



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

GIUNTA PROVINCIALE

SEDUTA DEL 15 Giugno 2010

In seduta odierna, alle ore 08:00, nella sala delle adunanze della Residenza Provinciale, Piazza G. B. Morgagni n. 9 – Forlì, previo avviso del Presidente, si è riunita la Giunta Provinciale, nelle persone dei Signori:

1)	BULBI	MASSIMO	-	PRESIDENTE
2)	RUSSO	GUGLIELMO	-	VICE PRESIDENTE
3)	BAGNARA	GIANLUCA	-	ASSESSORE
4)	BARAVELLI	BRUNA	-	ASSESSORE
5)	BELLAVISTA	IGLIS	-	ASSESSORE
6)	BRUNELLI	MAURIZIO	-	ASSESSORE
7)	CASTAGNOLI	MAURIZIO	-	ASSESSORE
8)	FRANCIA	GIANFRANCO	-	ASSESSORE
9)	GARBUGLIA	LUCIANA	-	ASSESSORE
10)	MERLONI	DENIS	-	ASSESSORE
11)	MONTESI	MARINO	-	ASSESSORE

Presiede il PRESIDENTE BULBI MASSIMO.

Assiste il SEGRETARIO GENERALE UGUCCIONI LUCA.

Il numero è legale, la seduta è aperta.

Nel corso della seduta viene discussa la seguente proposta di deliberazione.

PROT. GEN. N. 60254/2010 DELIBERAZIONE N. 268

COMUNE DI FORLÌ'. PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA RELATIVO A ZONA PRODUTTIVA DI NUOVO INSEDIAMENTO D3.2 -34, VIA DUE PONTI ANG. VIA TRENTOLA, IN LOC. SAN GIORGIO. ESPRESIONE PARERE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. N. 19 DEL 30.10.2008; FORMULAZIONE OSSERVAZIONI AI SENSI ART. 35 DELLA L.R. 20/2000, COME MODIFICATO DALLA L.R. 6/2009; DECISIONE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AI SENSI ART. 5 DELLA L.R. 20/2000 E S.M.I.

LA GIUNTA PROVINCIALE

Visto il Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo alla Zona Produttiva di Nuovo Insediamento D3.2 - 34, ubicata tra le vie Due Ponti e Trentola, in loc. San Giorgio, nel Comune di Forlì, trasmesso a questa Amministrazione Provinciale in data 03.02.2010 (agli atti con prot. prov.le n. 11222 del 09.02.2010) ai sensi e per gli effetti delle seguenti norme:

- art. 5 della L.R. 19/2008 (ex parere art. 37 della L.R. 31/2002, come modificato dall'art. 14 della L.R. 10/2003);
- art. 35 della L.R. 20/2000, come modificato dalla L.R. 6/2009;
- art. 12 del D.lgs. 152/2006, come modificato dal D.Lgs.4/2008.

Premesso che

il Comune di Forlì è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC), Piano Operativo Comunale (POC) e Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), ai sensi dell'art. 43, comma 5, della L.R. 20/2000, approvati con deliberazione del Consiglio Comunale n. 179 del 01.12.2008;

il presente piano urbanistico attuativo, disciplinato dal Piano Operativo Comunale, è stato trasmesso ai sensi dell'art. 35 della L.R.20/2000, come modificata dalla L.R. 6/2009, quale piano conforme alla strumentazione operativa comunale.

Richiamato quanto segue:

- nell'ambito della formulazione delle osservazioni la Provincia esprime, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19 del 30.10.2008, il parere sulla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio;
- in ossequio all'art. 35, comma 4 della L.R. 20/2000 come modificata dalla L.R. 6/2009, la Giunta Provinciale può formulare osservazioni relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore alle quali i Comuni sono tenuti, in sede di approvazione del piano attuativo, ad adeguarsi ovvero ad esprimersi sulle stesse con motivazioni puntuali e circostanziate.

Richiamato per il caso specifico che:

- in base al combinato disposto dell'art. 35, comma 1, e dell'art. 6, comma 3 bis, del Decreto n. 152/2006, come sostituiti dall'art. 1 del suddetto D. Lgs. 4/2008, il piano in oggetto è sottoposto alla "verifica di assoggettabilità" di cui all'art. 12 del novellato D. Lgs. 152/06;
- la L.R. 6/2009 ha integrato nella L.R. 20/2000 gli adempimenti in materia ambientale disposti dal suddetto D.lgs. 152/2006 e s.m.i. disciplinando, all'art. 5 della medesima L.R. 20/2000, la "*valutazione di sostenibilità e monitoraggio dei piani*";
- il piano presentato non è in variante al POC, tuttavia, non ricorrendo le circostanze di cui al comma 4 del suddetto art. 5, il PUA in esame risulta soggetto alla valutazione di sostenibilità sopra richiamata;
- pertanto, ai sensi dell'art. 5, comma 7 della medesima L.R. 20/2000, la Provincia, in veste di autorità competente, si esprime in merito alla valutazione ambientale per i PUA nell'ambito delle osservazioni al Piano depositato di cui all'art. 35, previa acquisizione delle osservazioni presentate.

Constatato, dalla documentazione tecnico-illustrativa trasmessa, che gli elementi salienti

che caratterizzano il piano in oggetto sono i seguenti:

1. la zona produttiva di nuovo insediamento, localizzata a nord-ovest del centro di Forlì, è delimitata da Via Trentola ad ovest, da Via Due Ponti a sud, da confini di proprietà ad est e dall'autostrada A14 a nord. La Superficie Territoriale dell'area d'intervento, per lo più pianeggiante, è pari a mq. 96.313,00 che sono attualmente destinati, per la maggior parte, ad uso agricolo: colture a seminativo, viti ed alberi da frutto; nella porzione Sud, sono presenti tre fabbricati, di cui due da demolire.
2. Della superficie rilevata, 18.940 mq. hanno destinazione urbanistica E5 (*zone rurali di distacco e mitigazione degli impatti ambientali di infrastrutture e attività produttive*), mentre 77.373 mq. hanno destinazione urbanistica D3.2 (*zone produttive di nuovo insediamento*). Da questi ultimi saranno decurtati mq. 13.711,86 destinati alle opere di urbanizzazione, per cui la superficie fondiaria sulla quale verrà realizzato l'intervento di nuova costruzione del fabbricato ad uso produttivo e di risanamento di quello esistente, sarà di complessivi mq. 82.601,14. La Superficie totale complessivamente realizzata sarà di mq.33.078, 46 mq. (comprensivi di 436, 80 mq. di superfici già esistenti).
3. Il progetto di piano attuativo prevede la lottizzazione dell'intera area nel rispetto delle limitazioni imposte dai vari rispetti: autostradale (autostrada Bologna-Taranto) di ml. 60, stradale (Via Due ponti-Via Trentola) di ml. 20 e dal limite tipologico con la zona urbanistica E5 e la destinazione D3.2 di ml. 5.
4. La viabilità di accesso all'intervento è sulla strada provinciale Due Ponti, in prossimità della rotatoria di recente realizzazione posta all'angolo di Via Trentola.
5. E' prevista l'apertura di tre nuovi passi carrabili, due in corrispondenza dei parcheggi pubblici di progetto e, quindi, considerati come "intersezioni" stradali, ed uno ad uso esclusivo dell'attività.
6. Le opere di urbanizzazione consistono in:
 - due aree destinate a parcheggio pubblico, accessibili entrambe da Via Due Ponti e fornite di marciapiedi perimetrali, una di mq. 1.251,39 per un totale di 45 posti auto, l'altra di mq. 2.670,39 per 96 posti auto;
 - marciapiedi di progetto: sono collocati a ml. 7,50 dal bordo stradale e collegano i due parcheggi fronteggiando per la sua lunghezza l'intervento;
 - varie aree destinate a verde pubblico, per un totale di mq. 7.818,31, in cui verranno realizzate le vasche di laminazione e la piantumazione di n. 74 alberi ad alto fusto e n. 26 piante arbustive. Di queste, una è collocata in prossimità della rotatoria, con funzioni anche mitigative ed ospitante l'invaso per l'invarianza idraulica relativo al parcheggio adiacente, un'altra è posta tra il secondo parcheggio e il fabbricato esistente, le rimanenti per lo più lungo la Via Due Ponti.
7. L'area di lottizzazione è destinata ad accogliere l'insediamento di un'unica attività produttiva con la realizzazione di un unico stabilimento produttivo e commerciale, articolato in diversi corpi. Gli stessi così si suddividono:
 - palazzina uffici, sul fronte strada parallelamente alla Via Due Ponti, disposta su due livelli fuori terra, accessibile dall'ingresso centrale;
 - zona carico, di mq. 1.396,05, a collegamento della palazzina uffici col corpo di produzione;
 - il corpo di produzione, parallelo alla palazzina uffici e all'autostrada, di ml. 358,00 x ml. 78,00 per un' altezza media di ml. 7,80, è suddiviso in vari componenti a diverse funzionalità (magazzini materia prime, magazzini materia finite, varie zone di lavorazione).Edificio esistente viene ristrutturato ad uso abitazione per custode, foresteria e circolo ricreativo, funzioni connesse alle esigenze dell'azienda.
Sono previste anche aree per la viabilità interna, per il parcheggio ed aree verdi.

8. I parcheggi pertinenziali sono 267, inferiori ai 331 dettati dalla normativa del P.O.C. che prescrive 1 posto auto ogni 100 mq. di S.t. (superficie totale dell'intervento). In considerazione del fatto che il personale a servizio dell'attività è inferiore di circa 1/3 rispetto ai posti auto normati, e in considerazione della presenza dei due ampi parcheggi pubblici che fronteggiano il fabbricato, si è usufruito dell'art. 32, c 9 delle NTA del P.O.C., che prevede una possibilità di riduzione del 20% in ragione di una valutazione complessiva della funzionalità dell'intervento.

9. E' prevista inoltre, la realizzazione di tutti i sottoservizi.

Constatato inoltre che:

1. in precedenza l'area oggetto del PUA era stata oggetto di variante urbanistica con la quale l'Amministrazione Comunale aveva stabilito:
 - il ridisegno del perimetro del comparto, dovuto allo scorporamento di una particella non di proprietà;
 - la modifica della destinazione urbanistica da DA.2 (attività del settore agroalimentare di nuovo impianto) e B3.3 (zone insediate di frangia) a D3.2 (zone produttive di nuovo insediamento);
 - la modifica dell'indice di utilizzazione fondiaria da 0,40 mq/mq a 0,43 mq/mq.
2. Il proponente ha elaborato apposito documento preliminare finalizzato alla verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 12 del D.lgs.152/2006 e s.m.i..
La verifica del proponente esclude la necessità di sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica il Piano in esame, basandosi essenzialmente sui seguenti presupposti:
 - il piano prevede la lottizzazione dell'area nel rispetto delle limitazioni imposte dai vari vincoli: autostradale, stradale e di tipologia;
 - l'area ricade nelle "zone di tutela degli elementi della centuriazione", in ambito di alta vocazione produttiva agricola;
 - l'area è inserita in un ambiente urbanizzato, all'interno del quale l'intervento si propone di realizzare un programma di riqualificazione del territorio;
 - in base al Piano di Zonizzazione Acustica del Comune di Forlì, l'area nella quale verrà realizzato il nuovo capannone ricade in classe V (di destinazione d'uso, aree prevalentemente industriali);
 - il lotto in cui sorgerà il nuovo capannone ricade all'interno delle fasce di pertinenza autostradale, mentre gli edifici di civile abitazione ricadono nella fascia di pertinenza stradale, fascia quest'ultima che, alla luce della valutazione del clima attuale, presenta già una situazione critica poiché si sono registrati valori al di fuori dei limiti di immissione imposti;
 - l'incremento del traffico è previsto da basso a medio.

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Nazionale;

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Regionale:

- Piano Territoriale Regionale, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 3065 in data 28.02.1990;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale, approvato con deliberazioni del Consiglio Regionale n. 1338 in data 28.01.1993 e n. 1551 in data 14.07.1993;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT 98), adottato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 1193 del 27.09.99 (BUR n.102 del 11.08.99);
- Piano stralcio per il rischio idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli

approvato con deliberazione della Giunta Regionale 17 marzo 2003 n. 350;

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Provinciale:

- Piano Provinciale di gestione dei rifiuti approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 71491/150 del 30/07/07;
- Piano Infraregionale delle attività estrattive, approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12509/22 del 19.02.04;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 68886/146 del 14.09.06;
- Variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottata con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 29974/42 del 30.03.2009.

CONSIDERATO

A) Inquadramento geologico ed espressione del parere per le zone sismiche ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19 del 30.10.2008

L'area di intervento è ubicata in pianura, a Nord del centro abitato di Forlì, su depositi alluvionali continentali del terzo ordine di età olocenica, qui rappresentati da litologie prevalentemente coesive, limoso - argillose.

Le analisi geologiche non hanno evidenziato particolari problematiche di carattere idrogeologico e, sulla base delle litologie rilevate in sito, viene escluso il rischio di liquefazione dei terreni di fondazione in caso di sisma. La relazione geologica ha effettuato anche un'analisi geofisica preliminare, dalla quale si è potuto ricavare una prima attribuzione della categoria di sottosuolo (Categoria C) e la definizione della frequenza fondamentale di sito, che non sembra interessare le caratteristiche strutturali dell'opera (26 Hz).

Sulla base delle analisi contenute nella Relazione geologica, a firma dei Dott. Mario Casadio e Fabio Zaffagnini, il Servizio scrivente esprime parere favorevole nei confronti del Piano in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio.

B) Formulazione osservazioni ai sensi dell'art. 35 della L.R. 20/2000, come modificato dalla L.R. 6/2009.

Il presente piano attuativo, è disciplinato dal P.O.C. che, con deliberazione n. 179 del C.C. del 1.12.2008, ha accolto le osservazioni relative alla precedente richiesta di Variante apportando il ridisegno del perimetro del comparto, la modifica della destinazione urbanistica, la modifica dell'indice di Uf., e introdotto la funzione di foresteria per l'edificio esistente. Il Piano risponde alle quantificazioni (indici e spazi pubblici) definiti dalle schede del P.O.C.

La caratterizzazione dell'area definita dal P.T.C.P., risulta così definita:

Tavola 2 "Zonizzazione paesistica" - l'area ricade nelle "Zone ed elementi di tutela della centuriazione", di cui al comma 2, lettera b) dell'art. 21B;

Tavola 3 - "Carta forestale e dell'Uso del Suolo" - l'area ricade nel "Sistema delle aree agricole";

Tavola 4 - "Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale" - l'area ricade in "Aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche" di cui all'art. 28B del PTCP;

Data la caratterizzazione paesistico - ambientale sopra descritta non si ravvisano elementi di contrasto del progetto urbanistico presentato con la stessa.

Sulla proposta di piano attuativo, tuttavia, appare opportuno segnalare le seguenti criticità di

carattere urbanistico:

- L'assegnazione della funzionalità idraulica dell'intero stabilimento – attraverso un ampio bacino di laminazione ricadente nella sua totalità in fascia di rispetto dell'autostrada – dovrebbe essere valutata in relazione al ruolo che le fasce di rispetto stradale rivestono ai sensi del Nuovo Codice della Strada e del relativo Regolamento di attuazione. Potrebbe infatti verificarsi, in seguito a necessità di intervento nella fascia di rispetto stradale da parte dei soggetti di competenza, il pregiudizio per la funzionalità idraulica del comparto, che dovrà essere ricercata altrove all'interno della superficie fondiaria. L'Amministrazione Comunale dovrà attentamente valutare l'opportunità della scelta di garantire la laminazione delle acque piovane vincolando a tal fine un'area esterna al comparto in oggetto ed ubicata in fascia di rispetto autostradale. Si rimanda anche alle più precise prescrizioni indicate al punto C) del presente "Considerato".
- La dotazione dei parcheggi pertinenziali, pur seguendo le regole del P.O.C. (art. 32 delle N.T.A.), non risulta conforme alla normativa nazionale che li prevede (L.122/89): quest'ultima, infatti, dispone che essi debbano essere corrisposti (internamente o esternamente alle costruzioni) in ragione di 1 mq./10mc. di nuova costruzione. Riconosciuta, altresì, la specifica collocazione del comparto in posizione marginale al tessuto insediativo urbano e dal momento che i due parcheggi pubblici previsti servono un unico stabilimento, potrà essere convenzionato e regolato l'uso di parte di essi come "pertinenziali"; resta fermo che la proprietà dovrà comunque rimanere pubblica e che questi ultimi potranno dedursi da quelli necessari ai sensi della L.122/89 solo per la quota parte convenzionata.
- Il progetto di Piano colloca il verde pubblico di standard nelle fasce di rispetto stradali (Via Due Ponti, Via Trentola). Si ritiene che tale collocazione e distribuzione debba piuttosto ritenersi come verde di mitigazione degli impatti data l'entità dell'intervento e la nuova mobilità generata. Pertanto, non potendo svolgere l'effettiva funzione di standard, la quota di verde pubblico ricadente in fascia di rispetto stradale non deve essere conteggiata come standard, dovendosi quindi prevedere la monetizzazione a favore di standard aggiuntivi nelle frazioni più vicine (San Giorgio – Roncadello – Malmissole).

C) Valutazione di sostenibilità ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 e s.m.i.

Come già sopra richiamato, a partire dall'entrata in vigore della L.R. 6/2009, la legge urbanistica regionale 20/2000 è stata integrata con le disposizioni di valutazione ambientale disposte dal D.lgs. 152/2006, come modificato dal D.lgs. 4/2008. Pertanto i Comuni, che hanno adeguato la propria strumentazione urbanistica alla legge regionale 20/2000, dovranno riferire la valutazione degli aspetti ambientali dei propri piani a quanto indicato dall'articolo 5 della legge n. 20 come modificata. Detta valutazione non potrà configurarsi più come "verifica di assoggettabilità" ai sensi del D.lgs. 152/2010, bensì come "valutazione di sostenibilità", secondo i nuovi disposti della legge regionale.

Posto che il Comune ed il proponente hanno prodotto la documentazione con riferimento alla norma nazionale assumendone i contenuti nella presente valutazione, si dovrà però far riferimento alla nuova formulazione in vigore (art. 5, L.R. 20/2000) che dovrà comunque essere presa a fondamento, per gli aspetti sostanziali e formali, nella redazione dei prossimi piani o loro varianti.

Entrando nel merito delle analisi contenute nel documento presentato, le diverse tematiche ambientali sono così affrontate:

Aria: Viene descritto lo stato attuale delle condizioni prossime all'area, partendo dal presupposto che essa ricade nella *Zona A del Piano Provinciale della Qualità dell'Aria* dove

è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite; viene fatto un riepilogo sui rilevamenti della qualità dell'aria nella Provincia di Forlì – Cesena che evidenziano criticità e superamenti delle soglie di attenzione dei vari inquinanti. La verifica conclude ipotizzando un lieve incremento delle emissioni atmosferiche dovuto ad un aumento del traffico veicolare e al funzionamento della struttura produttiva.

Acqua: Si mette in evidenza l'ubicazione del nuovo insediamento rispetto alla caratterizzazione della Tavola 4 del PTCP che classifica la zona come "aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche (art. 28B) e le relative norme. La verifica conclude ipotizzando un lieve incremento nell'uso della risorsa idrica dovuto all'attività produttiva che però è compensato dalla interruzione dell'attività di irrigazione dei campi esistenti. Segnala, inoltre, che l'invarianza idraulica limita l'incremento di portata delle acque piovane nella rete fognaria esistente.

Suolo: Si mettono in evidenza le caratteristiche morfologiche e d'uso del suolo (zona di pianura e coltivazioni presenti).

Rischio Sismico: Sulla base dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20.03.2003, viene messa in risalto l'assenza di condizioni del suolo che possono portare a condizioni critiche di amplificazione sismica, per cui non è previsto incremento dei livelli di rischio e dell'esposizione della popolazione in seguito agli interventi in programma.

Impatto sulla popolazione l'intervento viene visto come positivo costituendo un tassello di crescita economica del territorio forlivese e occasione di riqualificazione urbana. Non viene generato un impatto paesaggistico fortemente negativo, data l'ubicazione a ridosso dell'"autostrada).

Salute umana – La tematica è affrontata in base ai seguenti aspetti:

- Rumore: pur a fronte di un incremento delle emissioni sonore dovuto all'incremento del traffico veicolare e dell'attività lavorativa dello stabilimento, si evidenzia che, specie nel periodo notturno, gli impatti derivati ai recettori sensibili posti in prossimità del nuovo intervento potranno subire, un beneficio; si ritiene, infatti, che il nuovo fabbricato farà da schermatura alla rumorosità dell'asse autostradale che, per tali recettori, rappresenta già oggi una criticità.
- Inquinamento luminoso: posta la necessità di adeguarsi alle normative in materia, la verifica fa riferimento all'ipotetico utilizzo di sistemi per l'abbattimento luminoso delle opere di urbanizzazione. Il disturbo luminoso viene tuttavia definito "lieve".
- Inquinamento elettromagnetico: è verificata l'assenza di sorgenti che provochino tale tipo di inquinamento nei pressi dell'area, né sono previste dal piano. E' previsto invece un incremento della domanda di energia elettrica e per le comunicazioni personali.

Rifiuti: si riconosce, ma non si quantifica né caratterizza, un incremento nella produzione di rifiuti dovuto all'attività produttiva; si dichiara un miglioramento generale nella raccolta differenziata dovuta alle buone pratiche dell'attività di insediamento.

Trasporti: si ipotizza un lieve incremento del traffico indotto sia ad opera dei camion che degli autoveicoli dei dipendenti e dei clienti.

Gli impatti sopra descritti sono poi schematizzati in una tabella matrice di identificazione dei possibili impatti ambientali positivi, negativi, incerti, interpolati in una tabella successiva in base alla probabilità, durata, frequenza, reversibilità.

Da quanto descritto, si rileva una sostanziale carenza del documento presentato: mancano, infatti dati che quantifichino gli impatti e, pertanto, consentano di dimostrarne il livello di incidenza. Nella verifica stessa del proponente viene peraltro segnalato che, essendo il PUA ancora in fase iniziale, le riflessioni e le valutazioni condotte restano nel campo delle probabilità e del buon senso. Con ciò il documento si limita a definire "lievi" gli incrementi relativi alle varie tipologie di impatto, senza peraltro apportare precise stime numeriche: la

significatività dell'impatto, pertanto, risulta incerta a causa della mancanza di informazione. Neppure si giunge ad alcuna soluzione atta a compensare, mitigare, elevare la qualità dell'intervento. Non vengono inoltre descritte la tipologia produttiva e le caratteristiche del processo produttivo, pur essendo nota, nel territorio forlivese, il tipo di produzione della ditta "Dorelan" (materassi e simili).

In definitiva, ciò che è stato rappresentato ed illustrato dal progetto, non scioglie le problematiche ambientali che si presumono attribuibili all'attuazione del nuovo comparto e che richiedono, quindi, una soluzione attraverso le valutazioni che seguono.

Si riconosce, da un lato, che l'insediamento di un'unica attività, piuttosto che molteplici attività e costruzioni che normalmente caratterizzano aree di tali dimensioni, può portare ad un parziale contenimento e controllo di taluni impatti. Dall'altro, tuttavia, vanno poste, alla base delle successive considerazioni, sia il contesto insediativo ed infrastrutturale in cui si colloca l'insediamento, sia le sue caratteristiche dimensionali che portano ad una ingente ed irreversibile occupazione di suolo da parte dell'unico grande fabbricato, sia l'assenza di dati e dimostrazioni che sostengono le deduzioni del proponente circa la "lievità" di tutte le tipologie di impatto prese in considerazione.

Ritenuto, quindi, che le carenze valutative del proponente e la fattispecie dell'intervento richiedano un'integrazione ovvero una più precisa definizione degli aspetti progettuali volti a garantire una caratterizzazione ambientale minima di equilibrio tra le scelte trasformatrici già validate e le sopravvenute esigenze di definizione e valutazione degli aspetti di sostenibilità ambientale ad esse connesse, al livello della stessa pianificazione attuativa, si rende necessario individuare le seguenti soluzioni:

Aria - attese le critiche condizioni di salubrità dell'aria evidenziate per tale zona, come misura protettiva a difesa degli utenti del nuovo insediamento dall'emissione di CO2 prodotta dal traffico autostradale oltreché dal nuovo nuovo traffico generato internamente ed esternamente al comparto è necessario:

- incrementare la dotazione di vegetazione nella vasca di laminazione, posta sul fronte autostradale, che dovrà essere integralmente piantumata con specie compatibili con la sua funzione idraulica, sia con piante ad alto fusto che con specie a portamento arbustivo e a basso sviluppo vegetale; si sottolinea, infatti, che la zona E5 è definita dal RUE come *Zona rurale di distacco e mitigazione degli impatti ambientali di infrastrutture e attività produttive*. Essa, pertanto, è chiamata a svolgere prioritariamente tale funzione.
- definire un'attenta e razionale organizzazione della movimentazione dei mezzi pesanti all'interno del comparto nel compimento delle operazioni di carico/scarico delle merci, ottimizzando i percorsi nell'obiettivo di renderli il più brevi possibile.

Acqua - poiché nulla è detto circa le caratteristiche di utilizzazione della risorsa idrica e data la sua collocazione in "aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche" (art. 28B del P.T.C.P.) è necessario:

- corredare il piano/progetto dei più opportuni sistemi per il contenimento ed il razionale utilizzo della risorsa idrica nella manutenzione delle aree verdi pubbliche e private;
- prevedere, nell'eventualità, un sistema di depurazione delle acque refluoindustriali per un loro riutilizzo nel processo e ai fini di irrigazione;
- garantire un sistema di raccolta delle acque piovane in vasche che compensi la estesa barriera creata dall'intervento alla rete scolante delle acque;
- deve essere escluso il prelievo idrico in falda;
- preferire per i parcheggi pubblici, non utilizzati da mezzi pesanti, una pavimentazione di tipo drenante che andrà consigliata anche per una quota di quelli

privati.

Energia – A fronte dei lievi incrementi di consumi energetici presunti dalla verifica del proponente e, comunque, nell'incertezza delle valutazioni svolte, si ritiene invece più probabile che il nuovo insediamento comporti elevate esigenze energetiche: le proporzioni del solo intervento edilizio, il cui ordine di grandezza in termini di superficie (3.30.78 Ha) è paragonabile a quello di un'intera azienda agricola) e le conseguenti proporzioni volumetriche del fabbricato (circa 260.000 mc. di volume costruito, da riscaldare, raffrescare, processi produttivi, etc...), costituiscono motivo sufficiente per dover perseguire un obiettivo prestazionale di risparmio energetico superiore a quello richiesto dai meri obblighi normativi introdotti dall'entrata in vigore della Delibera del Consiglio Regionale 156 del 4 marzo 2008 *"Approvazione atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici"*. L'ingente intervento edilizio necessiterebbe di una prestazione in termini energetici tale da rendere da un lato l'insediamento stesso autosufficiente, dall'altro costituire una compensazione di livello territoriale per la comunità locale su cui graveranno costi ed impatti, con l'immissione di energia aggiuntiva nella rete pubblica (contenimento della CO2 e dei costi della produzione energetica). Tale soluzione integrata e sovrapposta (resa possibile dalla stessa estensione della copertura dell'edificio) renderebbe peraltro favore alle politiche localizzative degli impianti per la produzione di energie rinnovabili che, soprattutto negli ambiti agricoli di pianura, non dovrebbero portare a consumo di suolo agricolo produttivo. Il ruolo così svolto dall'insediamento, oltre a compensare gli impatti prodotti, porterebbe un ritorno economico e di immagine all'azienda stessa. Ciò premesso è necessario che la copertura dell'edificio, peraltro già prevista a shed, dovrà essere funzionale alla messa in opera di sistemi per la produzione di energia termica ed elettrica (solare, fotovoltaico); tale soluzione integrata potrebbe altresì essere applicata anche quale copertura delle zone di parcheggio privato esterne meglio esposte a tali fini. La dotazione impiantistica da fonti di energia rinnovabile dovrà pertanto soddisfare l'intero fabbisogno energetico dell'insediamento o, comunque, la più parte di esso.

Qualità delle dotazioni territoriali e dei relativi spazi pubblici e privati:

- Data la vasta impermeabilizzazione conseguente agli interventi di urbanizzazione e pertinenziali, è necessario prevedere l'integrale alberatura degli spazi destinati al parcheggio (pubblici e privati) per il loro buon ombreggiamento e al fine di favorire il microclima locale, laddove non vengano adottate soluzioni di copertura per i parcheggi funzionali alla produzione energetica.
- qualora la vasca per la laminazione sita in area pubblica abbia una profondità maggiore di 30 cm. dal franco di sicurezza al fondo, la stessa va recintata ed esclusa dal conteggio degli standards urbanistici;
- in caso di valutazione positiva, da parte del Comune, circa il posizionamento del bacino di laminazione in fascia di rispetto dell'autostrada, il progetto dovrà comunque rispettare le seguenti prescrizioni da inserire nelle norme di piano e/o in convenzione:
 - articolo 26, comma 1, di cui al D.P.R. n. 495/1992, in attuazione dell'art. 16 del D.lgs. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" del regolamento d'attuazione del Codice della Strada, relativamente alle distanze di rispetto nell'eseguire qualsiasi escavazione;
 - dovranno essere previsti accorgimenti progettuali rivolti a preservare la sicurezza dell'infrastruttura a fronte di incidenti veicolari comportanti la fuoriuscita dalla sede stradale (profondità - allagamento), nonché ad evitare danni derivanti da eventuali sversamenti di liquidi inquinanti trasportati lungo l'autostrada;

- in caso di futuro allargamento della sede stradale, dovrà essere garantita l'invarianza idraulica del comparto reperendo all'interno delle superfici fondiarie i volumi relativi.

Sistema della mobilità e relazionale - La verifica ambientale del proponente, come già anticipato, non fornisce informazioni atte a dimostrare gli effettivi impatti sul sistema relazionale e della mobilità (n. viaggi giorno di veicoli leggeri e pesanti, percorsi utilizzati, etc...). L'estensione e la tipologia dell'insediamento fanno presumere una elevata movimentazione di mezzi pesanti anche di grosse dimensioni, transitanti lungo la Via Due Ponti fino al casello autostradale e quindi un significativo incremento di impatti nella frazione di San Giorgio. Pertanto:

- si rende necessario studiare attentamente e razionalizzare gli accessi ai parcheggi pubblici e all'area privata (n. totale di 3 accessi di ampiezza tale da far presumere che tutti siano attraversabili da mezzi pesanti), tenendo conto di generare la minor commistione tra mezzi leggeri e mezzi pesanti. Ai parcheggi pubblici, in particolare, dovranno avere accesso solo veicoli leggeri.
- si rende necessario verificare se il corpo aggettante dell'edificio produttivo che si interpone tra i due pubblici parcheggi, costituisce un ostacolo alla corretta visibilità.
- si rende necessario dirottare il percorso dei mezzi pesanti in arrivo ed in uscita lungo un percorso alternativo che non impatti il tessuto residenziale di San Giorgio. Tale percorso alternativo, che interessa unicamente zonizzazioni produttive – artigianali – terziarie, è così identificato: Via Due Ponti - Via Zampeschi fino al superamento del cavalcavia autostradale, Via Campo dei Fiori e Via D. Martoni e, di qui, Via Ravegnana, rotonda e svincolo autostradale. Si invita pertanto il Comune a inserire tra gli aspetti convenzionali la regolamentazione di tale percorso che dovrà essere quello privilegiato, e/o a fare comunque in modo che la frazione di San Giorgio venga esclusa dal traffico pesante.

Va inoltre considerato che l'impatto viabilistico ipotizzabile dal nuovo insediamento rende necessario promuovere un più elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale alternativa all'uso dei veicoli a motore, nell'intera area interessata dall'impatto da traffico, per compensare l'incremento di pericolosità derivato dal nuovo carico insediativo.

Pur non essendo in alcun modo prefigurata dal piano attuativo in esame, durante l'iter istruttorio si è potuto prendere atto che nell'Accordo di Programma relativo al comparto del centro commerciale "Punta di Ferro" anch'esso all'esame di questo servizio, è prevista la messa in sicurezza del tratto di Via Zampeschi, all'innesto con Via Due Ponti e Via Servadei, con la realizzazione di due rotonde e un tratto di pista ciclopeditone.

Si richiama, quindi, il Comune a valutare la possibilità di dare avvio ad un più lungo percorso ciclopeditone lungo tutta la via Due Ponti (tale richiesta è peraltro fatta dagli stessi Comitati di Quartiere di Malmissole e San Giorgio nelle osservazioni presentate al PUA, come più sotto descritto).

Con la realizzazione del nuovo comparto in esame, peraltro, può venire a realizzarsi un tratto di significativa lunghezza (circa 425 ml.) da riconnettere, attraverso la futura realizzazione dei comparti adiacenti, alla frazione di San Giorgio, fino al comparto in esame (e, da questo, fino alla frazione di Roncadello). Si prescrive, pertanto, che:

- il percorso pedonale attualmente progettato tra la fascia stradale verde e i parcheggi, assuma anche le caratteristiche di percorso ciclabile. A tal fine, anche a seguito di consultazione con i competenti uffici provinciali (la Via Due Ponti, infatti, è strada provinciale) si ricorda che tale ciclabile, la cui larghezza netta non dovrà essere inferiore ai 2,50 mt. prescritti dalla legge, va posizionata lungo tutto il fronte del comparto per connettersi, in prospettiva, alla frazione di San Giorgio da un lato, mentre dall'altro dovrà proseguire nel verde pubblico per attraversare poi la rotonda

tra Via due Ponti e Via Trentola all'altezza dello spartitraffico. La pista dovrà avere tutte le caratteristiche di sicurezza necessarie (segnaletica orizzontale, attraversamenti pedonali in corrispondenza dei passi carrai, e ogni eventuale ulteriore misura protettiva per l'utenza debole della strada). Le alberature dovranno stare ad almeno 6 mt. dal confine (ciglio del fosso lato proprietà privata).

In alternativa il Comune dovrà espressamente individuare, in sede di approvazione del piano, un percorso alternativo di fattibilità per la realizzazione di piste ciclabili (anche extra comparto) che servano le frazioni di San Giorgio (con priorità) e Roncadello. In tale caso il soggetto attuatore del comparto in esame dovrà concorrere quantomeno nella misura necessaria a realizzare un percorso di lunghezza pari a quello della lunghezza dell'intero comparto, come sopra descritto. Tale aspetto dovrà essere regolato in convenzione, mentre il Comune, in sede di approvazione del Piano, dovrà impegnarsi a destinare tali somme allo specifico scopo indicato.

- Si anticipa, inoltre, sempre dal confronto con il Servizio della Viabilità Provinciale, che la condotta fognaria posta lungo la via Due Ponti dovrà rimanere arretrata rispetto al corpo stradale della Provinciale.

Dato atto che in adempimento a quanto previsto al comma 2 dell'art. 12 del suddetto decreto, per il caso in esame sono stati individuati quali soggetti competenti in materia ambientale AUSL di Forlì e ARPA sezione di Forlì-Cesena; i suddetti Enti si sono espressi escludendo la necessità che il Piano sia da assoggettarsi alla procedura di VAS:

- AUSL, con parere espresso in data 07.06.2010 con prot. 0/32267/17.5.1, pervenuto in data 09.06.2010;
- A.R.P.A. con parere espresso in data 11.03.2010, agli atti con prot. prov. n. 24339 del 12.03.2010.

Tali pareri escludono comunque la necessità di sottoporre a VAS il Piano in oggetto.

Dato infine atto che il Comune con nota in data 04.05.2010 (acquisita al prot. Prov.le n.51917 del 20.05.2010) ha comunicato che durante la fase di pubblicazione e deposito sono pervenute le seguenti osservazioni:

1) Comitato di Quartiere Malmissole e San Giorgio - L'osservazione evidenzia i seguenti elementi:

- vengono richieste barriere fonoassorbenti (a carico del soggetto attuatore del piano) sull'A14 lato corsia nord e centro abitato di Malmissole, in quanto si teme che il lungo fronte dell'edificio possa fare da risonanza amplificando il rumore verso l'autostrada. Tale infrastruttura era prevista nel progetto della Società Autostrade per l'Italia. A tal fine segnalato lo scarso contributo dei soggetti attuatori alle opere di urbanizzazione considerato che i parcheggi pubblici, data la collocazione isolata dell'insediamento, vengono a soddisfare di fatto solo esigenze private, con vantaggio del solo soggetto attuatore e aggravio dei costi pubblici di manutenzione, situazione già verificatasi nell'intervento già attuato della Cantina Sociale di Forlì. I Comitati, quindi, propongono di modificare la destinazione d'uso dei parcheggi da pubblici a privati, convogliando le spese per l'urbanizzazione alle barriere fonoassorbenti.
- Viene proposto di realizzare una pista ciclabile lungo la Via Due Ponti, tra la fabbrica

e l'abitato di San Giorgio, con relativa illuminazione pubblica. Fanno presente che marciapiede ed illuminazione sono peraltro già presenti nel fronte della Cantina Sociale.

- Chiedono che venga redatta un'analisi dei flussi di traffico sulla Via Zampeschi, Due Ponti e Don E. Servadei, per quantificare l'impatto del traffico diurno e notturno sul centro abitato di San Giorgio, visto che il tipo di attività della azienda richiede trasporto su gomma e deve collegarsi all'autostrada; chiedono di prevedere, se del caso la realizzazione di marciapiedi e pubblica illuminazione.
- Sottolineano come tale intervento sia stato reso possibile attraverso la modifica della destinazione d'uso dell'area (da agroalimentare a produttiva) e i benefici che l'azienda "Dorelan" consegue nell'avvicinarsi all'autostrada ed essere da questa visibile.
- Ribadiscono che opere di messa in sicurezza della Via Due Ponti e le barriere fonoassorbenti realizzate a compensazione dell'insediamento potrebbero risolvere positivamente la tematica ambientale.

2) Francesca Fattini: segnala in merito al Piano attuativo di Via Due Ponti – Via Trentola un problema di sicurezza e di visibilità nel punto in cui la Via Zampeschi gira a 90 gradi in corrispondenza della Via Oraziana, chiedendo la possibilità di allargare la strada e l'installazione di uno specchio.

Ritenuto, in merito alle sopra illustrate osservazioni, e unicamente per i profili ambientali sollevati, che:

1) osservazione dei Comitati di Quartiere

- Al fine di verificare la necessità di provvedere ad eventuali opere di mitigazione acustica rispetto alla paventata amplificazione della rumorosità dell'autostrada dalla realizzazione del nuovo fabbricato verso la frazione di Malmissole, si ritiene che l'incremento di piantumazione sopra indicato, da realizzare in tutta la zona E5, costituisca già un primo contributo alla "frantumazione" delle onde sonore. Il Comune potrà valutare la necessità che lo studio di impatto acustico tenga in considerazione l'aspetto segnalato al fine di verificare, ante operam, l'eventuale contributo del nuovo fronte edilizio all'amplificazione del rumore. Dovrebbero altresì essere richieste apposite verifiche acustiche post-operam. Tali aspetti dovrebbero essere precisamente regolate in convenzione, prevedendo, in caso di esito sfavorevole, i necessari adeguamenti. Le medesime condizioni dovrebbero essere poste per la verifica del rumore sull'abitato di San Giorgio.
- In merito all'uso privato dei parcheggi pubblici si rimanda a quanto già suggerito circa la possibilità del loro convenzionamento come privati, con conseguente riduzione dei costi pubblici per la loro manutenzione.
- Per la messa in sicurezza della Via due Ponti, per quanto valutabile al rango provinciale, si ritiene che l'intervento delle rotatorie tra via Zampeschi, Via Due Ponti e via Don Servadei con limitrofo percorso ciclopeditone, derivato dalla realizzazione di opere extracomparto connesse all'Accordo di programma Integrativo per il Polo di Pieveacquedotto, possa rappresentare, insieme alle prescrizioni date col presente atto sul percorso ciclabile, una prima risposta alle problematiche sollevate nell'osservazione. Il Comune valuterà o individuerà la necessità di opere ulteriori.

Osservazione di Francesca Fattini: si ritiene che quanto segnalato non sia strettamente attinente al Piano in esame essendo il punto di criticità individuato distante e presumibilmente non interessato dalla mobilità del nuovo comparto. La sua valutazione più precisa è pertanto demandata alla amministrazione comunale.

Ritenuto quindi che la valutazione di sostenibilità ambientale *ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. 20/2000 e s.m.i.* del "*Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo a Zona Produttiva di Nuovo Insediamento D3.2 - 34, Via Due Ponti ang. Via Trentola, in loc. San Giorgio*", possa essere superata positivamente solo a condizione che il piano venga adattato ed integrato in base alle considerazioni e soluzioni illustrate al presente punto C) e riepilogate al sottostante punto 2, che tengono conto anche delle osservazioni pervenute,

Dato atto infine che questa Provincia provvederà a rendere pubblico il risultato della valutazione di sostenibilità, ai sensi dell'art.5, comma 8, della L.R. 20/2000 e s.m.i..

Visto il parere favorevole espresso dal Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale in merito alla regolarità tecnica della presente proposta, ai sensi dell'art. 49 del Dlgs n. 267/00;

A voti unanimi;

DELIBERA

Di esprimere parere favorevole ai sensi dell'art. 5 della L. R. 19/2008 (ex parere art. 13, L. 64/74).

- 1) Di formulare le seguenti osservazioni sul "*Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo a Zona Produttiva di Nuovo Insediamento D3.2 - 34, in loc. San Giorgio*", ai sensi dell'art. 35 della L.R. 20/2000.

Pur non rilevando un contrasto con le previsioni di PSC e la pianificazione sovraordinata, si segnalano al Comune le seguenti criticità sul progetto urbanistico:

- L'Amministrazione Comunale dovrà attentamente valutare l'opportunità della scelta di garantire la laminazione delle acque piovane vincolando a tal fine un'area esterna al comparto in oggetto ed ubicata in fascia di rispetto autostradale. Si rimanda anche alle più precise prescrizioni indicate al punto 2 sottostante.
- La dotazione dei parcheggi pertinenziali, pur seguendo le regole del P.O.C. (art. 32 delle N.T.A.), non risulta conforme alla normativa nazionale che li prevede (L.122/89): quest'ultima, infatti, dispone che essi debbano essere corrisposti (internamente o esternamente alle costruzioni) in ragione di 1 mq./10mc. di nuova costruzione. Data altresì la specifica collocazione del comparto, in posizione marginale al tessuto insediativo urbano e dal momento che i due parcheggi pubblici servono un unico stabilimento, potrà essere convenzionato e regolato l'uso di parte di essi come "*pertinenziali*"; *resta* fermo restando che la proprietà dovrà comunque rimanere pubblica e che, questi ultimi, potranno dedursi da quelli necessari ai sensi della L.122/89, solo per la quota parte convenzionata.

- Non potendo svolgere l'effettiva funzione di standard, la quota di verde pubblico ricadente in fascia di rispetto stradale non deve essere conteggiata come standard dovendosi quindi prevedere la monetizzazione a favore di standard aggiuntivi nelle frazioni più vicine (San Giorgio – Roncadello – Malmissole).
- 2) Di valutare positivamente il *Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo a Zona Produttiva di Nuovo Insediamento D3.2 - 34, in loc. San Giorgio, ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. 20/2000 e s.m.i.* a condizione che lo stesso venga adattato ed integrato in base alle prescrizioni di seguito riportate, che tengono conto anche delle osservazioni pervenute:
- a) Al fine di limitare e mitigare gli impatti sul sistema Aria:
- dovrà essere incrementata la dotazione di vegetazione nella vasca di laminazione, posta sul fronte autostradale, che dovrà essere integralmente piantumata con specie compatibili con la sua funzione idraulica, sia con piante ad alto fusto che con specie a portamento arbustivo e a basso sviluppo vegetale.
 - dovrà essere definita un'attenta e razionale organizzazione della movimentazione dei mezzi pesanti all'interno del comparto nel compimento delle operazioni di carico/scarico delle merci, ottimizzando i percorsi nell'obiettivo di renderli il più brevi possibile;
- b) Al fine di limitare e mitigare gli impatti sul sistema Acqua:
- il piano/progetto dovrà essere corredato dei più opportuni sistemi per il contenimento ed il razionale utilizzo della risorsa idrica nella manutenzione delle aree verdi pubbliche e private;
 - nell'eventualità, dovrà essere previsto un sistema di depurazione delle acque refluoindustriali per un loro riutilizzo nel processo e ai fini di irrigazione;
 - dovrà essere garantito un sistema di raccolta delle acque piovane in vasche che compensi la estesa barriera creata dall'intervento alla rete scolante delle acque;
 - deve essere escluso il prelievo idrico in falda;
 - si dovrà preferire, per i parcheggi pubblici, una pavimentazione di tipo drenante, consigliata anche per una quota di quelli privati non utilizzati da mezzi pesanti;
- c) Al fine di limitare e mitigare gli impatti sul sistema energetico:
- la copertura dell'edificio, già prevista a shed, dovrà essere funzionale alla messa in opera di sistemi per la produzione di energia termica ed elettrica (solare, fotovoltaico); tale soluzione integrata potrebbe altresì essere applicata anche quale copertura delle zone di parcheggio privato esterne meglio esposte a tali fini. La dotazione impiantistica da fonti di energia rinnovabile dovrà pertanto soddisfare il fabbisogno energetico dell'intero insediamento o, comunque, la più parte di esso.
 - laddove non vengano adottate soluzioni di copertura per i parcheggi funzionali alla produzione energetica, dovrà essere prevista l'integrale alberatura degli spazi destinati al parcheggio (pubblici e privati) per il loro buon ombreggiamento e per favorire il microclima locale.
- d) Al fine di garantire un corretto uso delle dotazioni territoriali e la loro qualità:
- qualora la vasca per la laminazione sita in area pubblica abbia una profondità maggiore di 30 cm. dal franco di sicurezza al fondo, la stessa va recintata ed

esclusa dal conteggio degli standards urbanistici;

- in caso di valutazione positiva, da parte del Comune, circa il posizionamento del bacino di laminazione in fascia di rispetto dell'autostrada, il progetto dovrà comunque rispettare le seguenti prescrizioni da inserire nelle norme di piano e/o in convenzione:
 - articolo 26, comma 1, di cui al D.P.R. n. 495/1992, in attuazione dell'art. 16 del D.lgs. 285/1992 "Nuovo Codice della Strada" del regolamento d'attuazione del Codice della Strada, relativamente alle distanze di rispetto nell'eseguire qualsiasi escavazione.
 - Dovranno essere previsti accorgimenti progettuali rivolti a preservare la sicurezza dell'infrastruttura a fronte di incidenti veicolari comportanti la fuoriuscita dalla sede stradale (profondità - allagamento), nonché ad evitare danni derivanti da eventuali sversamenti di liquidi inquinanti trasportati lungo l'autostrada.
 - In caso di futuro allargamento della sede stradale, dovrà essere garantita l'invarianza idraulica del comparto reperendo all'interno delle superfici fondiari i volumi relativi.

e) Al fine di limitare e mitigare gli impatti sul sistema relazionale (mobilità e sistema insediativo):

- dovranno essere attentamente studiati e razionalizzati gli accessi ai parcheggi pubblici e all'area privata (n. totale di 3 accessi di ampiezza tale da far presumere che tutti siano attraversabili da mezzi pesanti), tenendo conto di generare la minor commistione tra mezzi leggeri e mezzi pesanti. Ai parcheggi pubblici, in particolare, dovranno avere accesso solo veicoli leggeri;
- è necessario verificare se il corpo aggettante dell'edificio produttivo che si interpone tra i due parcheggi pubblici, costituisce un ostacolo alla corretta visibilità.
- è necessario adottare un percorso alternativo dei mezzi pesanti in arrivo ed in uscita che non impatti il tessuto residenziale di San Giorgio. Tale percorso alternativo, che interessa unicamente zonizzazioni produttive – artigianali – terziarie, è così identificato: Via Due Ponti - Via Zampeschi fino al superamento del cavalcavia autostradale, Via Campo dei Fiori e Via D.Martoni e, di qui, Via Ravegnana, rotonda e svincolo autostradale. Si invita pertanto il Comune a inserire tra gli aspetti convenzionali la regolamentazione di tale percorso che dovrà essere quello privilegiato, e/o a fare comunque in modo che la frazione di San Giorgio resti esclusa dal traffico pesante;
- il percorso pedonale, attualmente progettato tra la fascia stradale verde e i parcheggi, dovrà assumere anche le caratteristiche di percorso ciclabile, la cui larghezza netta non dovrà essere inferiore ai 2,50 mt. prescritti dalla legge, posizionato lungo tutto il fronte del comparto e dovrà proseguire nel verde pubblico arrivando in corrispondenza della rotonda tra Via due Ponti e Via Trentola all'altezza dello spartitraffico. La pista dovrà avere tutte le caratteristiche di sicurezza necessarie (segnaletica orizzontale, attraversamenti pedonali in corrispondenza dei passi carrai, e ogni eventuale ulteriore misura protettiva per l'utenza debole della strada). Le alberature dovranno stare ad almeno 6 mt. dal confine (ciglio del fosso lato proprietà privata).

In alternativa il Comune dovrà espressamente individuare, in sede di

approvazione del piano, un percorso alternativo di fattibilità per la realizzazione di piste ciclabili (anche extra comparto) che servano le frazioni di San Giorgio (con priorità) e Roncadello. In tale caso il soggetto attuatore del comparto in esame dovrà concorrere quantomeno nella misura necessaria a realizzare un percorso di lunghezza pari a quello della lunghezza dell'intero comparto, come sopra descritto. Tale aspetto dovrà essere regolato in convenzione, mentre il Comune, in sede di approvazione del Piano, dovrà impegnarsi a destinare tali somme allo specifico scopo indicato.

- Si anticipa, inoltre, sempre dal confronto con il Servizio della Viabilità Provinciale, che la condotta fognaria posta lungo la via Due Ponti dovrà rimanere arretrata rispetto al corpo stradale della Provinciale.

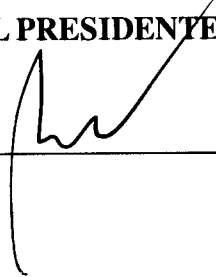
Si richiamano infine le valutazioni e le considerazioni esposte in merito agli aspetti acustici nei confronti delle frazioni di Malmissole e San Giorgio, relativamente a quanto sollevato nell'osservazione dei rispettivi Comitati di Quartiere.

- 3) Di trasmettere il presente atto al Servizio Pianificazione Territoriale ed al Comune di Forlì per il seguito di competenza, unitamente ad una copia firmata e timbrata delle sole Tavole relative al Piano Particolareggiato (n. 39 allegati) ai fini dell'espressione del parere di cui al punto 1.

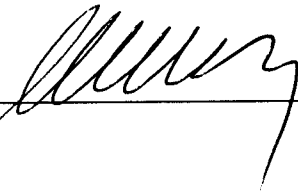
Inoltre, con separata votazione espressa in forma unanime e palese, dichiara il presente provvedimento immediatamente eseguibile, in considerazione dell'esigenza di assicurare celerità e speditezza al procedimento complesso di approvazione di competenza del Comune di Forlì.

IL PRESENTE VERBALE VIENE LETTO, APPROVATO E SOTTOSCRITTO COME SEGUE:

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO GENERALE

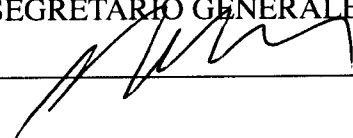




PUBBLICAZIONE ed ESECUTIVITA'

Il sottoscritto certifica che copia della deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio informatico di questa Provincia dal 17 GIU. 2010 per quindici giorni consecutivi e diviene esecutiva dopo il decimo giorno della predetta data.

IL SEGRETARIO GENERALE



Il sottoscritto certifica che la presente deliberazione è dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, 4° comma del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267.

IL SEGRETARIO GENERALE



