare 19;
- TAV.AE32 Particolare 20;
- TAV.AE33 Particolare 21;
- TAV.AE34 Particolare 22;
- TAV.ARF Relazione Fotografica;

Impianti Elettrici Esecutivo:

- TAV.CAN1 Planimetria canalizzazioni piano interrato;
- TAV.CAN2 Planimetria canalizzazioni piano terra;
- TAV.CAN3 Planimetria canalizzazioni piano primo;
- TAV.IE1 Planimetria impianto elettrico distribuzione piano interrato;
- TAV.IE2 Planimetria impianto elettrico distribuzione piano terra;
- TAV.IE3 Planimetria impianto elettrico distribuzione piano primo;
- TAV.IE4 Planimetria impianto fiv, impianti elettrici/speciali e canalizzazioni piano copertura;
- TAV.IE5 Planimetria e schema cabina MT/BT;
- TAV.IE6 Schema blocchi impianto elettrico;
- TAV.IE7 Schemi unifilari quadri elettrici;
- TAV.IE8 Schema unifilare impianto fotovoltaico;

- TAV.ILL1 Planimetria impianto illuminazione piano interrato;
- TAV.ILL2 Planimetria impianto illuminazione piano terra;
- TAV.ILL3 Planimetria impianto illuminazione piano primo;
- TAV.ILL4 Schema blocchi illuminazione di emergenza;
- TAV.BMS1 Schema generale impianto BMS;
- TAV.BMS2 Schemi quadri impianto BMS /Controllo ambiente;
- TAV.BMS3 Schemi quadri impianto BMS/ HVAC;
- TAV.SP1 Planimetria impianti speciali e td piano terra;
- TAV.SP2 Planimetria impianti speciali e td piano primo;
- TAV.SP3 Schema blocchi impianto TD;
- TAV.SP4 Schema blocchi impianto TV;
- TAV.ALL1 Planimetria impianto rivelazione incendi e diffusione sonora piano interrato;
- TAV.ALL2 Planimetria impianto rivelazione incendi e diffusione sonora piano terra;
- TAV.ALL3 Planimetria impianto rivelazione incendi e diffusione sonora piano primo;
- TAV.ALL4 Schema blocchi impianto rivelazione incendi;
- TAV.R-IE Relazione impianti elettrici speciali;
- TAV.CME-ES Computo metrico estimativo impianti elettrici speciali;

Impianti Meccanici Esecutivo:

- TAV.IDR1 Planimetria impianto idrico-sanitario e scarico acque nere piano interrato;
- TAV.IDR2 Planimetria impianto idrico-sanitario e scarico acque nere piano terra;
- TAV.IDR3 Planimetria impianto idrico-sanitario e scarico acque nere piano primo;
- TAV.CDZ1 Planimetria impianto di climatizzazione e adduzione gas piano interrato;
- TAV.CDZ2 Planimetria impianto di climatizzazione e adduzione gas piano terra;
- TAV.CDZ3 Planimetria impianto di climatizzazione e adduzione gas piano primo;
- TAV.CDZ4 Planimetria impianto di climatizzazione, ventilazione e adduzione gas copertura;
- TAV.PAN1 Planimetria impianto pannelli radianti piano primo e appartamenti tipo;
- TAV.VENT1 Planimetria impianto di ventilazione piano terra e piano interrato;
- TAV.VENT2 Planimetria impianto di ventilazione piano primo;
- TAV.VVF1 Planimetria prevenzione incendi piano interrato;
- TAV.VVF2 Planimetria prevenzione incendi piano terra;
- TAV.VVF3 Planimetria prevenzione incendi piano primo;
- TAV.SCH1 Schema funzionale impianti meccanici caserma;
- TAV.SCH2 Schema funzionale impianti meccanici residenze;
- TAV.REL-G Relazione generale impianti tecnologici;
- TAV.REL EE1/A Relazione generale d.m. del 26/06/2015 e dgr 967 del 24/07/2015 – caserma;
- TAV.REL EE2/A Relazione sulle strutture d.m. del 26/06/2015 e dgr 967 del 24/07/2015 – caserma;
- TAV.REL EE1/B Relazione generale d.m. del 26/06/2015 e dgr 967 del 24/07/2015 – residenze;
- TAV.REL EE2/B Relazione sulle strutture d.m. del 26/06/2015 e dgr 967 del 24/07/2015 – residenze;
- TAV.C.M.E. Computo metrico estimativo impianti meccanici;
- TAV. REL P.M.I. Piano manutenzione degli impianti tecnologici;
- Oneri della sicurezza;
- Computo metrico;

Piano della sicurezza:

- PSC Piano di sicurezza e coordinamento e fascicolo dell'opera;
- Fascicolo con le caratteristiche dell'opera;
- Allegati al piano di sicurezza e coordinamento e mod. di cant.;

PROGETTO EDILIZIO DEFINITIVO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE:

- All. REL 01 Relazione infrastrutturale;
- All. REL 02 Relazione tecnica schema delle reti di scolo delle acque meteoriche e dell'invarianza idraulica;
- Verifica invarianza scolo Due Torri;
- Invarianza nuovo parcheggio pertinenziale via Lucchi (lato via Spadolini);
- Tav.A01 Stato di fatto – Plani altimetria;
- Tav.A02b Stato futuro – Planoaltimetria;

- Tav A.02b.C01 Stato Futuro - Quadro C01;
- Tav A.02b.C02 Stato Futuro - Quadro C02;
- Tav A.02b.C03 Stato Futuro - Quadro C03;
- Tav A.02b.C05 Stato Futuro - Quadro C05;
- Tav A.02b.C06 Stato Futuro - Quadro C06;
- Tav A.02b.C07 Stato Futuro - Quadro C07;
- Tav A.02c Comparativo – Planimetria;
- Tav.A03 Stato futuro – Planimetria del verde;
- Tav.A04 Viabilità e Segnaletica;
- Tav.A05 Sezioni stradali;
- All. SE 01 Planimetria generale con quote altimetriche;
- All. SE 02 Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque meteoriche;
- All. SE 03 Planimetria generale con schema della rete di smaltimento acque nere;
- All. SE 04 Planimetria generale con schema della rete di distribuzione acqua e gas metano;
- All. SE 05 Planimetria generale con schema della rete elettrica di media e bassa tensione;
- All. SE 06 Planimetria generale con schema della rete di telecomunicazioni (TELECOM);
- All. SE 07 Planimetria generale con schema della rete di pubblica illuminazione;
- All. SE 08 Planimetria generale con schema della rete di cablaggio fibre ottiche;
- All. SE 09 Planimetria generale con schema della rete di teleriscaldamento;
- All. SE 10 Planimetria generale con schema della rete di irrigazione verde pubblico;
- All. SE 11 Stralcio planimetrico modifica Via Cappelli (strada privata ad uso pubblico con vincoli di orario);
- Tavola esplicativa oggetto di specifico permesso di costruire;
- All. SE 12 A 01 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 02 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 03 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 04 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 05 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 06 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 A 07 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi - stato attuale – Stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 01 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 02 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 03 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 04 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 05 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 06 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 B 07 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – tavola comparativa – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 01 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 02 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 03 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 04 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 05 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 06 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 12 C 07 Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – stato futuro – stralcio esecutivo;
- All. SE 13 Particolari costruttivi della rete di smaltimento acque meteoriche;
- All. SE 14 Particolari costruttivi della rete di smaltimento acque nere;
- All. SE 15 Particolari costruttivi della rete di distribuzione acqua e gas metano;
- All. SE 16 Particolari costruttivi della rete elettrica di media e bassa tensione – documentazione fotografica con posizione nuove cabine Mt/bt;
- All. SE 17 Particolari costruttivi della rete di telecomunicazioni e di cablaggio fibre ottiche;
- All. SE 18 Particolari costruttivi della rete di pubblica illuminazione;
- All. SE 19.a Particolari opere in c.a.;
- All. SE 19.b Particolari costruttivi arredo urbano;
- CME Computo metrico estimativo;
- VSR EDM Visure catastali - Estratto di Mappa;

Piano della sicurezza:

- PSC1 Piano della sicurezza e di coordinamento;
- PSC2 Piano della sicurezza e di coordinamento;
- PSC3 Piano della sicurezza e di coordinamento – Lavorazioni e schede tecniche allegate;
- PSC4 Piano della sicurezza e di coordinamento – Allegati;

PROGETTO EDILIZIO DEFINITIVO DEL CENTRO COMMERCIALE:

Progetto architettonico:

- RF Relazione Fotografica;
- RTD Relazione Tecnico Descrittiva;
- Tav A.All.01 Stato Futuro - Inquadramento Titoli Edilizi;
- Tav A.All.02 Stato Futuro - Superficie Territoriale Complessiva di Pertinenza al Centro Commerciale;
- Tav A.All.03 Proposta irrevocabile per la costituzione di servitù ad uso pubblico della galleria e delle piazze;
- Tav A.All.04 Proposta irrevocabile per la costituzione di strada privata ad uso pubblico con vincoli d'orario su Via Cappelli - piano interrato;
- Tav. AD1.01b Planivolumetrico;
- Tav. AD2.01a Stato di fatto – Planimetria d'inquadramento;
- Tav. AD2.01b Stato futuro - Pianta piano interrato Quota 27.60 m.;
- Tav. AD2.01c Comparativo - Pianta piano interrato Quota 27.60 m.;
- Tav. AD2.02a Stato di fatto - Pianta piano seminterrato Quota 31.60 m.;
- Tav. AD2.02b Stato futuro - Pianta piano seminterrato Quota 31.60 m.;
- Tav. AD2.02c Comparativo - Pianta piano seminterrato Quota 31.60 m.;
- Tav. AD2.02e Stato futuro - Pianta piano seminterrato Quota 31.60 m – schema dei percorsi in base alla L.13/1989;
- Tav. AD2.02f Stato futuro - Schema fogne Quota 31.60 m;
- Tav AD2.03a Stato di fatto – Pianta piano terra – Quota 35.20 m.;
- Tav. AD2.03b Stato futuro - Pianta piano terra Quota 35.20 m.;
- Tav. AD2.03c Comparativo - Pianta piano terra Quota 35.20 m.;
- Tav. AD2.03d Stato futuro - Pianta piano terra – Quota 35.20 m – Schema superfici.;
- Tav. AD2.03d1 Stato futuro - Pianta piano terra – Quota 35.20 m - Schema esplicativo della SUL;
- Tav. AD2.03d2 Stato futuro - Pianta piano terra – Quota 35.20 m - Schema esplicativo della SV;
- Tav. AD2.03e Stato futuro - Pianta piano terra – Quota 35.20 m – Schema dei percorsi in base alla L. 13/1989;
- Tav. AD2.03r Relazione di progetto per l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Tav. AD2.04b Stato futuro - Pianta piano coperture;
- Tav. AD2.04b2 Stato futuro - Pianta accessi coperture;
- Tav. ACUI Barriere antirumore – fonoassorbenti – planimetria p. copertura;
- Tav AD2.05 Stato futuro – Parcheggi pertinenziali P1;
- Tav. AD3.01b Prospetto AA' ;
- Tav. AD3.01c Prospetto AA' Comparativo;
- Tav. AD3.02b Prospetto BB' ;
- Tav. AD3.02c Prospetto BB' Comparativo;
- Tav. AD3.03b Sezione CC' ;
- Tav. AD3.03c Sezione CC' Comparativo;
- Tav. AD3.04b Sezione DD' ;
- Tav. AD3.04c Sezione DD' Comparativo;
- Tav. AD3.05b Sezione EE' ;
- Tav. AD3.05c Sezione EE' Comparativo;
- Tav. AD3.06b Sezione FF' ;
- Tav. AD3.06c Sezione FF' Comparativo;
- Tav. AD3.07b Sezione GG' ;
- Tav. AD3.07c Sezione GG' Comparativo;
- Tav. AD3.08b Sezione HH' ;
- Tav. AD3.08c Sezione HH' Comparativo;
- Tav. AD3.09b Sezione II' ;
- Tav. AD3.09c Sezione II' Comparativo;
- Tav. AD3.10b Sezione LL' ;

- Tav. AD3.10c Sezione LL' Comparativo
- Tav. AD3.11b Sezione MM';
- Tav. AD3.12b Stato futuro - Sezione Tipo via Cappelli;
- Tav AD3.13bc Sezione Trasversale Ingresso Nord – Stato Futuro e Comparativo;
- Tav. SE 11(Arch) Stralcio planimetrico modifica Via Cappelli (Strada privata ad uso pubblico con vincoli di orario) – Tavola esplicativa;
- Tav. SE 12(Arch) Parcheggio ingresso Via Assano - Planimetria sinottica tutti i sottoservizi – Stralcio esecutivo;

Impianti meccanici e VVF:

- Rel-VF Relazione prevenzione incendi;
- Tav.VF1 Planimetria progetto di prevenzione incendi piano interrato;
- Tav.VF2 Planimetria progetto di prevenzione incendi piano terra;
- Tav.VF3 Planimetria progetto di prevenzione incendi piano rialzato;
- Tav.VF4 Planimetria progetto di prevenzione incendi copertura;
- Tav.VF5 Progetto prevenzione incendi Sezioni;
- Tav.VF6 Schema funzionale impianto antincendio e sprinkler;
- REL EE1 Relazione generale d.m. del 26/06/2015 e dgr 967 del 24/07/2015 – Edifici di nuova costruzione;
- REL EE2 Fascicolo strutture – Allegato della relazione tecnica D.M. del 26/06/2015 DGR 967 del 24/07/2015;
- Tav.CDZ1 Planimetria impianto di climatizzazione negozi e galleria – piano camminamenti sotto copertura;
- Tav.CDZ-SCH1 Schema tipo impianto di climatizzazione negozi e galleria;
- REL.I.T. Relazione impianti tecnologici;
- FV01 Planimetria impianto fotovoltaico – Piano copertura;
- FV02 Schema blocchi impianto fotovoltaico;
- IL01 Planimetria impianto di illuminazione e illuminazione d'emergenza – Piano interrato;
- IL02 Planimetria impianto di illuminazione e illuminazione d'emergenza – Piano terra;
- IL03 Planimetria impianto di illuminazione e illuminazione d'emergenza – Piano rialzato;
- IL04 Planimetria impianto di illuminazione e illuminazione d'emergenza – Piano copertura;
- Tav.IE01 Planimetria impianto elettrico piano interrato;
- Tav.IE02 Planimetria impianto elettrico piano terra;
- Tav.IE03 Planimetria impianto elettrico - piano rialzato;
- Tav.IE04 Planimetria impianto elettrico - piano copertura;
- Tav.IE05 Planimetrie e schemi unifilari cabine MT/BT;
- Tav.IE06 Planimetria impianto di terra generale - piano terra;
- Tav.IE07 Schema blocchi impianto elettrico parti comuni;
- Tav.IE08 Schema blocchi impianti elettrici negozi;
- R.I.E. Relazione impianti elettrici;

Strutturale:

- IPRIPI 01 Pianta Piano primo;
- RT 01 Relazione tecnica ampliamento - Centro Commerciale (blocco E1 - E2 - E3 – E4);
- RT 02 Relazione tecnica modifiche Corpo c7 (blocco E6);
- Tav. 4.1 Pianta solaio Livello fondazioni;
- Tav. 4.2 Pianta solaio Primo livello;
- Tav. 4.3 Pianta solaio Secondo livello;
- Tav. 4.4 Pianta solaio Livello copertura;
- Tav. 4.5 Sezione generale di cassero;
- RT 03 Relazione tecnica risanamento e ampliamento casa colonica (blocco E5.a – E5.b);
- Relazione tecnica modifiche Ex granaio (blocco E5.c);
- Tav. 4.7 Elaborato grafico Ex granaio (blocco E5.c);

CASA COLONICA

Architettonico:

- Tav. AD4.All.1 Relazione;
- Relazione tecnica integrativa;
- Tav. AD4.01a Stato di fatto – Inquadramento e rilievo fotografico;

- Tav. AD4.01b Planivolumetrico;
- Tav. AD4.02a Stato di fatto – Piante, prospetti e sezioni;
- Tav. AD4.02.01b Stato futuro Piano interrato;
- Tav. AD4.02.01c Comparativo Piano interrato;
- Tav. AD4.02.02b Stato futuro Piano terra;
- Tav. AD4.02.02c Comparativo Piano terra;
- Tav. AD4.02.03b Stato futuro Piano primo;
- Tav. AD4.02.03c Comparativo Piano primo;
- Tav. AD4.02.04b Stato futuro Pianta coperture;
- Tav. AD4.02.04c Comparativo Pianta coperture;
- Tav. AD4.03.01b Stato futuro Prospetti;
- Tav. AD4.03.01c Comparativo Prospetti;
- Tav. AD4.03.02b Stato futuro Prospetti;
- Tav. AD4.03.02c Comparativo Prospetti;
- Tav. AD4.04.01b Stato futuro Sezioni;
- Tav. AD4.04.01c Comparativo Sezioni;
- Tav. AD4.04.02b Stato futuro Sezioni;
- Tav. AD4.04.02c Comparativo Sezioni;
- Tav. AD4.04b Stato futuro Parcheggi pertinenziali P1;
- Tav. AD4.05.02b Schema dei percorsi in base alla legge 13/1989;
- Tav. AD4.05.02r Relazione di progetto per l'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Tav. AD4.05.03b Stato futuro Schema fogne;

Impianti:

- RIST_IE01 Planimetrie e schema blocchi impianto elettrico ristorante;
- RIST_IL01 Planimetrie impianto di illuminazione e illuminazione d'emergenza ristorante;
- RIST_CDZ SCH Schema funzionale impianto di climatizzazione invernale ed estiva ristorante;
- REL EE3 Relazione tecnica generale D.M. 26/06/2015 e DGR 967 del 24/07/2015 Ampliamento edificio (ristorante);
- REL EE4 Fascicolo strutture, allegato della relazione tecnica D.M. 26/06/2015 e DGR 967 del 24/07/2015 (ristorante);
- REL EE5 Relazione tecnica generale D.M. 26/06/2015 e DGR 967 del 24/07/2015 Edificio esistente (ristorante);
- REL EE6 Fascicolo strutture, allegato della relazione tecnica D.M. 26/06/2015 e DGR 967 del 24/07/2015 (rist esistente);

Strutturale:

- RT 03 Relazione tecnica risanamento e ampliamento casa colonica (blocco E5.a E5.b);
- Relazione tecnica modifiche Ex granaio (blocco E5.c);
- Tav. 4.6.a Pianta solaio livello fondazioni casa colonica (blocco E5);
- Tav. 4.6.b Pianta solaio primo livello casa colonica (blocco E5);
- Tav. 4.6.c Pianta solaio secondo livello casa colonica (blocco E5);
- Tav. 4.6.d Pianta solaio livello copertura casa colonica (blocco E5);
- Tav. 4.6.e Sezione A-A e Sezione B-B casa colonica (blocco E5);

D. Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale *contenente:*

- D.1 Relazione Variante PTCP;
- D.2 Relazione di VALSAT;
- D.3 VALSAT Sintesi non tecnica;

E. Variante al Piano Regolatore Generale *contenente:*

- E.1 Relazione per la Variante urbanistica;
- E.2 Norme di Attuazione PS1 (stralcio);
- E.3 Allegati Normativi PS1 A4 (stralcio);
- E.4 Stralci cartografici della Tavola dei Sistemi -stato vigente e stato modificato (stralcio PS2.1.9);
- E.5 Stralci cartografici della tavola dei Servizi -stato vigente e stato modificato (stralcio PG 2.6.9);
- E.6 Verifica di assoggettabilità a VAS;
- E.7 Sintesi non tecnica;
- E.8 Controdeduzioni alle osservazioni;

F. Elaborati di screening:

- F.1 Rapporto ambientale;
- F.2 Sintesi non Tecnica;
- F.3 Valutazione compatibilità acustica;
- F.4 Integrazione a seguito della conferenza dei servizi del 27/04/2017;
- F.5 Integrazione a seguito della conferenza dei servizi del 06/07/2017;
- F.6 Provvedimento di screening;

Nota:

Gli elaborati relativi al Progetto esecutivo della Caserma dei Carabinieri sono elencati nel presente allegato, poiché costituiscono parte integrate dell'Accordo di Programma, ma non materialmente presenti negli atti poiché coperti da Segreto militare ai sensi del combinato disposto del R.D. 11 Luglio 1941 e della L. 24 ottobre 1977 n. 801.



PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

(Decreto prot. n. 1566 del 22/01/18)

Pareri ex art. 6-bis della L. 241/1990

Il sottoscritto Ing. Stefano Rastelli Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale dichiara che non sussistono situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale ex art. 6-bis L. 241/1990:

Stefano Rastelli

La sottoscritta Alessandra Guidazzi – Responsabile del Procedimento dichiara che non sussistono situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale ex art. 6-bis L. 241/1990:

Alessandra Guidazzi

Pareri dei Responsabili dei Servizi, in osservanza dell'art. 147 bis del D.Lgs. 267/2000:

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA:

Il sottoscritto esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica e alla correttezza dell'azione amministrativa

Il sottoscritto esprime parere NON FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica e alla correttezza dell'azione amministrativa

Li, 22.01.2018

IL DIRIGENTE/
TITOLARE DI POSIZIONE
ORGANIZZATIVA

Stefano Rastelli

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE:

Atto non comportante riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Li, 22/1/18

IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

[Signature]

Atto comportante riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente. Il sottoscritto esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile

Il sottoscritto esprime parere NON FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile

Li,

IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

Il presente decreto è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate, come segue:

IL PRESIDENTE

DREI DAVIDE

IL SEGRETARIO GENERALE

BAGNATO FRANCESCA