



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

GIUNTA PROVINCIALE

SEDUTA DEL 03 Maggio 2011

In seduta odierna, alle ore 09:00, 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	A
5)	BELLAVISTA	IGLIS	-	ASSESSORE	
6)	BRUNELLI	MAURIZIO	-	ASSESSORE	
7)	CASTAGNOLI	MAURIZIO	-	ASSESSORE	
8)	FRANCIA	GIANFRANCO	-	ASSESSORE	A
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. 47804/2011 DELIBERAZIONE N. 213

COMUNE DI CESENA. ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE, AI SENSI DEL COMBINATO DISPOSTO DELL'ART. 34 DEL D.LGS. 267/2000 E SS.MM.II E ART. 40 L.R. 20/2000 E SS.MM.II, PER L'APPROVAZIONE DEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DENOMINATO " PARCO EUROPA ". OSSERVAZIONI AI SENSI ART. 40, COMMA 4, L.R. 20/2000 E SS.MM.II.; ESPRESSIONE PARERE AI SENSI ART. 5 L.R. 19/2008 S.M.I.; ESPRESSIONE PARERE MOTIVATO PROCEDURA V.A.S. ART. 15 DEL D.LGS. 152/2006.

LA GIUNTA PROVINCIALE

Visto l'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica comunale, 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'approvazione del Programma di Riqualificazione Urbana denominato "*Parco Europa*", sottoscritto in data 26 aprile 2010 in sede di Conferenza preliminare, con il consenso unanime delle amministrazioni interessate (Comune di Cesena e Provincia di Forlì - Cesena) e dei soggetti privati partecipanti all'Accordo medesimo (Nuova Madonnina S.p.A., Manuzzi Gilberto, Manuzzi Mario, Manuzzi Paolo, Merloni Marina, Merloni Marco, Battistini Immobiliare s.r.l., Carrozzerie e Officine F.Ili Battistini & C.);

Premesso che il Comune di Cesena è dotato di Piano Regolatore Generale (P.R.G.) 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 luglio 2003, n. 22633/95 del 29 marzo 2005 e n. 165/41709 dell'8 maggio 2007;

Premesso altresì:

- che il P.R.G. del Comune di Cesena assume, fra i propri obiettivi strategici, la riqualificazione dei tessuti urbani sotto utilizzati e/o degradati dal punto di vista urbanistico ed ambientale, con specifiche indicazioni programmatiche ai sensi della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.;
- che, ai fini della riqualificazione delle suddette porzioni della città consolidata, il P.R.G. individua, con apposito perimetro, gli "*Ambiti di riqualificazione urbana*" e gli "*Ambiti da sottoporre ai programmi*", da assoggettare a Programmi di Riqualificazione Urbana (P.R.U.) ai sensi della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii., che dovranno definire e dettagliare la normativa funzionale e gli indici paesaggistico-ecologici da utilizzare nel suddetti ambiti (Norme di Attuazione, art. 53);
- che le aree più importanti da assoggettare a riqualificazione sono comprese tra la Via Emilia e la ferrovia, ove storicamente si sono insediate le prime attività manifatturiere di trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli ed i servizi mercatali per il bestiame e l'ortofrutta. Ad oggi la maggior parte di tali attività si sono trasferite o sono state dismesse, per cui le aree da esse occupate si apprestano ad una trasformazione di usi e funzioni in ambiti urbani non più periferici ma centrali per la città;
- che, fra gli "*Ambiti da sottoporre ai programmi*", il P.R.G. individua il comparto denominato "*Ambito di Via Europa*", localizzato in posizione strategica fra la ferrovia, il cosiddetto Sobborgo Comandini e gli assi stradali della Via Emilia e della Via Piave, per una superficie territoriale pari a 70.104 mq;
- che per tale area il P.R.G. rileva la necessità di operare interventi di riuso e di riqualificazione sia funzionale, prevalentemente verso funzioni residenziali e di servizio alla città, sia morfologica, con l'obiettivo di valorizzare il sistema della viabilità al contorno e ridefinire l'affaccio urbano verso la ferrovia ed in rapporto alla stazione, nonché di riammagliare il sistema dei percorsi dell'accessibilità alla limitrofa zona universitaria;
- che il perseguimento dei suddetti obiettivi necessita la definizione di un Programma di

Riqualificazione Urbana in variante al P.R.G.; si precisa che, per tale ambito, in via ordinaria, valgono gli azionamenti di P.R.G.;

- che la proposta di Accordo di programma in oggetto, sottoscritta ai sensi del combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii. e dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., è finalizzata alla riqualificazione del suddetto comparto urbano, che presenta attualmente una commistione di usi e risulta sotto utilizzata e dequalificata soprattutto in rapporto al valore strategico e della sua localizzazione, mediante approvazione del Piano di Riqualificazione Urbana denominato "*Parco Europa*";

Dato atto:

- che nel rispetto delle procedure previste delle norme regionali in materia di riqualificazione urbana (L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.) l'Amministrazione Comunale ha avviato un lungo percorso con i privati interessati alla trasformazione dell'"*Ambito di Via Europa*";
- che, una significativa tappa del suddetto iter si è conclusa con deliberazione del Consiglio Comunale n. 187 del 19 ottobre 2006, in cui sono state definite le linee di indirizzo e le modalità per l'attivazione delle procedure negoziali ai sensi dell'art. 3 della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.;
- che il Comune di Cesena, con successiva deliberazione consiliare n. 75 dell'8 aprile 2009 concernente "*Presa d'atto della comunicazione del Sindaco al Consiglio Comunale riguardante la proposta di Accordo di programma con la Provincia di Forlì-Cesena per l'approvazione del Programma di Riqualificazione Urbana di Viale Europa in variante al P.R.G.*", ha formalmente avviato l'iter per la definizione dei contenuti del presente Accordo;
- che all'Accordo di programma in oggetto sono allegati gli elaborati grafici e la documentazione necessari per far assumere allo stesso, una volta approvato, anche valore di Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.);
- che in data 21 dicembre 2009 è stata data comunicazione al Consiglio Provinciale in merito alla proposta di Accordo in parola, ai sensi dell'art. 53, comma 3, dello Statuto della Provincia di Forlì - Cesena (deliberazione n. 115754/188 del 17 dicembre 2009);
- che conseguentemente, la Giunta Provinciale, con deliberazione n. 30405/122 del 30 marzo 2010, ha espresso il proprio preliminare assenso sulla proposta Accordo di programma ai sensi dell'art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., dando mandato al Presidente della Provincia di Forlì - Cesena a sottoscriverlo secondo il medesimo oggetto e le medesime condizioni di cui alla sopra richiamata deliberazione del Consiglio Comunale;
- che in data 26 aprile 2010 è stata quindi sottoscritta la proposta di Accordo di programma tra tutti i soggetti pubblici e privati interessati alla sua conclusione (Comune di Cesena, Provincia di Forlì-Cesena, Nuova Madonnina S.p.A., Manuzzi Gilberto, Manuzzi Mario, Manuzzi Paolo, Merloni Marina, Merloni Marco, Battistini Immobiliare s.r.l., Carrozzerie e officine F.lli Battistini & C.);
- che 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 Amministrazioni interessate, a far data dal 12 maggio 2010, giorno in cui è stato pubblicato sul BURER n. 66 l'avviso di avvenuto deposito;

Richiamato:

- che la previsione, nel comparto, di parcheggi pubblici e di uso pubblico con capacità

complessiva superiore a 500 posti auto è sottoposta, ai sensi dell'art. 4 della L.R. 9/1999 e s.m.i. così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., a procedura di verifica (*screening*), visto che il progetto rientra nella categoria B.3.7 della L.R. 9/1999 e s.m.i. così come integrata dal D.Lgs. 152/2006;

- che, stante quanto sopra, ai sensi dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., l'Accordo di programma in oggetto è sottoposto a procedura di valutazione ambientale strategica (V.A.S.) secondo le modalità di cui all'art. 13 e seguenti del medesimo Decreto;
- che, ai sensi dell'art. 10, comma 4, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. la summenzionata procedura di verifica (*screening*) è condotta nell'ambito della procedura di V.A.S. sopra citata;
- che con nota pervenuta il 26 aprile 2010, acquisita al prot. prov. n. 42774 del 27 aprile 2010, il Comune di Cesena ha presentato all'Amministrazione Provinciale di Forlì - Cesena, ai sensi degli artt. 9 e 10 della L.R. 9/1999 e s.m.i., così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., l'istanza in base alla quale è stata avviata la procedura di verifica (*screening*) relativa al progetto di parcheggi pubblici e di uso pubblico con capacità complessiva superiore a 500 posti auto nell'ambito del Programma di Riqualificazione Urbana del comparto prospiciente Viale Europa;
- che, ai fini della procedura di V.A.S., il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì - Cesena, in quanto rispettivamente autorità procedente e autorità competente alla valutazione, hanno di concerto individuato, in sede di Conferenza preliminare, l'Azienda U.S.L. di Cesena ed A.R.P.A. Sezione Provinciale di Forlì - Cesena quali soggetti competenti in materia ambientale da consultare;
- che, il deposito per sessanta giorni consecutivi degli elaborati presentati, presso la Provincia di Forlì-Cesena e il Comune di Cesena (come risulta dalla relata di avvenuto deposito comunale acquisita al prot. prov. n. 44544 del 21 aprile 2011), a far data dal 12 maggio 2010 (data di pubblicazione sul BURER), è stato effettuato ai sensi dell'art. 40, comma 3, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. per l'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica comunale, ai sensi dell'art. 14, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per la procedura di V.A.S. ed ai sensi dell'art. 9, comma 3, della L.R. 9/1999 e s.m.i., così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per la procedura di verifica (*screening*);
- che, con riferimento ai suddetti dispositivi di legge, contestualmente al deposito, il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì - Cesena hanno provveduto anche alla pubblicazione sul proprio sito *web* di tutti gli elaborati afferenti l'Accordo di programma in oggetto;

Dato altresì atto:

- che in data 9 luglio 2010 (agli atti con prot. prov. n. 70256), la scrivente Amministrazione ha trasmesso al Comune di Cesena richiesta di integrazione documentale per poter procedere alla compiuta espressione dei pareri di propria competenza; tale richiesta ha sospeso i termini procedurali ai sensi del combinato disposto dell'art. 2, comma 7, della L. 241/1990 e ss.mm.ii. e dell'art. 9, comma 2, della L.R. 9/1999 e s.m.i, così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- che il Comune di Cesena, preso atto di quanto richiesto dalla Provincia, in data 4 marzo 2011 (agli atti con prot. prov. n. 23644 in medesima data) ha complessivamente trasmesso la documentazione integrativa;
- che in data 11 marzo 2011 l'Amministrazione Provinciale ha inoltrato al Comune di Cesena

- una comunicazione (agli atti con prot. prov. n. 26644) in merito alla mancata trasmissione di alcuni degli elaborati elencati nella sopra citata nota del 4 marzo 2011, richiedendone la formale trasmissione e comunicando che i termini del procedimento in oggetto sarebbero ripresi a decorrere dalla data di ricevimento del materiale citato;
- che in data 11 marzo 2011 l'Amministrazione Comunale ha trasmesso il “*Documento integrativo alla procedura di valutazione ambientale strategica e di verifica (screening)*” ed il “*Supplemento di indagine geologica con approfondimento sismico – Microzonazione di III livello*” (agli atti con prot. prov. n. 27600 del 14 marzo 2011), annoverati in elenco nel sopra citato invio delle integrazioni ma erroneamente non trasmessi in quella sede;
 - che infine, in data 7 aprile 2010, il Dirigente del Settore Programmazione Urbanistica del Comune di Cesena ha trasmesso dichiarazione (acquisita agli atti con prot. prov. n. 37624 in medesima data) attestante specifica limitazione degli usi inizialmente previsti nei lotti 4 e 7, allegandovi copia delle Norme di Attuazione in tal senso modificate;

Dato infine atto, tenuto conto delle integrazioni documentali che sono state trasmesse, che l'Accordo di programma si compone dei seguenti elaborati:

I. Allegato A - Relazione illustrativa del P.R.U.

II. Elaborati di Variante urbanistica

- C1 – Relazione per la Variante urbanistica
- C2 – Norme di attuazione – stralcio PS1
- C3 – Stralci cartografici delle Tavole dei Sistemi – stato vigente e stato modificato
- C4 – Stralci cartografici delle Tavole dei Servizi – stato vigente e stato modificato

III. Elaborati del P.U.A.

- TAV 0 - Relazione illustrativa e tecnica
- TAV 1 - Certificati catastali, planimetrie catastali, atti di vendita e deleghe proprietari
- TAV 2 - Stralcio di PRG 1:5000, planimetria catastale con identificazione delle proprietà interessate dal PRU 1:2000 e documento riassuntivo
- TAV 3 - Rilievo planoaltimetrico stato di fatto 1:500, sezioni e profili del terreno 1:500
- TAV 3a - Rilievo planoaltimetrico stato di fatto, estratti planimetrici 1:200
- TAV 4 - Contestualizzazione del progetto 1:2000
- TAV 5 - Documentazione fotografica
- TAV 6 - Relazione geologica
- TAV 7 - Tavola di progetto – Identificazione delle aree pubbliche 1:500
- TAV 7a - Tavola di progetto – Visuali libere, distanze dai confini di proprietà e di zona 1:200
- TAV 8 - Tavola di progetto – Identificazione delle aree private 1:500
- TAV 9 - Tavola aree da cedere 1:1000
- TAV 10 - Tavola istituzione uso pubblico 1:1000
- TAV 10a- Profili e sezioni 1:500
- TAV 10b- Planimetria verifica quote solai piani terra 1:500
- TAV 11 - Planimetria percorsi disabili 1:500
- TAV 12- Tipologia edilizia fabbricato “A1” con destinazioni d’uso 1:500 (lotto 5)
- TAV 13- Tipologia edilizia fabbricato “A2-D1-D2” con destinazioni d’uso 1:500 (lotto 4)
- TAV 14- Tipologia edilizia fabbricato “B1” con destinazioni d’uso 1:500 (lotto 1)
- TAV 14a- Tipologia edilizia fabbricato “B2” con destinazioni d’uso 1:500 (lotto 2)

TAV 15- Tipologia edilizia fabbricato "C1-C2" con destinazioni d'uso 1:500 (lotto 3)
 TAV 16- Tipologia edilizia fabbricato "E-" con destinazioni d'uso 1:500 (lotto 8)
 TAV 17 - Tipologia edilizia fabbricato "G" con destinazioni d'uso 1:500 (lotto 7)
 TAV 18 - Tipologia edilizia fabbricato "F" con destinazioni d'uso 1:500 (lotto 6)
 TAV 18a - Tipologia edilizia fabbricato "H" con destinazioni d'uso 1:500 (lotto 9)
 TAV 19 - Planimetria generale parcheggi interrati 1:500
 TAV 20 - Planimetria generale sottoservizi 1:500
 TAV 21 - Planimetria generale fognatura nera e bianca 1:500
 TAV 22 - Planimetria generale acqua e gas 1:500
 TAV 23 - Planimetria generale illuminazione pubblica 1:500
 TAV 24 - Planimetria generale Enel e Telecom 1:500
 TAV 25 - Planimetria generale Teleriscaldamento 1:500
 TAV 26 - Planimetria generale isola ecologica e arredo urbano 1:500
 TAV 27 - Dettaglio sottoservizi A, B 1:200
 TAV 27a - Dettaglio sottoservizi C, D 1:200
 TAV 28 - Computo metrico estimativo opere di urbanizzazione primaria
 TAV 29- Progetto autostazione 1:500 1:200
 TAV 29a - Progetto autostazione: dettaglio biglietteria 1:100 1:50
 TAV 29b - Progetto autostazione: sezione tipo pensilina 1:50
 TAV 29c - Progetto autostazione: strutturale parcheggio e biglietteria 1:200
 TAV 29d - Progetto autostazione: strutturale acciaio 1:100 1:50
 TAV 29e - Progetto autostazione: planimetria impianto elettrico piano interrato 1:200
 TAV 29f - Progetto autostazione: planimetria impianto elettrico piano terra 1:200
 TAV 29g - Progetto autostazione: planimetria impianto videosorveglianza piano interrato 1:200
 TAV 29h - Progetto autostazione: planimetria impianto videosorveglianza piano terra 1:200
 TAV 29i - Progetto autostazione: planimetria impianti gruppo pompe e ventilatori piano interrato 1:200
 TAV 29l - Progetto autostazione: planimetria impianti termici biglietteria 1:50
 TAV 29m - Progetto autostazione: relazione e computo metrico
 TAV 30 - Relazione descrittiva aree pubbliche fuori appalto
 TAV 33 - Invarianza idraulica
 TAV 34 - Costi degli interventi e tempi di esecuzione del programma
 TAV 35 - Norme tecniche di attuazione
 TAV 36 - Viste tridimensionali
 TAV 37 - Edilizia convenzionata, posizione e conteggi 1:500 (comparto Nuova Madonnina)
 TAV 37a - Edilizia convenzionata, posizione e conteggi 1:500 (comparto Battistini)
 TAV 38 - Conteggio oneri Viale Europa e Via Piave 1:1000
 TAV 39 - Planimetria flussi ciclopeditoni 1:2000
 TAV 40 - Planimetria dettaglio flussi ciclopeditoni 1:1000

Allegati

- 1) Riepilogo SUL, verifica P1
- 2) Sezione strade interne
- 3) Verifica distanze, visuali libere
- 4) Verifica volumi interrati

IV. Progetti preliminari delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria

1 - Stazione delle corriere (pensilina, cinte murarie e fabbricato biglietteria)

- TAV 1 - Relazione Illustrativa
- TAV 2 - Relazione Tecnica
- TAV 3 - Studio di prefattibilità ambientale (V.A.S.)
- TAV 4 - Relazione geologica
- TAV 5 - Planimetria generale sottoservizi e impianti tecnici 1:200
- TAV 6 - Progetto autostazione 1:500, 1:200
- TAV 7 - Progetto autostazione: dettaglio biglietteria e collegamenti verticali 1:200
- TAV 8 - Progetto autostazione: sezione tipo pensilina 1:100
- TAV 9 - Indicazione e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- TAV 10 - Calcolo sommario della spesa
- TAV 11 - Capitolato speciale prestazionale

2 - Parcheggio interrato stazione delle corriere

- TAV 1 - Relazione Illustrativa
- TAV 2 - Relazione Tecnica
- TAV 3 - Studio di prefattibilità ambientale (V.A.S.)
- TAV 4 - Relazione geologica
- TAV 5 - Planimetria generale sottoservizi e impianti tecnici 1:200
- TAV 6 - Progetto interrato autostazione 1:500, 1:200
- TAV 7 - Progetto autostazione: sezione tipo interrato in corrispondenza del pilone della pensilina 1:100
- TAV 8 - Indicazione e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- TAV 9 - Calcolo sommario della spesa
- TAV 10 - Capitolato speciale prestazionale

3 - Strada nuova congiungente Via Europa con Subb. F. Comandini, parcheggi pubblici annessi alla nuova strada, verde pubblico annesso alla nuova strada, verde e percorsi nelle vicinanze dell'incrocio Viale Europa e Via Subb. F. Comandini

- TAV 1 - Relazione Illustrativa
- TAV 2 - Relazione Tecnica
- TAV 3 - Studio di prefattibilità ambientale (V.A.S.)
- TAV 4 - Planimetria generale sottoservizi 1:200
- TAV 5 - Progetto 1:200
- TAV 6 - Indicazione e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
- TAV 7 - Calcolo sommario della spesa
- TAV 8 - Capitolato speciale prestazionale

V. Elaborati di V.A.S. e Screening

- E1 - V.A.S. sintesi non sintetica
- E2 - Studio di sostenibilità ambientale
- E3 - Studio di sostenibilità ambientale: allegati tecnici
- E4 - Screening – Relazione ambientale
- E5 - Screening – Sintesi non sintetica
- E6 - Screening – Allegati alla relazione ambientale

Vista la legislazione nazionale e regionale vigente;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale nazionale;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale regionale vigenti:

- Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 276 del 3 febbraio 2010;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.), 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 (P.R.I.T.), approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 1322 del 22 dicembre 1999;
- Piano di Tutela delle Acque Regionale (P.T.A.), approvato dall'Assemblea Legislativa con deliberazione n. 40 del 21 dicembre 2005;
- Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico (P.S.R.I.) dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli approvato con deliberazione della Giunta Regionale 17 marzo 2003 n. 350 e sua Variante normativa approvata con deliberazione della Giunta Regionale 16 febbraio 2009 n. 144;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale provinciale vigenti:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 68886/146 del 14 settembre 2006 e sua Variante integrativa approvata dal Consiglio Provinciale con delibera n. 70346/146 del 19 luglio 2010;
- Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti (P.P.G.R.), approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 71491/150 del 30 luglio 2007;
- Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (P.I.A.E.) approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12509/22 in data 19 febbraio 2004;
- Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (P.G.Q.A.), approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 84071/175 del 24 settembre 2007;

Richiamato l'art. 40 della L.R. 20/2000, così come recentemente integrato e modificato dalla L.R. 6/2009, 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);
- in tal senso, *“[...] ai fini dell'esame e dell'approvazione del progetto delle opere, degli interventi o dei programmi di intervento”, l'Amministrazione proponente l'Accordo predispone il progetto definitivo delle opere pubbliche previste* (comma 2);

Ritenuto:

- che le tematiche inerenti la sostenibilità ambientale e territoriale degli interventi previsti sono valutate nell'ambito della procedura di V.A.S. e della procedura di verifica (*screening*) ad essa integrata, con riferimento ai contenuti ed gli elementi progettuali che rispettivamente competono loro;
- che, conseguentemente a quanto sopra espresso, dovranno acquisirsi, all'interno del progetto urbanistico e delle opere pubbliche, le prescrizioni emerse ad esito delle procedure di valutazione ambientale, al fine garantirne la sostenibilità;

Dato atto che l'Amministrazione Provinciale ha esaminato gli elaborati afferenti l'Accordo di programma in oggetto, avendo facoltà di formulare:

- osservazioni ai sensi dell'art. 40, comma 4, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii (di cui al successivo punto A);

e dovendo altresì esprimere, per quanto di competenza:

- il parere 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 s.m.i. (di cui al successivo punto B);
- il parere motivato in merito alla procedura di V.A.S. ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. integrato con la decisione sulla procedura di verifica (*screening*) ai sensi dell'art. 10 della L.R. 9/1999 e ss.mm.ii. così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.. (di cui al successivo punto C);

CONSIDERATO:**1. Contenuti dell'Accordo di programma**

L'approvazione dell'Accordo di programma e del contestuale Programma di Riqualificazione Urbana "Parco Europa" assume il valore e produce gli effetti di Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A) in variante al P.R.G. vigente, come descritto ai successivi paragrafi 2 e 3.

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

- realizzazione della nuova stazione per il trasporto pubblico su gomma nell'area dell'ex scalo merci lungo Viale Europa, con parcheggio pubblico interrato di capienza pari a circa 313 posti;
- realizzazione e messa a disposizione di complessivi 42 alloggi di Edilizia Residenziale Sociale (E.R.S.), di cui 19 per la vendita a prezzo convenzionato e 23 da concedere in locazione a canone convenzionato per un periodo minimo di 10 anni.

Sulla base del progetto predisposto in seno all'Accordo di programma, ed in considerazione dei preventivi di massima di spesa, suscettibili di adeguamenti in sede di progettazione esecutiva, le risorse finanziarie necessarie per l'attuazione del Programma sono sintetizzate nella Tabella 4 dell'Allegato A. In particolare, la realizzazione della parte degli interventi pubblici a carico dei privati impegnerà oltre 14 milioni di euro, a fronte di un impegno, da parte dei medesimi soggetti, per la realizzazione delle parti sia pubbliche che private, che assomma a circa 79 milioni di euro.

Stante le opere pubbliche e/o di pubblico interesse summenzionate, gli impegni per le parti sono sinteticamente definiti come segue:

– Impegni a carico dei privati:

- realizzazione delle opere di urbanizzazione nelle aree interne al perimetro del P.R.U.;
- realizzazione, con oneri in gran parte a proprio carico, della nuova stazione per il trasporto pubblico su gomma, con sottostante parcheggio pubblico ed opere accessorie;
- costruzione di porticato con funzione di quinta muraria lungo il lato settentrionale di Viale Europa;
- realizzazione di 42 alloggi da destinare ad E.R.S., di cui 5 nell'edificio a destinazione residenziale "B2" (lotto 2), 7 nell'edificio a destinazione mista residenziale-terziario-commerciale "C" (lotto 3) e 30 in edificio a destinazione mista residenziale-direzionale "G" (lotto 7);
- affidamento della realizzazione delle opere di urbanizzazione nel rispetto delle disposizioni del Codice dei contratti, come modificato dal D.Lgs. 152/2008, e del *"Regolamento per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e la relativa cessione"*.

– Impegni a carico dell'Amministrazione comunale:

- realizzazione di quota dell'autostazione tramite lo scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria a favore delle ditte attuatrici;
- conformazione urbanistica del complesso delle opere pubbliche e delle destinazioni previste all'interno del perimetro del comparto attuativo oggetto dell'Accordo di programma;
- collocazione all'interno del perimetro del P.R.U. "Novello" dell'area di proprietà di Nuova Madonnina s.r.l. posta lungo Via Europa e la ulteriore SUL di spettanza della Società inerente la porzione dell'area dell'ex scalo merci ceduta dal Comune, per una SUL complessiva di 6.558 mq;
- partecipazione alla riqualificazione dell'asse stradale di Viale Europa (intervento già realizzato);

– Impegni a carico dell'Amministrazione provinciale:

- assicurare un adeguato svolgimento della procedura di V.A.S. di cui all'art. 13 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della procedura di verifica (*screening*) ai sensi degli artt. 9 e 10 della L.R. 9/99 così come integrata e modificata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- provvedere al deposito degli atti ed emanare tempestivamente il decreto di approvazione dell'Accordo in variante agli strumenti urbanistici comunali.

Si segnala che con nota del 28 marzo 2011 (acquisita agli atti con prot. prov. n. 34123 del 30 marzo 2011), il Comune ha comunicato alla scrivente Amministrazione la richiesta, da parte dei soggetti privati partecipanti all'Accordo, di diminuire gli impegni fideiussori a garanzia dell'esecuzione delle opere di urbanizzazione al 60% del costo presunto delle opere e di ridurre l'importo relativo al contributo sui costi sostenuti dall'Amministrazione, previsto dal *"Regolamento per la realizzazione delle opere di urbanizzazione e la relativa cessione"*, all'1% del costo delle opere.

Tali aspetti dovranno pertanto essere valutati ed assentiti preliminarmente alla conclusione dell'Accordo di programma, previsto adeguamento degli impegni da sottoscrivere.

Il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì - Cesena si sono infine impegnati a ricercare e

formalizzare, nei tempi previsti per il perfezionamento dell'Accordo di programma in oggetto, una soluzione in merito all'individuazione di un'area, da cedere all'Amministrazione Provinciale, per la realizzazione di un istituto secondario superiore. A tal fine, l'art. 5 dell'Accordo indica espressamente quanto segue:

“Il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì – Cesena si impegnano a trovare la soluzione per la realizzazione di un Istituto Scolastico Superiore, da localizzare in area messa a disposizione del Comune nei pressi del polo scolastico dell'ex Arrigoni, entro i termini dell'approvazione del presente Accordo di programma”.

2. Variante urbanistica

Il comparto attuativo oggetto del presente Accordo di programma ricomprende aree classificate, secondo il P.R.G. vigente, come *“Tessuto produttivo polifunzionale”* (art 39) ed *“Infrastrutture ferroviarie”* (art.57).

Il Programma di Riqualificazione Urbana, costituente parte integrante del presente Accordo di programma, non è conforme al P.R.G. vigente, per cui la realizzazione dell'intervento in oggetto necessita di variazione dello strumento urbanistico.

La variazione del P.R.G., ai sensi e per gli effetti del presente Accordo, comporta l'inserimento nelle Tavole dei Sistemi (PS2) di un nuovo perimetro che delimita le aree sottoposte all'Accordo e di una campitura di tali aree contenente una numerazione progressiva che individua lo specifico Accordo cui è soggetta. All'interno di tale perimetro sono riportate le principali funzioni pubbliche previste dal Piano attuativo (viabilità, parcheggi, verde, servizi pubblici).

Tale perimetrazione fa capo all'articolo 53.ter delle Norme di Attuazione (PS1), che prevede in variante alle vigenti previsioni del P.R.G.:

- un indice di utilizzazione territoriale (SUL/ST) pari a 0,67 mq/mq;
- un indice di utilizzazione fondiaria (SUL/SF) pari a 1,07 mq/mq sulle aree di proprietà privata e pari a 0,5 mq/mq sull'area dell'ex scalo merci acquisita dal Comune (abbattuto al 30% nella fascia di rispetto ferroviaria di 30 m);
- gli usi previsti, tenuto conto della dichiarazione del Dirigente del Settore Programmazione Urbanistica del Comune di Cesena attestante specifica limitazione degli usi inizialmente previsti nei lotti 4 e 7 (agli atti con prot. prov. n. 37624 del 7 aprile 2011) concernono:
 - funzioni abitative : U1/1;
 - funzioni terziarie: U3/1 (esercizi di vicinato fino a 250 mq di Sv), U3/2 (medio-piccole strutture commerciali con superficie di vendita compresa, per i prodotti alimentari, fra 800 e 1.500 mq), U3/5 (pubblici esercizi, attrezzature culturali e sedi istituzionali con esclusione dei locali per lo spettacolo), U3/6 (terziario diffuso, attrezzature sportive e artigianato di servizio), U3/9 (complessi direzionali, attrezzature socio-sanitarie). Si precisa che, in relazione alla proposta distribuzione delle funzioni (illustrata al successivo paragrafo), per i lotti 4 e 7 non sono ammessi gli usi elencati nelle delibera della Giunta Regionale 1661/2009;
- possibilità di monetizzare parte del verde di standard;
- esclusione dal conteggio della SUL dei parcheggi privati interrati eccedenti la quantità prevista di 1 mq/10 mc;
- altezza massima degli edifici pari a 25 m;
- riduzione della visuale libera verso i confini di zona a 0,5.

3. Elementi progettuali del Piano Urbanistico Attuativo

La proposta di riqualificazione dell'area in esame prevede un nuovo assetto urbano a destinazione prevalentemente residenziale. Gli elementi salienti della configurazione progettuale possono sintetizzarsi come segue:

- nell'area dell'ex-scalo merci della stazione ferroviaria è prevista la realizzazione della nuova stazione per il trasporto pubblico su gomma in sostituzione di quella attualmente utilizzata situata nel vicino Piazzale Marx;
- Viale Europa assume il ruolo di asse portante del nuovo comparto, completando sui due lati le alberature esistenti dalla stazione ferroviaria fino all'incrocio con Via Cavalcavia;
- in affaccio su Viale Europa è prevista una serie di edifici con porticati che formano spazi pedonali ed accolgono parte delle attività terziarie e commerciali;
- anche l'asse di Via Piave viene riqualificato, con la presenza di residenze, negozi ed uffici, ma senza alterarne l'immagine attuale: sono mantenuti gli allineamenti attuali ed i volumi previsti mantengono sostanzialmente il medesimo rapporto con le alberature esistenti;
- le residenze previste fra Via Piave e Viale Europa si attestano lungo gli assi stradali, lasciando al centro uno spazio circolare da destinare a parco, costituendo in tal modo due fronti urbani con differenti caratteristiche: più private sulla prima, più pubbliche sulla seconda, con gli edifici che ospitano anche attività commerciali e direzionali e che fronteggia l'autostazione;
- nel sub-comparto di dimensioni più modeste, oltre Viale Europa, compreso tra la ferrovia e Via Subb. F. Comandini, sono previsti edifici a completamento dei bordi esterni, nonché un complesso direzionale ed una medio-piccola struttura di vendita di prodotti alimentari.

La *“Relazione illustrativa e tecnica”* (Tav. 0) riferisce inoltre che *“Gli edifici sono stati progettati con particolare attenzione al regolamento per incentivare l'edilizia ecosostenibile: spazio verde continuo, edifici compatti, murature a forte spessore, dimensionamento delle aperture, aumento fronte S-SE, diminuzione fronte O. Sono stati previsti spazi di alta qualità ambientale, cercando il massimo soleggiamento e il diritto al sole, con logge con schermi solari e antirumore, spazi giorno a S-SE. Nel progetto saranno inseriti camini di areazione nei monoaffaccio, tetto ventilato, tetti verdi sul lastrico del blocco commerciale che si affaccia su Viale Europa. Tutti gli edifici prevedono materiali naturali ed ecocompatibili”*.

Nello specifico, l'intervento si articola su 10 lotti ed è così composto:

- **Edificio “A1” (lotto 5):**
 - destinazione d'uso: U1/1
 - SUL totale (U1/1): 7.507 mq
 - n. piani fuori terra: 6
 - n. piani interrati: 2
 - Hr max: 22,5 m
- **Edificio “A2-D1-D2” (lotto 4):**
 - destinazione d'uso: U1/1, U3/1, U3/5, U3/6, U3/9
 - SUL U1/1: 11.364 mq
 - SUL U3/1, U3/5, U3/6: 2.370 mq
 - SUL U3/9: 1.553 mq

- SUL totale: 15.287 mq
- n. piani fuori terra: 7
- n. piani interrati: 2 (A2), 1 (D1-D2)
- Hr max: 24 m
- **Edificio “B1” (lotto 1):**
 - destinazione d'uso: U1/1
 - SUL totale (U1/1): 5.500 mq
 - n. piani fuori terra: 6
 - n. piani interrati: 1
 - Hr max: 22,5 m
- **Edificio “B2” (lotto 2):**
 - destinazione d'uso: U1/1
 - SUL totale (U1/1): 3.946 mq
 - n. piani fuori terra: 6
 - n. piani interrati: 1
 - Hr max: 22,5 m
- **Edificio “C” (lotto 3):**
 - destinazione d'uso: U1/1, U3/1, U3/5, U3/6
 - SUL U1/1: 7.185 mq
 - SUL U3/1, U3/5, U3/6: 1.220 mq
 - SUL totale: 8.405 mq
 - n. piani fuori terra: 7
 - n. piani interrati: 2
 - Hr max: 24 m
- **Edificio “E” (lotto 8):**
 - destinazione d'uso: U3/2
 - SUL totale (U3/2): 1.596 mq
 - n. piani fuori terra: 1
 - n. piani interrati: 1
 - Hr max: 7 m
- **Edificio “F” (lotto 6):**
 - destinazione d'uso: U1/1
 - SUL totale (U1/1): 360 mq
 - n. piani fuori terra: 3
 - n. piani interrati: possibilità di realizzare parcheggi interrati
 - Hr max: 10 m
- **Edificio “G” (lotto 7):**
 - destinazione d'uso: U1/1, U3/9
 - SUL U1/1: 2.125 mq
 - SUL U3/9: 1.644 mq
 - SUL totale: 3.769 mq
 - n. piani fuori terra: 5
 - n. piani interrati: 2
 - Hr max: 21 m

- **Edificio “H” (lotto 9):**
 - destinazione d'uso: U1/1
 - SUL totale (U1/1): 853 mq
 - n. piani fuori terra: 4
 - n. piani interrati: 1
 - Hr max: 13 m (esistente)

Le funzioni previste assommano quindi, in termini di SUL, le seguenti quantità:

- usi residenziali (U1/1): 37.987 mq;
- usi commerciali (U3/2): 1.596 mq;
- altri usi terziari e direzionali (U3/1 + U3/5 + U3/6): 3.590 mq.

Nell'acquisizione e/o realizzazione di spazi per la costruzione della città pubblica, si prevede pertanto il conseguimento dei seguenti risultati :

- area di intervento: superficie territoriale pari a 70.104 mq;
- capacità edificatoria pubblica/convenzionata: 2.685 mq di SUL;
- parcheggi pubblici: a fronte di 12.529 mq di standard da corrispondere, il progetto prevede la realizzazione di 13.445 mq;
- verde pubblico: a fronte di 19.154 mq di standard da corrispondere, 11.771 mq saranno realizzati nel comparto Europa e 7.383 mq su altra area specificata in convenzione o da monetizzare (così come riportato nella Tav. 0 “*Relazione illustrativa e tecnica*” trasmessa in seguito alle integrazioni richieste con nota acquisita al prot. prov. n. 23644 del 4 marzo 2011).

3.1 Verde pubblico

Il computo del verde pubblico di standard, effettuato in seno al Piano attuativo così come sottoscritto in sede di Conferenza preliminare, secondo i parametri definiti dal vigente P.R.G. per le funzioni residenziali (20 mq/55 mq di SUL) e commerciali-direzionali (60 mq/100 mq di SUL), indicava che, a fronte di un fabbisogno stimato pari a 19.154 mq, 10.855 mq di verde sarebbero stati realizzati internamente al comparto, mentre i restanti 8.299 mq su altra area specificata in convenzione o da monetizzare.

Le Norme del Piano attuativo, tuttavia, definivano un'aggregazione delle aree ricomprese nella definizione di *verde pubblico* che accorpava le seguenti tipologie:

- “aree di verde pubblico;
- aree di verde privato ad uso pubblico;
- aree di verde privato ad uso pubblico pavimentato”;

precisando che “in tutti e tre i casi il verde sarà conteggiato come standard, ma solo il verde pubblico verrà ceduto all'Amministrazione comunale”.

Ciò premesso, l'esame degli elaborati cartografici evidenziava la seguente ripartizione tipologica dello standard che si intendeva corrispondere all'interno del comparto attuativo, secondo le definizioni di cui sopra:

- verde pubblico: 1.443 mq;
- verde privato ad uso pubblico: 5.116 mq;
- verde pubblico di progetto “fuori standard”: 1.505 mq;
- area privata ad uso pubblico pavimentata: 9.627 mq.

Posto che l'insieme delle suddette superfici ammonta a 17.691 mq, e quindi ad un valore che non

coincideva con la contabilizzazione dello standard riportato nella *“Relazione tecnica e illustrativa”*, in fase istruttoria si era evidenziata come illegittima l'attribuzione della quota di verde privato, ancorché ad uso pubblico, nella dotazione di verde di standard. Infatti, i suoli che permangono di proprietà privata possono essere convenzionati anche per la pubblica fruizione ovvero per il passaggio, ma non possono concorrere alla formazione della quota di standard urbanistico previsto dalla legge.

In tale sede si richiedevano inoltre chiarimenti in merito alla definizione di verde pubblico *“fuori standard”*, rappresentato dalla porzione di territorio posta in continuità con la nuova autostazione ed in adiacenza al previsto parcheggio pubblico in superficie, e quindi della sua pertinenza a concorrere alla formazione dello standard urbanistico.

Si richiamava infine, per quanto attiene alla possibilità di monetizzare la parte del verde di standard non prevista nel comparto, l'art. 24, comma 3, delle Norme di attuazione del vigente P.R.G., il quale stabilisce che: *“Nella città da riqualificare i P.R.U. assicurano le dotazioni pubbliche di verde e parcheggi. I soggetti attuatori potranno acquisire e realizzare le aree verdi anche fuori dal comparto in zone previste dal P.R.G. a parco pubblico. È consentita la monetizzazione dello standard a verde pubblico per gli interventi di riqualificazione urbana di limitata entità, finalizzati alla ricostruzione di fronti strada o riqualificazione di porzioni di isolati”*.

Tutto ciò considerato, si chiedeva all'Amministrazione Comunale di quantificare l'effettiva corresponsione del verde pubblico di standard previsto all'interno del comparto attuativo, computando a tal fine le sole aree pubbliche ovvero da cedersi alla Pubblica Amministrazione, precisando che la quota eventualmente non collocabile all'interno dell'area di intervento, avrebbe dovuto essere definita e realizzata in ottemperanza alle disposizioni del suddetto art. 24 del P.R.G. ed in coerenza, quindi, con le previsioni del Piano dei Servizi.

Con nota del 4 marzo 2011 (acquisita agli atti con prot. prov. 23644 in medesima data), il Comune di Cesena, in relazione a quanto sopra evidenziato ha specificato e proposto quanto segue:

- concordando sulla necessità di escludere dal computo delle aree di verde pubblico le porzioni che permangono in proprietà privata, ancorché vincolate all'uso pubblico, ha provveduto a modificare in tal senso gli elaborati, per cui tutte le aree destinate allo standard di verde saranno cedute in proprietà all'Amministrazione Comunale, con cessione di soprassuolo nel caso si sovrappongano a volumi interrati privati;
- le aree definite di verde pubblico *“fuori standard”* corrispondono a porzioni collocate in fascia di rispetto ferroviario e, come tali, da escludersi dal conteggio dello standard, ai sensi dell'art. 46 della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii.;
- per quanto riguarda la quantità non reperibile all'interno del comparto che, con le modifiche apportate ammonta a 7.383 mq, precisa che, per la quota inerente la proprietà Nuova Madonnina, corrispondente a 6.650 mq, essa è prevista, in ottemperanza all'art. 24 delle Norme di P.R.G. ed in coerenza al Piano dei Servizi, all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana *“Novello”*, attuato mediante Accordo di programma, la cui proposta è stata sottoscritta in sede di Conferenza preliminare in data 31 gennaio 2011, con l'impegno alla realizzazione a carico della Società Nuova Madonnina che rientra fra le proprietà anche di tale comparto. La quota restante pari a 733 mq, inerente la proprietà Battistini, sarà monetizzata.

3.2 Parcheggi pubblici e ad uso pubblico

Il computo della dotazione di parcheggi pubblici, così come riportato nella “*Relazione illustrativa e tecnica*” (Tav. 0) ed effettuato secondo i parametri definiti dal vigente P.R.G. (1 mq/5,5 mq di SUL per l'uso U1/1; 1 mq/2,5 mq di SUL per l'uso U3/2; 2,5 mq/5,5 mq per gli usi U3/1, U3/5 e U3/6; 5,5 mq/5,5 mq di SUL per l'uso U3/9) prevede un fabbisogno pari a 13.045 mq. Il progetto prevede la realizzazione di un quantitativo messo a disposizione nel progetto pari a 13.445 mq, così distribuito all'interno del comparto:

- primo piano interrato del lotto 7: 1.040 mq;
- primo piano interrato del lotto 3: 2.000 mq;
- lungo Viale Europa e Via Piave: 1.092 mq;
- piano interrato dell'autostazione: 7.367 mq, corrispondenti a 315 posti auto;
- nella porzione nord del comparto (P2a + P2b + P2c + P2d): 1.946 mq.

Si precisa che le porzioni indicate nell'interrato dei lotti 3 e 7 sono parcheggi privati ad uso pubblico. Più in dettaglio e sulla base di conteggi effettuati sulle planimetrie di progetto (Tav. 7 “*Tavola di progetto – Identificazione delle aree pubbliche*” – marzo 2009), in merito alle singole aree di parcheggio si evidenzia quanto segue:

- nel lotto 7 al primo piano interrato è previsto un parcheggio ad uso pubblico da 29 posti;
- nel lotto 3 al primo piano interrato è previsto un parcheggio ad uso pubblico da 76 posti;
- al piano interrato della stazione degli autobus è previsto un parcheggio pubblico da 313 posti;
- presso l'edificio “E”, a piano campagna, sono previsti due parcheggi pubblici da 7 e 42 posti;
- ad est dell'edificio “G” è previsto un parcheggio pubblico da 12 posti lungo la strada di progetto;
- presso l'edificio “G”, a piano campagna, è previsto un parcheggio ad uso pubblico da 29 posti;
- lungo Via Europa sono previsti parcheggi per 58 posti;
- lungo Via Piave sono previsti parcheggi per 46 posti.

Complessivamente il totale dei parcheggi pubblici e ad uso pubblico previsti da progetto è pari a 90 posti auto complessivi a piano campagna e a 418 posti auto complessivi al primo piano interrato, per un totale di 508 posti auto.

3.3 Autostazione

Il progetto dell'autostazione, che prevede lo spostamento di tale area da Piazzale K. Marx alla nuova area adiacente alla stazione, si colloca a ridosso della ferrovia, affacciandosi su Viale Europa. Al piano terra si colloca la vera e propria autostazione delle corriere che gestisce ed organizza quattro flussi di diversa percorrenza costituiti da:

- autobus, ai quali è riservata la quasi totalità dello spazio in superficie, organizzato con tre banchine che si sviluppano longitudinalmente alla ferrovia e capace di ospitare, a capienza massima, 21 mezzi;
- autovetture, per le quali è previsto l'accesso al parcheggio interrato sia sul fronte di Viale Europa che lateralmente;
- pedoni, per i quali è stato progettato un percorso che affianca Viale Europa, riparato da una pensilina che si sviluppa lungo tutto il tratto;
- ciclisti, per i quali la pista esistente non verrà tolta ma sostituita da un'altra che si sviluppa lungo il perimetro dell'autostazione attestandosi con il confine della ferrovia.

Elemento caratterizzante del progetto è la grande copertura metallica strallata, sorretta da quattro piloni con base in cemento armato e struttura portante in elevazione costituita da profili e tiranti

metallici.

Si precisa che le valutazioni relative agli aspetti progettuali, sia afferenti la trasformazione urbanistico-edilizia del comparto, sia specifici delle opere sottoposte a procedura di verifica (*screening*), sono da intendersi contenute e ricomprese nelle valutazioni riportate al successivo capitolo C) del presente documento.

4. Inquadramento agli strumenti di pianificazione in merito ai vincoli ambientali e territoriali

4.1 Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico

L'area di indagine non ricade in aree soggette al rischio idrogeologico così come individuato dall'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli.

4.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Dal confronto con gli elaborati cartografici del P.T.C.P. si evince la seguente caratterizzazione dell'area oggetto di Accordo:

- Tavola 2 "*Zonizzazione paesistica*": l'area ricade integralmente nella "*Zona A (area di alimentazione degli acquiferi sotterranei)*" di cui all'art. 28, comma 2;
- Tavola 4 "*Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale*": l'area ricade interamente in "*Aree di alimentazione degli acquiferi sotterranei*". Si rileva tuttavia come il fenomeno della subsidenza, evidenziato dalle linee di uguale cedimento in cm dal 1970 in poi, non interessa la porzione di territorio cesenate in esame;
- Tavola 5B "*Carta dei vincoli*": l'area in oggetto ricade nella fascia di rispetto determinata da sorgenti elettromagnetiche ad alta frequenza.

In relazione alla tutela di cui all'art. 28, il Proponente dichiara che la realizzazione delle opere avverrà prestando attenzione alle metodiche di scavo, evitando l'utilizzo di sostanze che possano comportare potenziali fenomeni di rilascio di elementi contaminanti nel suolo e nel sottosuolo e quindi nelle acque sotterranee. Rileva tuttavia che l'intervento in oggetto non interagirà con la prima falda idrica. Osserva inoltre che l'intervento risulterà migliorativo rispetto alla situazione attuale per quanto concerne l'assetto fognario, e che comunque gli interventi previsti non ricadono fra quelli non consentiti dall'art. 28.

L'inclusione dell'area in oggetto nella fascia di rispetto è determinata dalla presenza di due siti (007-08 BOVIO e 007-09 STAZIONE) censiti dal Piano Provinciale di Localizzazione delle Emittenti Radio-televisive (P.P.L.E.R.T.) quali "*siti confermati per soli ponti-radio*". Oltre a tali impianti, il territorio limitrofo all'area di intervento risulta interessato da alcune Stazioni Radio Base (S.R.B.) per la telefonia mobile. Il Proponente, sulla base di dati derivanti da campagne di monitoraggio eseguite da A.R.P.A. e dal Quadro conoscitivo del P.P.L.E.R.T. medesimo, afferma che non si riscontrano elementi ostativi alla realizzazione del progetto per ciò che concerne il rispetto dei limiti di esposizione della popolazione ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici.

4.4 Piano Provinciale di Gestione della Qualità dell'Aria

Dal confronto con gli elaborati cartografici del Piano, l'area in oggetto ricade all'interno dell'agglomerato R11, che rappresenta quella porzione della Zona A (aree in cui vengono superati i

valori limite previsti dal DM 60/02) nella quale è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme.

La trasformazione proposta in seno al presente Accordo di programma prevede una trasformazione dell'area ad usi prevalentemente residenziali: posto quindi che non sono previste sorgenti emissive di tipo puntuale (il comparto sarà infatti allacciato alla rete di teleriscaldamento con centrale cogenerativa in zona Ippodromo), le uniche fonti emissive sono sostanzialmente costituite dal traffico stradale indotto e attratto, per il quale, l'esito della procedura di valutazione prescrive l'implementazione di un periodico monitoraggio al fine di verificare le eventuali variazioni dello stesso, direttamente correlate alle problematiche della qualità dell'aria.

Per le valutazioni in tal senso si rimanda al capitolo C), paragrafo "Aria" del presente documento.

4.5 Piano Regolatore Generale

Con riferimento agli elaborati cartografici del P.R.G. (Tavola dei Sistemi), l'area oggetto di Accordo è individuata quale "Ambito di riqualificazione urbana da sottoporre a programmi", di cui all'art. 53 delle Norme di attuazione. All'interno del suddetto Ambito, il Piano classifica la maggior parte dell'area a "Tessuto polifunzionale" (art. 39) ed una più modesta porzione a "Tessuto dell'espansione anni '60-'70" (art. 34). La trasformazione proposta con l'Accordo di programma in oggetto prevede la variazione della zonizzazione di P.R.G. nei termini illustrati al precedente paragrafo "2. Variante urbanistica".

Per quanto riguarda la compatibilità ai sistemi ambientali (Tavola della compatibilità ambientale, Tavola del dissesto e Tavola della tutela del rischio idrogeologico) non si rilevano ulteriori elementi da considerare, ovvero assumere a riferimento, nel processo di valutazione.

4.6 Piano di Zonizzazione Acustica

Il Comune di Cesena ha approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica con deliberazione del Consiglio Comunale n. 99 del 23 aprile 2009.

L'area di progetto ricade interamente in classe IV ad eccezione dell'area di parcheggio autostazione che ricade in classe III.

Per le valutazioni in tal senso si rimanda al capitolo C), paragrafo "Rumore" del presente documento.

5. Inquadramento geologico

L'area è ubicata al margine settentrionale del centro storico, a monte della ferrovia, in zona di alta pianura alluvionale, dove si ritrovano i sedimenti continentali di origine fluviale, di età olocenica, costituiti da intercalazioni eteropiche, laterali e verticali, di ghiaie, sabbie, limi e argille. Le indagini effettuate hanno rilevato, per l'area, la presenza di limi e argille, con subordinate sabbie fini. Alla profondità di circa 13 metri è stato individuato il primo livello sabbioso-ghiaioso.

Nella zona è stata rilevata la presenza di una falda idrica a circa 16 metri di profondità, permettendo di escludere il rischio di liquefazione dei terreni in caso di terremoto.

L'area era precedentemente occupata da fabbricati che sono stati demoliti; l'intensa urbanizzazione passata, rende non necessaria la creazione di dispositivi ai fini dell'invarianza idraulica dell'intervento. Nonostante la presenza di terreni di riporto, frutto dell'attività antropica passata, le indagini hanno mostrato delle buone caratteristiche geotecniche, con una discreta omogeneità. La presenza di piani interrati previsti nel progetto porterà comunque a by-passare tale livello, impostando le fondazioni ad una quota minore e riducendo il rischio di cedimenti importanti.

6. Contenuti del Rapporto ambientale

Si precisa che quanto di seguito denominato:

- Rapporto ambientale di V.A.S. indica gli elaborati denominati “*Studio di sostenibilità ambientale*” (Allegato E2) e “*Studio di sostenibilità ambientale: Allegati tecnici*” (Allegato E3) trasmessi con nota acquisita al prot. prov. n. 23644 del 4 marzo 2011, redatto ai sensi e per le finalità di cui all'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- Rapporto ambientale di *screening* indica gli elaborati denominati “*Relazione ambientale*” (Allegato E4) e “*Screening – Allegati alla relazione ambientale*” (Allegato E6) trasmessi con nota acquisita al prot. prov. n. 23644 del 4 marzo 2011, redatto ai sensi e per le finalità di cui all'art. 9 della L.R. 9/1999 così come integrata e modificata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- Documento integrativo indica l'elaborato denominato “*Documento integrativo alla procedura di valutazione ambientale strategica ed alla procedura di verifica (screening) in relazione all'Accordo di programma denominato 'Parco Europa' in variante al P.R.G. ai sensi della L.R. 20/2000*”, trasmesso con nota acquisita al prot. prov. n. 27600 del 14 marzo 2011 e contenente le integrazioni documentali richieste per le procedure di valutazione ambientale.

Con riferimento all'Accordo di programma, il cui iter amministrativo prevede il concorso di una procedura di V.A.S., avente ad oggetto la variante al P.R.G. ed il P.R.U. “*Parco Europa*”, e di una procedura di verifica (*screening*), relativa al progetto dei parcheggi pubblici e di uso pubblico con capacità complessiva superiore a 500 posti auto, l'applicazione del principio di integrazione delle valutazioni deve essere interpretata come segue:

- la V.A.S. contempla la sostenibilità della previsione in senso territoriale, e quindi si concentra sugli impatti globali, cumulativi e sinergici, operando stime per scenari possibili e verificando la coerenza delle scelte proposte con gli obiettivi definiti dai Piani settoriali e/o sovraordinati;
- la V.I.A. si concentra sulla compatibilità ambientale dell'intervento, verificando gli impatti puntuali del progetto relativo ai parcheggi pubblici e ad uso pubblico.

6.1 MOBILITÀ E TRAFFICO

Sul tema della mobilità nell'area oggetto di Piano attuativo, in relazione alle elaborazioni acquisite in tempi differenti ed in ordine ad entrambe le procedure di valutazione ambientale, e quindi ai dati effettivamente validati ai fini della valutazione, è necessario precisare quanto segue:

- il Rapporto ambientale di V.A.S. ed il Rapporto ambientale di *screening* contengono stime del traffico fra loro differenti per quanto concerne la quantificazione dei flussi di traffico sia nello scenario attuale che in quello futuro;
- nell'Allegato tecnico al Rapporto ambientale di V.A.S. sono peraltro riportati dati relativi al traffico nello stato attuale differenti da quelli inseriti nel Rapporto ambientale vero e proprio.

In risposta a quanto sopra evidenziato, in sede di integrazione documentale, il Proponente ha specificato che “*La situazione corretta dello 'stato attuale' è quella riportata dalla tabella 'Flussi di traffico – stato attuale 2009', di cui all'allegato 6.1 della Relazione ambientale relativa alla procedura di screening ed alle tavole di allegato 6.3 e 6.4, in cui è riportato il grafo stradale aggiornato ed esteso agli archi di maggior importanza limitrofi all'area di studio*”.

La valutazione degli effetti dell'intervento sulla mobilità dell'area in oggetto e del contesto insediativo circostante è stata effettuata a partire dalla definizione di un grafo stradale comprendente le principali

direttrici da e per l'area di interesse con il territorio circostante (Via Cavalcavia, Viale Europa, Viale Bovio, Corso Cavour), nonché la rete della circolazione locale (Viale Angeloni, Via Comandini, Via Piave, Via Valducci, Vicolo San Lorenzo). Il grafo dello scenario attuale presenta 32 archi e 15 nodi. Si precisa che, in seguito alla richiesta da parte della scrivente Amministrazione, di perimetrare un dominio di analisi più ampio di quello originariamente assunto, tenuto conto che l'intervento in oggetto non prevede la realizzazione di una nuova viabilità ma distribuisce i carichi aggiuntivi (generati ed attratti) sulla rete viaria esistente, il Proponente ha comunque deciso di mantenere inalterata la base assunta, ritenendo la propria trattazione *“esaustiva per quanto riguarda l'analisi dell'impatto del traffico indotto nei confronti della viabilità circostante in riferimento anche all'area di indagine individuata”*.

La definizione dei flussi veicolari allo stato attuale è stata effettuata attraverso rilevamenti manuali in giornate feriali del mese di luglio 2009 durante l'ora di punta del mattino (7:30 – 8:30), in quanto rappresentativa della situazione di maggiore domanda veicolare ed anche in orari al di fuori di quello di punta. I volumi di traffico sono stati misurati in corrispondenza degli incroci stradali di interesse, in modo tale da ricavare i dati necessari per la caratterizzazione del grafo stradale. In corrispondenza dei due assi principali che lambiscono l'area studiata (Viale Europa e Viale Bovio), è stato invece effettuato un conteggio del traffico veicolare sulle 24 ore mediante piastre, sempre nel mese di luglio. I dati così rilevati sono stati confrontati ed integrati con i dati dei flussi di traffico dell'ora di punta mattutina contenuti nel *“PRIM 2006 – 2015”* del Comune di Cesena. La stima dei flussi di traffico per l'intero periodo diurno è stata quindi effettuata considerando 6 ore di punta e 10 ore di morbida, mentre la le percorrenze nel periodo notturno sono state desunte a partire dal rapporto fra i flussi di traffico diurni e notturni rilevati nei conteggi sulle 24 ore effettuati in Viale Bovio ed in Viale Europa, ed attribuendo tale coefficiente a tutti gli archi del grafo.

A partire dall'assegnazione dei flussi veicolari nell'ora di punta del mattino, per ciascun arco è stato calcolato il livello di servizio (secondo i criteri dell'*Highway Capacity Manual* del 2000), che descrive la seguente situazione:

- grado di saturazione > 80%: n. 2 archi (pari al 6% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 70-80%: n. 1 arco (pari al 3% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 60-70%: n. 1 arco (pari al 3% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 60-50%: n. 5 archi (pari al 16% del totale);
- grado di saturazione < 50%: n. 23 archi (pari al 72% del totale).

Gli archi con il grado di saturazione più elevato corrispondono all'ingresso di Via Cavalcavia e di Viale Bovio in prossimità della rotatoria stradale (nodo 11), e di Corso Roma in corrispondenza della rotatoria posta all'intersezione con Viale Cavour (nodo 40).

Poiché l'intervento in oggetto non prevede la realizzazione di una nuova viabilità, ma distribuisce i carichi generati ed attratti sulla rete viaria esistente, il grafo stradale nello stato futuro (corrispondente alla piena attuazione del comparto) non subisce modificazioni strutturali ma inserisce nuovi nodi legati all'innesto del traffico veicolare di progetto sull'area esistente. La stima dei flussi di traffico è stata pertanto effettuata sovrapponendo alle condizioni di traffico attuali le seguenti componenti di traffico indotto (generato e/o attratto):

- traffico veicolare leggero originato dalle residenze, pari a 442 auto nell'ora di punta;
- traffico veicolare leggero indotto dagli addetti alle aree commerciali/direzionali, pari a 165 auto nell'ora di punta;
- traffico veicolare pesante indotto dalle aree commerciali/direzionali, pari a 35 mezzi al giorno;

- traffico veicolare leggero generato in attrazione dalle aree commerciali/direzionali, pari a 2.904 auto al giorno;
- traffico veicolare leggero dei fruitori del parcheggio interrato sotto l'autostazione, pari a 137 auto nell'ora di punta;
- traffico degli autobus da e per l'autostazione (non esplicitamente quantificato negli elaborati);
- incremento del traffico veicolare medio annuo del 2% (come ipotizzato dal PRIT '98).

Effettuata l'assegnazione al grafo stradale dei flussi di traffico indotti dalle nuove previsioni urbanistiche, posto che non risultano pienamente chiare le modalità di distribuzione sulla rete di tali aliquote, anche per lo scenario di progetto è stato definito, per ciascun arco del grafo, il livello di servizio, ottenendo la seguente situazione:

- grado di saturazione > 80%: n. 7 archi (pari al 16% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 70-80%: n. 1 arco (pari al 2% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 60-70%: n. 4 archi (pari al 9% del totale);
- grado di saturazione compreso fra 60-50%: n. 5 archi (pari al 12% del totale);
- grado di saturazione < 50%: n. 26 archi (pari al 60% del totale).

A fronte di tali risultati, gli estensori dello studio concludono che *“Nell'ipotesi futura aumentano gli archi con un grado di saturazione superiore all'80% e in generale aumenta il grado di saturazione degli archi analizzati”*. In particolare evidenziano nei seguenti nodi/archi i peggioramenti più significativi:

- rotatoria fra Viale Bovio, Via Cavalcavia e Viale Europa (nodo 11);
- intersezione semaforica fra Viale Bovio e Corso Cavour (nodo 15);
- tratto di Corso Cavour compreso tra la rotatoria con Corso Roma (nodo 40) e l'incrocio semaforico con Via Croce (nodo 41).

Inoltre, nell'ora di punta considerata, lo stato di progetto vede un incremento del traffico:

- del 20% circa (corrispondente a 195 veicoli per senso di marcia), che si andrà a ripartire in direzione Martorano lungo la SP 140 Via Ravennate (per un 15%) e lungo la SS 9 Secante (per il restante 85%);
- del 30% circa (corrispondente a 270 veicoli per senso di marcia) lungo la SS 71bis Cervesese bis e del 50% circa (corrispondente a 296 veicoli per senso di marcia) lungo Corso Roma, che si andrà anch'esso a ripartire in direzione Sant'Egidio lungo Via Cervesese (per un 15%) e lungo la SS 9 Secante (per il restante 85%).

Posto ciò, il Rapporto ambientale di *screening* conclude affermando che *“L'immissione obbligatoria dei residenti negli edifici A1, A2 e B1 su Viale Bovio potrebbe creare una situazione di criticità durante l'ora di punta: se ciò si verificasse si potrebbe supporre l'inserimento di un incrocio semaforico funzionante solo nelle ore di punta nell'intersezione con Viale Bovio”*.

In sede di integrazione documentale era stato richiesto di verificare lo scenario di progetto anche in relazione a possibili interventi di mitigazione nei nodi maggiormente critici. In particolare, si suggeriva l'opportunità di verificare gli interventi di razionalizzazione del traffico ipotizzati nel Rapporto ambientale di V.A.S. in relazione alla prevista immissione dei flussi di traffico indotti dall'intervento (ed in particolare dei residenti degli edifici “A1”, “A2” e “B1”) su Viale Bovio, valutando al contempo la possibilità di realizzare una rotatoria.

A fronte della suddetta richiesta, gli estensori dello studio affermano che per lo scenario futuro *“non risultano necessari interventi mitigativi. La situazione di immissione dei flussi di traffico su Viale Bovio non è tale da comportare la necessità di realizzare una rotatoria”*; aggiungono inoltre che *“Le*

criticità emerse per lo stato futuro sono imputabili esclusivamente all'incremento annuale del flusso veicolare su base P.R.I.T. e non all'area studiata".

Con riferimento infine alle fasi di cantiere, si stima un temporaneo incremento del numero di autocarri durante la fase iniziale degli scavi, per il trasporto delle terre di risulta; nelle fasi successive è previsto l'utilizzo di betoniere per l'approvvigionamento di calcestruzzo ed autocarri per il trasporto della materia prima. Si afferma l'impossibilità di quantificare il numero di transiti degli autocarri indotti durante questa fase, prevedendo tuttavia che *"il loro contributo non graverà sugli assi stradali durante l'orario di punta, se non in minima parte, tale da non variare significativamente i livelli di servizio previsti"*.

Relativamente allo specifico traffico indotto dalla fruizione dei parcheggi sottoposti a procedura di verifica (*screening*) lo studio si limita ad evidenziare la stima dei flussi indotta nell'ora di punta dal parcheggio al piano interrato dell'autostazione. Il numero di veicoli stimati è pari a 135 v/h. Lo studio riporta anche una stima dei veicoli generati ed attratti sugli archi stradali prospicienti l'entrata del suddetto parcheggio.

6.2 ARIA

In merito all'impatto atmosferico lo studio focalizza l'attenzione sulle emissioni da traffico veicolare indotto.

E' stato analizzato lo stato attuale generato dal traffico esistente sulla viabilità. E' stata inoltre considerata la fase di cantiere ritenuta peggiorativa.

Per l'analisi dello scenario futuro è stato aggiunto il contributo del traffico indotto dall'opera utilizzando il software Miskam. Le simulazioni sono state effettuate in un'area centrata sul comparto di interesse.

Per la valutazione delle fasi di cantiere si è fatto riferimento ai dati ISPESL e ai rischi polveri dei lavoratori. Per considerare il traffico stradale sono stati presi a riferimento i dati emissivi APAT. Vengono poi indicati i flussi di traffico sulle 24 ore, differenziati tra pesanti e leggeri, e stimati per singolo arco stradale esistente. Per singolo arco vengono indicate le emissioni di CO, NOx e PM10, sia per lo scenario attuale che per quello futuro.

Per definire lo stato di qualità dell'aria si è fatto riferimento alle stazioni di Cesena della rete di rilevamento provinciale. Vengono riportati i dati della stazione di Piazza Franchini Angeloni per l'anno 2008 definita di "fondo residenziale".

Per quanto riguarda la caratterizzazione meteorologica si è fatto riferimento ai dati 2000-2006 della stazione di A.R.P.A. Cesena.

Sono state pertanto eseguite le seguenti simulazioni:

- stato attuale;
- fase di cantiere: stato attuale + 5 mezzi d'opera;
- stato futuro.

Si calcola che per il traffico le sorgenti maggiori sono risultate Viale Bovio, Viale Europa tratto sud-est, Via Emilia e Via Cavalcavia.

Per lo stato attuale si calcola il rispetto dei limiti di legge per CO e PM10 e si evidenziano alcune criticità per NOx in prossimità della Via Emilia ma non interessanti l'area in esame.

Durante la fase di esercizio lo scenario rimane pressoché invariato con incrementi delle concentrazioni lungo Viale Europa ma nel rispetto dei limiti di legge.

Durante la fase di cantiere si stimano incrementi locali delle PM10 e vengono proposti i seguenti

interventi di mitigazione:

- bagnatura piste interne non asfaltate;
- lavaggio pneumatici automezzi prima dell'uscita dal cantiere.

A seguito della richiesta di integrazioni sono stati approfonditi gli elementi di seguito riportati.

E' stato stimato il bilancio emissivo *ante e post operam* per singolo inquinante e per arco stradale. Sono state in seguito effettuate ulteriori simulazioni modellistiche degli scenari *ante e post operam* assumendo come riferimento le emissioni veicolari dell'ora di punta mattutina. Come area di calcolo è stato considerato un reticolo di 1300 m per 600 m centrato nell'area di studio.

Come situazione meteorologica è stata considerata la classe F di stabilità.

Sono quindi stati riportati i valori delle concentrazioni di inquinanti presso i ricettori maggiormente esposti, sia attuali che futuri. Le simulazioni sono orarie e relative all'ora di punta.

I risultati delle concentrazioni presso i ricettori sia *ante* che *post operam* sono stati confrontati con i dati contenuti nel rapporto ARPA sulla qualità dell'aria 2009 e con i dati riportati all'interno del Piano di gestione di qualità dell'aria. Da tali confronti si conferma la coerenza dei risultati ottenuti. Si evidenzia inoltre il rispetto dei limiti previsti per la qualità dell'aria sia per lo stato attuale che per quello futuro.

Per quanto riguarda l'analisi dello scenario di cantiere viene specificato che l'utilizzo dei fattori di emissione veicolare di fonte ISPESL relativi ai rischi polveri cui sono soggetti i lavoratori durante i lavori stradali che comportino l'uso di pale meccaniche, è da ritenersi cautelativo rispetto ai fattori di emissione contenuti nella pubblicazione EPA AP 42 espressamente richiesti in fase di richiesta di integrazioni. Non si è pertanto fatto uso di tali fattori di emissione EPA. Lo scenario di cantiere ha preso in esame il traffico veicolare sulle strade esistenti e l'attività di 5 mezzi operatori nell'area di cantiere equamente distribuiti rispetto all'intera superficie interessata.

Vengono inoltre proposte diverse misure di mitigazione in fase di cantiere quali:

- copertura depositi con teloni;
- movimentazione materiali con basse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori raccolti;
- velocità pari a 30 km/h interna;
- vasche di lavaggio ruote mezzi prima dell'uscita;
- uso di apparecchi di lavoro elettrici;
- misure di riduzione polveri nelle lavorazioni.

6.3 RUMORE

L'analisi presentata nel documento studio di sostenibilità ambientale prende a riferimento i limiti della classificazione acustica vigente del comune di Cesena.

Sono stati effettuati rilievi fonometrici di lunga durata in 8 punti nell'area di progetto o in prossimità di essa.

Lo scenario acustico monitorato evidenzia che presso Viale Bovio è presente un livello medio diurno pari a 73,7 dB(A) e un livello medio notturno pari a 72,0 dB(A), presso Viale Europa, all'altezza dell'edificio di progetto C1, è presente un livello medio diurno pari a 63,9 dB(A) e un livello medio notturno pari a 58,6 dB(A). Presso tutti gli altri punti si rileva un livello medio diurno inferiore a 65 dB(A) e un livello medio notturno inferiore a 55 dB(A).

I risultati dei rilievi e il contributo acustico dei tratti non misurati sono stati interpolati con SURFER sia per il periodo diurno che notturno.

Si afferma che l'area di progetto è soggetta al rispetto dei limiti di classe IV.

Per il calcolo degli impatti acustici futuri si è partiti dalla stima dei flussi veicolari futuri e dalla misura dei SEL. E' stato poi calcolato il contributo stradale futuro per ogni arco. A valle del calcolo di attenuazioni per le sorgenti lineari sono stati interpolati i risultati ottenuti per gli scenari di progetto. Lo studio evidenzia che per tutti gli edifici di progetto si prevede il rispetto dei limiti della classe IV.

In fase di presentazione integrazioni è stato specificato che la barriera acustica presente a livello cartografico lungo la linea ferroviaria non sarà in realtà prevista, vista l'eliminazione dal progetto della previsione di realizzare un edificio scolastico tra Viale Europa e il lotto 7 e 8. La suddetta barriera non si ritiene quindi più necessaria.

E' stato inoltre presentato un ulteriore studio definito come relativo alla procedura di screening. Lo studio citato prende a riferimento i limiti della classificazione acustica vigente del comune di Cesena. Lo studio presentato effettua una caratterizzazione del clima acustico attuale mediante rilievi fonometrici, analizza le fasi di cantiere identifica il clima acustico in facciata agli edifici di progetto. Sono stati eseguiti rilievi fonometrici di lunga durata presso 10 punti lungo la viabilità esistente e l'area di progetto, nell'aprile 2006, aprile 2009 e luglio 2009.

Sono inoltre stati eseguiti rilievi di breve durata (10 min) in 5 punti ubicati lungo la viabilità esistente.

Le misure di lunga durata sono avvenute ubicando il fonometro a 4 m dal suolo mentre quelle di breve durata ubicando il fonometro a 1,5 m dal suolo.

Il modello utilizzato per le valutazioni previsionali è il SoundPLAN LLC. Quali ricettori sensibili sono stati considerati per la fase di esercizio gli edifici di progetto mentre per le fasi di cantiere sono stati considerati gli edifici esistenti.

La caratterizzazione dello stato attuale è stata effettuata considerando i rilievi fonometrici svolti nell'area.

E' stata ricavata una mappatura acustica dell'area ad una quota di 4 m sia per il periodo diurno che per quello notturno.

Per la fase di cantiere vengono elencate 11 tipologie di lavorazioni da effettuarsi con le relative macchine previste e i rispettivi livelli di rumore prodotto a 5 m di distanza.

Dalla simulazione dello stato attuale si evidenzia che la rumorosità è dovuta all'emissione di Viale Bovio e da Viale Europa, con il contributo aggiuntivo del rumore ferroviario.

L'area ricompresa tra Viale Europa, Comandini, Bovio e Piave presenta livelli medi diurni pari a 57 dB(A) e 55 dB(A) medi notturni. I livelli si elevano progressivamente verso nord. L'area oltre Viale Europa presenta livelli diurni tra 61 e 65 dB(A) e notturni tra 59 e 63 dB(A).

Per la stima del rumore delle fasi di cantiere viene simulato uno scenario caratterizzato dalla ubicazione di 5 sorgenti distribuite nell'intera area di progetto del comparto, considerando la sorgente maggiormente rumorosa tra quelle previste. Le simulazioni presentate evidenziano presso i ricettori esistenti livelli simulati inferiori a 70 dB(A) per il periodo diurno.

Si afferma tuttavia che qualora dovessero essere effettuate più lavorazioni contemporaneamente dovrà essere richiesta deroga al Comune.

Per la fase di esercizio è stata effettuata una simulazione comprendente il traffico previsto e il rumore ferroviario nell'area. Si afferma che rispetto al rumore ferroviario si ottengono risultati che evidenziano il rispetto dei limiti di fascia presso i singoli ricettori di progetto. Si afferma inoltre che

confrontando i livelli sonori prodotti dalla rumorosità stradale con i limiti relativi alla classe IV diurni e notturni, si evidenzia il rispetto di tali limiti presso gli edifici di progetto.

6.4 ENERGIA

Sulla base di quanto indicato nei Rapporti ambientali, gli edifici di progetto saranno realizzati in ottemperanza alla prestazione energetica richiesta dalla classe B, che secondo la vigente normativa prevede un indice di prestazione energetica complessiva (EP_{tot} , dato dalla somma degli indici di prestazione energetica per la climatizzazione invernale – EP_i - e per la preparazione dell'acqua calda per usi igienici e sanitari – EP_{acs}):

- compreso fra 40 e 60 kWh/mq anno per gli edifici di classe E.1 (residenziale);
- compreso fra 8 e 16 kWh/mc anno per gli altri edifici.

Il progetto prevede inoltre il collegamento del nuovo comparto alla rete di teleriscaldamento in estensione dalla centrale cogenerativa presente nel polo di produzione zona Ippodromo. Stante l'attuale utilizzo all'80% del carico massimo, si riferisce, seppure con previsione datata (2007 - 2009), l'intenzione del gestore di potenziare l'impianto. Nel Rapporto ambientale di V.A.S. così come proposto in sede di sottoscrizione dell'Accordo, il Proponente ipotizzava altresì la realizzazione di un parco fotovoltaico a terra o in copertura avente potenzialità pari a 50 – 70 kWp, senza tuttavia contestualizzare in alcun modo tale progetto.

Considerata la presenza di funzioni terziarie e commerciali a complemento delle prevalenti funzioni residenziali, e stante le differenti prestazioni energetiche richieste agli edifici ad esse dedicati previste dalla normativa vigente, era stato richiesto di integrare il Rapporto ambientale di V.A.S. con le seguenti considerazioni/valutazioni:

- puntuale definizione dell'indice di prestazione energetica degli edifici previsti nel Piano attuativo in relazione alla funzioni cui essi sono destinati;
- complessivo bilancio in termini di risparmio energetico e emissioni di CO_2 ;

Rilevate inoltre, in tema energetico, sostanziali carenze informative, era stato altresì chiesto al Proponente di relazionare più dettagliatamente in merito alla proposta di utilizzare energia fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno del comparto, nonché sulla rispondenza della complessiva progettazione attuativa al requisito 6.6 dell'“Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici” approvato dall'Assemblea Legislativa della Regione Emilia - Romagna con atto n. 152 del 4 marzo 2008, che per gli interventi di nuova costruzione richiede l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER) secondo le seguenti specifiche:

- l'impianto di produzione di energia termica deve essere progettato e realizzato in modo da coprire almeno il 50% del fabbisogno annuo di energia primaria richiesta per la produzione di acqua calda sanitaria con l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile (punto A);
- è obbligatoria l'installazione di impianti a fonti energetiche rinnovabili (F.E.R.) per la produzione di energia elettrica per una potenza installata non inferiore a 1 kW per unità abitativa e 0,5 kW per ogni 100 mq di superficie utile di edifici non residenziali (punto C).

Il suddetto dispositivo precisa altresì che:

- è obbligatoria la predisposizione delle opere necessarie a favorire il collegamento a reti di teleriscaldamento, nel caso di presenza di tratte di rete ad una distanza inferiore a metri 1.000, ovvero in presenza di progetti previsti dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica ed in corso di realizzazione (punto B);

- l'eventuale impossibilità tecnica di rispettare le disposizioni di cui ai precedenti punti A) e C) va sopperita con l'adozione di impianti di micro - cogenerazione, con l'acquisizione di quote equivalenti in potenza di impianti a fonti rinnovabili siti nel territorio del comune dove è ubicato l'immobile ovvero con il collegamento ad impianti di cogenerazione ad alto rendimento o reti di teleriscaldamento comunali (punto D).

Con riferimento a quanto indicato nel Documento integrativo, in relazione alla prestazione energetica degli edifici, assunto un rapporto forma-volume (s/v) medio pari a 0,6 ed assunti per Cesena 2.130 gradi giorno, gli estensori dello studio assumono, per il solo riscaldamento, i seguenti valori limite:

- 65 kWh/mq anno per le destinazioni residenziali;
- 17 kWh/mq anno per le altre destinazioni;

e, per la produzione di acqua calda sanitaria:

- 10 kWh/mq anno per la parte residenziale;
- 1,8 kWh/mq anno per le altre destinazioni.

Viene quindi stimato il risparmio di CO₂ che si raggiunge realizzando gli edifici di progetto in classe B (secondo un indice di prestazione energetica complessiva pari a 55 kWh/mq anno per gli usi residenziali e pari a 13,80 kWh/mq anno per gli altri usi) anziché in classe C (con valori assunti, rispettivamente, pari a 75 kWh/mq anno e 18,80 kWh/mq anno), quantificato in:

- 132,62 ton CO₂/anno per il residenziale;
- 41,77 ton CO₂/anno per il commerciale/direzionale;

per un totale di 174,39 ton CO₂ annue risparmiate, equivalenti al 27% circa del totale di emissioni di CO₂ annue. Si indica infine che *“Per avere riscontro negli elaborati progettuali di suddette previsioni energetiche fissate come obiettivo, si rimanda alla relazione tecnica ex Legge 10 come modificata dall'atto 156/08 della Regione Emilia – Romagna per l'intero progetto”*.

In risposta a quanto richiesto in merito all'utilizzo delle F.E.R ed all'ipotizzato parco fotovoltaico, il Proponente afferma che *“Stante la data di presentazione ed approvazione del progetto oggetto di valutazione, questo non rientra tra quelli normati dall'atto di indirizzo e coordinamento della Regione Emilia-Romagna n. 156 del 4 marzo 2008, in quanto [...] le disposizioni del suddetto atto entrano in vigore a partire dal 1° luglio 2008, salvo quanto diversamente specificato. [...] Essendo dunque l'approvazione del PRU 'Parco Europa' antecedente al 1° luglio 2008, per questo non sono richieste le verifiche né tanto meno valutazione, questo non rientra tra quelli normati dall'atto di indirizzo e coordinamento della Regione Emilia-Romagna n. 156 del 4 marzo 2008”*. Precisa tuttavia che le classi energetiche degli edifici in progetto fanno comunque riferimento al suddetto Atto di indirizzo n. 156/2008.

Nelle integrazioni prodotte si riporta inoltre il calcolo della copertura di acqua calda sanitaria data dall'allacciamento previsto per il comparto in progetto alla rete di teleriscaldamento, nella seguente misura:

- funzioni residenziali: 58%;
- funzioni terziarie: 72%;

concludendo quindi che in entrambi i casi l'utilizzo del teleriscaldamento determina *“una copertura maggiore del 50% del fabbisogno di energia primaria per la produzione di acqua calda sanitaria, risultando in questo modo soddisfatta la richiesta dell'Atto di indirizzo 156/2008”*.

In merito all'utilizzo di pannelli fotovoltaici in copertura, dichiara che le superfici complessivamente utilizzabili a tal fine (pari a 526 mq) non consentono l'installazione di sistemi nella misura richiesta

dal requisito 6.6 (1 kW per unità abitativa e 0,5 kW ogni 100 mq di SUL non residenziale). La produzione di energia elettrica da fotovoltaico stimata dal Proponente risulta in tal modo essere pari a 108.363 kWh annui, a fronte di un impegno pari a 961.877 kWh annui, calcolato come da disposizioni regionali, assumendo quali dati di partenza i seguenti:

- 551 unità residenziali;
- 8.383 mq di superfici terziarie; 127 W/mq potenza di picco per pannello;
- radiazione globale annua pari a 1.584,72 kWh/mq, con un rendimento medio pari al 13%.

Viene quindi proposta una comparazione fra la produzione annua che si otterrebbe dal sistema fotovoltaico (108.363 kWh) e la produzione annua da impianto cogenerativo (2.003.262 kWh), assumendo per la stima i seguenti elementi:

- potenza termica richiesta dal comparto Europa: 4.140 kW, pari al 40% della potenza complessivamente erogata dall'impianto Ippodromo;
- ipotesi di impegno nel comparto di una uguale quota di energia elettrica, pari quindi a 1.718 kW;
- applicazione della quota di cui sopra (40%) alla produzione elettrica ottenuta nell'anno 2009 (6.260.194 kWh) e ipotizzando, per lo scenario futuro, una riduzione del 20% della produzione attuale (valore cautelativo che tiene conto dell'invecchiamento dell'impianto, con i necessari fermi macchina per la manutenzione).

Il Proponente conclude pertanto che *“Dal confronto dei dati di produzione energia elettrica si evince il vantaggio dell'utilizzo del sistema cogenerativo”*.

Richiamato infine quanto richiesto in seno alla procedura di *screening*, finalizzato alla valutazione della possibilità di prevedere impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili integrati sulle aree pubbliche destinate a parcheggio in superficie, il Proponente ribadisce che *“il progetto del P.R.U. 'Parco Europa' risulta antecedente al 1° luglio 2008, e dunque non ricade nelle prescrizioni previste dall'atto di indirizzo e coordinamento della Regione Emilia – Romagna 156/2008. In tal senso, non risulta quindi necessaria la produzione di energia da fonti rinnovabili, nei modi e nelle misure definite dall'atto stesso”*.

6.5 VEGETAZIONE E ASPETTI NATURALISTICI

L'area oggetto di riqualificazione non risulta interessata da aree naturali protette, né da siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

La collocazione dell'intervento, in un contesto già a suo tempo dotato di opere di urbanizzazione e costruzioni edili, oggi demolite per far posto ai nuovi edifici di progetto, ne determina un impatto praticamente trascurabile per ciò che concerne la presenza e l'eventuale disturbo arrecato, sia in fase di cantiere che di esercizio, a specie vegetali od animali selvatiche presenti.

Il progetto urbanistico prevede peraltro un potenziamento delle fasce alberate oggi presenti su Viale Europa, unitamente alla creazione di nuove aree verdi, tra cui il piccolo parco circolare al centro dei fabbricati del corpo “A”. Nello specifico, si riferiscono i seguenti quantitativi:

- aree verdi preesistenti (consistenti nelle aree verdi lungo le strade): 3.000 mq;
- aree verdi di progetto (previsioni sia pubbliche che private): 14.914 mq.

Il Proponente evidenzia quindi che, rispetto allo stato attuale, l'indice di biopotenzialità territoriale (B.T.C.) presenta un miglioramento, passando dallo 0,28 (classe bassa) allo 0,74 (classe medio-bassa), specificando che *“Tale tendenza risulterebbe ulteriormente amplificata nel caso di utilizzo di 'tetti verdi' per le nuove costruzioni, potenzialmente previsti nel progetto, che andrebbero ad aumentare le nuove*

aree verdi, a parità di superficie totale di intervento". La superficie destinabile ai tetti verdi viene stimata pari a 2.020 mq, sulla copertura di porzione degli edifici di progetto "D1" e "D2", che si sviluppano su di un unico piano.

Richiamato quanto richiesto all'interno della procedura di *screening* sulle relazioni tra la superficie a verde prevista per il lotto 3 e la realizzazione del parcheggio interrato, il Proponente specifica che la terra utilizzata per il riempimento sarà di riporto ed avrà uno spessore di circa 25 centimetri.

Si precisa inoltre che le operazioni di semina e manutenzione saranno effettuate con cadenza annuale mentre quelle di irrigazione saranno commisurate al corretto mantenimento del tappeto erboso anche in relazione all'andamento climatico stagionale.

Infine, in relazione alla richiesta di valutare la possibilità di prevedere alberature nei parcheggi disposti in superficie con la duplice finalità di fornire ombreggiature ed aumentare la dotazione di verde, il Proponente afferma che, conseguentemente al fatto che il numero attualmente previsto di parcheggi per il comparto risulta al limite degli standard di P.R.G., non è possibile prevedere ulteriori spazi per alberature e/o aiuole, che porterebbero ad un mancato rispetto dei regolamenti urbanistici vigenti.

6.6 SUOLO E SOTTOSUOLO

Sono state effettuate diverse indagini geologiche e geofisiche al fine di realizzare un modello geotecnico dell'area in esame. Alla luce delle indagini si tratta di depositi continentali tardo quaternari costituiti da terreni normal-consolidati di natura prevalentemente limosa argillosa che passano a depositi sabbiosi e ghiaiosi a profondità compresa tra 13 m e 16 m. Si tratta di materiali ancora sensibili a sollecitazioni da carico. Il terreno scavato, si tratta di uno spessore di circa 4 metri per una superficie di 80.000 mq, verrà in parte utilizzato all'interno dello stesso comparto come materiale costituente la massicciata delle opere di urbanizzazione, riempimenti, rinterri e rimodellazioni. La parte in esubero si prevede verrà utilizzata in altri cantieri. Sono state effettuate analisi chimico-fisiche al fine di una caratterizzazione del terreno ai fini della verifica della compatibilità per il suo riutilizzo. Tali analisi hanno secondo lo studio confermato il rispetto delle norme vigenti per il riutilizzo di tali materiali.

6.7 ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

Il Rapporto ambientale descrive il sistema di drenaggio urbano, costituito da reti separate (per le acque reflue e per le acque meteoriche).

Le acque nere sono convogliate nella fognatura nera di Viale Europa che le colletta al depuratore centrale di Via Calcinaro, per il quale si afferma esservi una buona capacità residua di trattamento (il suo attuale carico si attesta intorno ai 100.000 AE, valore inferiore alla sua teorica capacità depurativa pari a 193.000 AE).

In merito agli apporti meteorici ed alla capacità del sistema tecnologico di drenare e convogliare le acque al collettore dedicato, i due Rapporti ambientali (quello di V.A.S. e di *screening*) riportano dati differenti assunti a riferimento per la valutazione del rispetto del principio dell'invarianza idraulica (ripartizione fra le superfici impermeabili e permeabili del comparto, tempo di ritorno considerato per il calcolo dell'intensità di pioggia, tempo di permanenza degli apporti meteorici). Ne deriva una diversa valutazione della portata massima meteorica, stante tuttavia il fatto che nel Rapporto ambientale di V.A.S. non risulta chiara la differenza, in termini quantitativi, fra lo stato attuale e quello di progetto. In sede di integrazione documentale, il Proponente, in merito ha specificato che il

calcolo dell'invarianza idraulica eseguito nell'ambito dello *screening*, costituisce di fatto un aggiornamento e che tale valutazione può essere assunta anche all'interno della procedura di V.A.S.. La determinazione degli afflussi idrici conseguenti agli eventi piovosi è quindi stata definita a partire dalla seguente caratterizzazione del comparto *ante e post operam*:

- stato attuale: 68.104 mq di superficie impermeabile e 2.000 mq di superficie permeabile;
 - stato di progetto: 62.040 mq di superficie impermeabile e 8.064 mq di superficie permeabile;
- Associato un coefficiente di deflusso pari a 0,8 alle superficie impermeabili e pari a 0,1 a quelle permeabili e stimata l'intensità di pioggia in un periodo di riferimento pari a 20 minuti, utilizzando un valore di pioggia massima con tempo di ritorno decennale (43,5 mm), è stata valutata la portata massima meteorica, pari a 1.022 l/s nello stato attuale ed a 942 l/s nello stato di progetto.

Il Proponente conclude affermando che il comparto non presenta specifici elementi di criticità. Il progetto, prevedendo un sostanziale incremento della superficie permeabile, garantisce il rispetto dell'invarianza idraulica senza l'ausilio di vasche di laminazione.

Il progetto prevede il convogliamento delle acque bianche tramite scatolari in muratura nel torrente Cesuola, che corre interrato lungo il centro città per immettersi nel Savio in prossimità dell'ex Zuccherificio. Il bacino di riferimento per le acque meteoriche è il Mesola del Montaletto.

Si precisa che in fase istruttoria si richiedeva al Proponente:

- di chiarire le caratteristiche dei previsti "tetti verdi" (superficie, collocazione, % sul totale della copertura, ecc....), posto che gli stessi venivano computati ai fini della verifica dell'invarianza idraulica;
- di relazionare sul possibile recupero/riutilizzo delle acque meteoriche anche a fini manutentivi.

In merito alla prima richiesta, il Proponente afferma che *"l'invarianza idraulica è garantita anche senza l'inserimento dei tetti verdi, proposti invece nello specifico come opera mitigativa in funzione del miglioramento della qualità atmosferica"*, specificando inoltre *"che allo stato attuale non si è in grado a livello progettuale di specificare in un dettaglio maggiore di quanto riportato su come verranno realizzati i tetti verdi menzionati"*. Si riferiscono, a tal fine, le seguenti capacità di abbattimento (limitata all'area adiacente le superfici erbose):

- circa pari al 20-30% per le polveri aventi diametro superiore a 10 µm;
- tra il 10% ed il 30% nel caso del PM10;
- pari a circa il 10% per il monossido di carbonio.

In merito alle possibilità di recupero e/o riutilizzo delle acque meteoriche, pur condividendone necessità ed importanza, si afferma genericamente che *"Il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche sarà dimensionato in dettaglio secondo le indicazioni della norma UNI 10724 in successiva fase di progettazione"*.

Con specifico riferimento alla progettazione dei parcheggi pubblici, richiamati gli approfondimenti richiesti in fase istruttoria (riferiti in particolare alla tipologia di pavimentazioni previste e sui possibili effetti di dispersione/infiltrazione delle acque nel sottosuolo), il Proponente riferisce quanto segue:

- i soli parcheggi che, al fine di favorire l'invarianza idraulica del comparto, potranno essere realizzati mediante un "grigliato" in cemento armato con la presenza di un fondo in erba saranno quelli privati di pertinenza del nuovo supermercato (edificio "E" – lotto 8);
- tale decisione non è tuttavia formalizzata nell'ambito del Piano attuativo, ma diverrà definitiva solo in fase di progettazione esecutiva. In tal senso, quindi, dato il grado di dettaglio non ancora definitivo del particolare in oggetto, il Proponente si dichiara disponibile a valutare, di

concerto con l'Autorità competente, eventuali scelte progettuali da privilegiare per la pavimentazione dei parcheggi all'aperto non ricompresi nella viabilità esistente.

Analogamente, anche in relazione ai parcheggi presenti nel piano interrato dell'autostazione allo stato attuale non è disponibile la progettazione di dettaglio della rete fognante di competenza del piazzale medesimo, che sarà effettuata solo in fase di progettazione esecutiva. Quale impostazione generale di progetto, *“le acque meteoriche della stazione, in particolare quelle della pensilina, saranno raccolte sul lato della ferrovia tramite 10 pluviali a loro volta collegati alla rete di raccolta presente lungo Viale Europa. La rete fognaria sarà realizzata in linea con quanto previsto dalle normative tecniche di settore, prevedendo la presenza di opportuni 'deoliatori', al fine di eliminare potenziali residui inquinanti dovuti al transito e stazionamento dei veicoli”*.

6.8 MONITORAGGIO

Ai fini del previsto monitoraggio (art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.), entrambi i rapporti ambientali propongono un *set* di indicatori atto a valutare, con ipotizzata base annua, l'evoluzione temporale della situazione ambientale complessiva ed a verificare quindi il progressivo conseguimento degli obiettivi di Piano. Per ciascun tema indagato (mobilità, rumore, qualità dell'aria, campi elettromagnetici, ciclo idrico, rifiuti e aspetti naturalistici), sono stati selezionati uno o più obiettivi ai quali il Piano deve rispondere e per ciascun obiettivo è stato proposto un indicatore con relativo parametro di valutazione.

7. Pareri acquisiti ai fini della valutazione ambientale

In data 25 agosto 2010 è stato trasmesso da A.R.P.A. Sezione Provinciale di Forlì - Cesena il parere, formulato in maniera congiunta con l'Azienda U.S.L. di Cesena ai sensi del Protocollo di intesa del 7 luglio 2008 ed acquisito agli atti con prot. prov. n. 83931 del 27 agosto 2010, in ordine alle seguenti specifiche competenze:

1. procedimento di VAS: parere ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
2. procedimento di verifica (screening): parere ai sensi dell'art. 9 della L.R. 9/1999, come integrato e modificato dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
3. variante urbanistica: parere ai sensi dell'art. 19 della L.R. 1971982 e ss.mm.ii.

In relazione ai sopra citati punti 1) e 2) i soggetti competenti in materia ambientale hanno espresso parere favorevole, ritenendo, relativamente al procedimento di VAS, che *“l'intervento sia compatibile per gli aspetti ambientali”* e, relativamente al procedimento di screening, che *“l'intervento non debba essere sottoposto a valutazione di impatto ambientale”*.

In relazione al punto 3), esprimono *“nulla osta all'intervento con le seguenti osservazioni/prescrizioni:*

- *In merito allo smaltimento dei reflui fognari, l'area dovrà essere collegata alla pubblica fognatura, afferente ad idoneo sistema di trattamento (depuratore). Pertanto, considerato il D.Lgs. 152/2006, la DGR 1053/2003, il DPR 380/2001 e la LR 20/2000, codesta Amministrazione Comunale dovrà verificare sia la programmazione delle reti fognarie nere, sia la compatibilità dell'intervento con le reti di fognatura nera ed i relativi sistemi di trattamento assieme all'Ente gestore il Servizio Idrico Integrato (Hera).*
- *Considerata la presenza delle attuali attività produttive insediate nell'area, coinsiderato che i relativi lotti saranno oggetto di intervento di recupero urbano, si evidenzia che non risulta*

chiaro quando dette attività cesseranno, ovvero se cesseranno prima, oppure dopo la realizzazione nei lotti contermini. Al fine di evitare impatti futuri (polveri, rumori, ecc....) si ritiene che la cessazione delle attuali attività produttive debba avvenire precedentemente alla realizzazione degli edifici nei lotti contermini.

- *In riferimento alle attività commerciali e di servizio previste, prima dell'inizio delle attività dovrà essere prodotta idonea documentazione previsionale di impatto acustico.”;*

8. Osservazioni pervenute

Secondo quanto disposto dall'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dall'art. 10 della L.R. 9/1999 così come integrata dal medesimo decreto, la Provincia, in qualità di autorità competente, si esprime in merito alla valutazione ambientale previa acquisizione delle osservazioni presentate, esprimendosi su di esse.

Con nota trasmessa a mezzo fax in data 21 aprile 2011, l'Amministrazione Comunale ha comunicato a questa Provincia che in merito al procedimento in oggetto è pervenuta un'unica osservazione, inviata fuori termine da parte del Servizio Cartografico Informatizzato del Settore Programmazione Urbanistica del Comune di Cesena, relativa all'opportunità di inserire nella Tavola dei Sistemi del P.R.G., all'interno del perimetro del P.R.U., la fascia di rispetto della ferrovia in coerenza con le disposizioni di legge vigenti.

Si precisa inoltre che né entro il termine di 60 giorni, né successivamente, sono pervenute a questa Amministrazione osservazioni scritte in merito agli elaborati depositati.

Si dà quindi atto che i contenuti della sopra citata osservazione sono ininfluenti ai fini delle valutazioni ambientali degli elementi oggetto del presente Accordo di programma.

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

A) OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 40, COMMA 4, DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II.

VERDE PUBBLICO

È volontà dell'Amministrazione Comunale realizzare una quota parte della dotazione di verde pubblico non reperita all'interno del comparto (che, con le modifiche apportate in sede di integrazioni, ammonta a 6.650 mq), all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana “Novello”, anch'esso da approvarsi mediante Accordo di programma, in ottemperanza all'art. 24 delle Norme di attuazione del P.R.G. ed in coerenza con quanto previsto dal Piano dei Servizi.

È altresì proposta dell'Amministrazione Comunale la monetizzazione della restante quota di standard a verde, pari a 733 mq, non realizzabile nel comparto.

In relazione a quanto sopra, si ravvisa la necessità di aggiornare gli impegni assunti ed, eventualmente, adeguare gli elaborati dell'Accordo; nello specifico:

A.1 L'impegno dei soggetti attuatori alla realizzazione di una parte della dotazione di verde pubblico all'interno del Programma di riqualificazione urbana “Novello”, quantificata pari a 6.650 mq, dovrà essere esplicitamente inserita nel testo dell'Accordo di programma. La convenzione urbanistica dovrà invece recare l'impegno alla monetizzazione del residuo

quantitativo di standard pari a 733 mq.

Si ritiene altresì necessario che il testo dell'Accordo da sottoscriversi in sede di Conferenza conclusiva rechi, nella parte di descrizione della variante urbanistica, esplicita indicazione della prevista deroga parziale all'art. 24, comma 3, delle Norme di Attuazione del vigente P.R.G..

IMPEGNI ECONOMICI

Secondo l'art. 10 di entrambi gli schemi di convenzione (sub comparto A e sub comparto B), si prevede che l'onere di urbanizzazione secondaria che i soggetti attuatori si obbligano ad assumere a proprio carico è pari a € 46,27 per ogni mq di SUL prevista dal P.R.U. ad uso residenziale, con la riduzione all'80% per ogni mq di SUL ad uso residenziale convenzionato e di € 46,35 per ogni mq di SUL ad uso direzionale e commerciale. La cifra risultante, per entrambi i comparti, ammonta ad € 1.944.745.

I suddetti schemi di convenzione indicano altresì che:

- l'onere delle opere di urbanizzazione secondaria viene assolto con la realizzazione, da parte dei soggetti attuatori, della stazione per il trasporto pubblico su gomma;
- per lo scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria i soggetti attuatori si avvalgono di quanto previsto dal Disciplinare per incentivare l'edilizia sostenibile approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 214 del 24 novembre 2005.

Posto quindi che la cifra presunta per la realizzazione dell'autostazione è pari a € 5.431.437 (comprensivi di spese tecniche generali), per cui, restando a carico dei soggetti attuatori una cifra superiore a 2.300.000 (impegno assunto dai soggetti attuatori per la realizzazione dell'autostazione), lo scomputo dell'onere di urbanizzazione secondaria dovuto è totale. Nello schema di convenzione si precisa altresì che a seguito del collaudo dell'opera sarà condotta una verifica del costo effettivamente sostenuto e qualora l'importo totale di realizzazione risulti inferiore al totale degli oneri di urbanizzazione secondaria sommato ai 2.300.000 euro, le proprietà dovranno versare la differenza relativa.

A fronte di ciò, l'Accordo di programma riferisce che:

- è intervento a carico parziale del Comune di Cesena la *“riqualificazione dell'asse stradale di Via Europa (intervento già realizzato) (e) quota dell'autostazione delle corriere tramite lo scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria a favore delle ditte attuatrici, con un impegno ad oggi valutato in € 2.826.205,80”* (art. 2, comma 3, punti A) e B));
- a carico degli altri soggetti attuatori *“l'impegno economico per la realizzazione della stazione delle autocorriere e della quota parte della ristrutturazione di Viale Europa ammonta ad € 4.010.036”* (art. 2, comma 3, punto C)).

Infine, la Tavola n. 10 *“Calcolo sommario della spesa”* indica, in merito alla realizzazione della stazione per il trasporto pubblico su gomma, un importo pari a € 4.831.559, cifra che, aggiungendo gli oneri per la sicurezza, le spese tecniche ed oneri vari, assomma a € 5.315.559.

Posto quindi che, a fronte delle cifre riportate nei diversi elaborati, non risulta chiaro quali siano gli esatti impegni economici assunti dalle parti, si osserva quanto segue:

A.2 Preliminarmente alla conclusiva sottoscrizione dell'Accordo di programma dovranno essere univocamente definiti gli impegni economici assunti (ed in tal senso essere aggiornati gli elaborati), con particolare riferimento all'importo della prevista quota di scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria.

ISTITUTO SCOLASTICO

Richiamato l'art. 5 dell'Accordo di programma, il Comune di Cesena e la Provincia di Forlì – Cesena, entro i termini della conclusiva sottoscrizione dell'Accordo medesimo, si sono impegnati a ricercare e formalizzare, una soluzione in merito all'individuazione di un'area, da cedere all'Amministrazione Provinciale, per la realizzazione di un istituto secondario superiore.

A.3 In sede di Conferenza conclusiva sarà necessario assumere determinazioni conclusive in relazione all'impegno di cui all'art. 5 dell'Accordo di programma.

B) 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 presenza di un'opera ricompresa all'art. 21 del Regolamento regionale 13 ottobre 1986, n. 33, come sostituito dall'art. 8 del Regolamento regionale 5 aprile 1995, n. 19 (Autostazione), ha reso necessaria la realizzazione di una microzonazione sismica di III livello, come previsto dall'”*Atto di indirizzo e coordinamento tecnico ai sensi dell'art. 16, comma 1, della L.R. 20/2000, in merito a “Indirizzi per gli studi di microzonazione sismica in Emilia – Romagna per la pianificazione territoriale e urbanistica”* (DAL 112/2007).

Le indagini e le elaborazioni effettuate hanno messo in evidenza le seguenti caratteristiche di sito: V_{s30} : 222 m/sec; accelerazione massima in superficie compresa tra 0,19 e 0,22g, con una amplificazione di sito che sembra quindi potenzialmente trascurabile in termini di accelerazione. In termini di Intensità di Housner, invece, i rapporti SI/SI_0 (superficie/bedrock), desunti dalle elaborazioni sono maggiori di 3, con una frequenza di massima amplificazione pari a circa 0,9 Hz e secondaria a 4,4 Hz. Tali parametri potrebbero coincidere con il periodo fondamentale della copertura in progetto per l'autostazione ($h > 25$ m); in fase esecutiva, il progettista dovrà tenere in debito conto tali considerazioni.

Si prende altresì atto della dichiarazione del Comune, attestante la non necessità di procedere al III livello per i lotti 4 e 7, in quanto in questi non si andranno a realizzare opere di interesse pubblico o con affollamenti significativi.

Il Servizio scrivente, sulla base dei dati contenuti nella “*Indagine geologico-tecnica*” (con relazioni e integrazioni) a firma del Dott. Geol. Andrea Magnani, 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, con la seguente prescrizione:

B.1 Le fondazioni dovranno poggiare su un substrato omogeneo, al di sotto del livello di riporto antropico.

C) ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO IN MERITO ALLA PROCEDURA DI V.A.S. AI SENSI DELL'ART. 15 DEL D.LGS. 152/2006 E S.M.I. INTEGRATO CON LA DECISIONE SULLA PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) AI SENSI DELL'ART. 10 DELLA L.R. 9/1999 E S.M.I.. COSÌ COME INTEGRATA DAL D.LGS. 152/2006 E S.M.I.

In merito a quanto di seguito valutato nell'ambito delle singole componenti ambientali trattate, va precisato che, fatte salve le espresse prescrizioni relative alla procedura di verifica (*screening*), le valutazioni ambientali sono da intendersi cumulative per le procedure in oggetto.

MOBILITÀ

La rappresentazione dei dati relativi alla mobilità veicolare nell'area oggetto di analisi, offre la stima di uno scenario evolutivo che, seppure sufficientemente rappresentativo in termini spaziali, non è altrettanto significativo nel ricercare e valutare possibili soluzioni alle criticità aggravate e/o indotte sulla rete stradale.

Con riferimento a quanto sintetizzato nel precedente paragrafo 6.1 “*Mobilità e traffico*”, è necessario precisare quanto segue:

- la stima del traffico indotto dalla quota delle previste funzioni residenziali è stata calcolata, mediante applicazione di coefficienti parametrici, a partire dal numero di alloggi e non dalla SUL effettivamente impegnata. Il numero di alloggi per il calcolo dei flussi indotti è pari a 450, dato notevolmente inferiore a quello utilizzato per la stima del fabbisogno energetico, così come riportata nel Documento integrativo, pari a 550 alloggi. È peraltro evidente che il numero di 450 alloggi, moltiplicato per una superficie unitaria pari a 65 mq (parametro assunto a riferimento dagli estensori dello studio), fornisce una SUL (pari a 29.250 mq), notevolmente inferiore a quella proposta con il presente Accordo di programma per le funzioni residenziali (corrispondente a 37.987 mq), con la possibile conseguenza di sottostimare il carico veicolare indotto dalla trasformazione urbanistica del comparto;
- i rilievi di traffico sono stati condotti nel mese di luglio, per cui, stante la chiusura delle scuole, è plausibile supporre una probabile sottostima dei flussi veicolari, con particolare riferimento all'ora di punta del mattino;
- la quota di traffico indotto dalla trasformazione urbanistica è assegnato al grafo stradale sulla base di percentuali distributive a partire da ciascun nodo, iterativamente per quattro successivi nodi; non risultano tuttavia chiare le modalità di assegnazione e la definizione di dette percentuali. Nel Documento integrativo, per spiegare i criteri utilizzati, il Proponente afferma solamente che “*Le destinazioni degli spostamenti tengono conto di una valutazione della distribuzione della domanda basata sui flussi di desiderio delle zone limitrofe all'area, cioè tra le singole relazioni delle coppie origine – destinazione*”;
- l'indicatore proposto ai fini della valutazione (livello di servizio sulla rete stradale) è stato calcolato secondo le modalità proposte dall'Highway Capacity Manual. Non sono tuttavia state esplicitate le grandezze assunte a riferimento per il calcolo del livello di servizio (in particolare, le caratteristiche geometriche degli assi stradali e loro capacità).

Ciò premesso, in merito al tema della mobilità si effettua la valutazione sulla base dei seguenti elementi:

- la trasformazione urbanistica del comparto induce rilevanti carichi veicolari. In particolare, considerando gli assi tangenti il comparto, si stimano i seguenti incrementi nell'ora di punta:
 - Viale Europa: rispetto ad un flusso praticamente uguale nelle due direzioni di marcia, mediamente pari a 280 veicoli, lo scenario di progetto prevede un incremento mediamente pari al 50% in direzione stazione e del 34% verso Via Cavalcavia;
 - Via Piave: rispetto ad un flusso pressoché trascurabile (24 veicoli) lo scenario di progetto

prevede un incremento mediamente pari a circa il 480%. Si precisa che, in questo caso, la rappresentazione dello scenario di progetto, ha mantenuto i medesimi vincoli alla circolazione attualmente vigenti, ovvero il senso di marcia unico dalla stazione verso Viale Bovio;

- Viale Bovio: rispetto ad un flusso uguale nelle due direzioni di marcia, pari a 582 veicoli, lo scenario di progetto prevede un incremento mediamente pari al 25% in entrambi i sensi di marcia;
- è pertanto evidente che la rete stradale esistente, ancorché riqualificata negli spazi e negli accessi alle diverse funzioni, dovrà reggere il carico di mobilità complessivamente indotto nell'area e consentire, anche eventualmente mediante successivi interventi non strutturali, di risolvere le situazioni che si mostreranno particolarmente critiche, già comunque segnalate nello studio previsionale effettuato;
- alle criticità evidenziate nella valutazione operata dal Proponente non consegue alcuna revisione di tipo progettuale; sono unicamente ipotizzati alcuni puntuali interventi sulla rete esistente da effettuarsi eventualmente in futuro;
- in prossimità/contiguità con il comparto “Europa” è prevista l'attuazione di un secondo Programma di Riqualificazione Urbana, denominato “Novello”, in seno al quale è prevista la trasformazione ad usi residenziali e terziari di circa 27 ha di territorio, che si estende per gran parte a nord della ferrovia, delimitato da Via Cavalcavia, Via Madonna dello Schioppo, Via XXV Aprile, Via N. Trovanelli e Via Cervese; la parte a sud della ferrovia, delimitata da Viale Bovio, comprende le aree pubbliche all'interno dell'area ex-Arrigoni, la Piazza Aldo Moro, il Piazzale Karl Marx e la viabilità a servizio della stazione (è ivi incluso anche un lotto nei pressi del comparto Europa lungo l'omonimo viale). La connessione spaziale dei due piani/programmi di riqualificazione pone un indiscutibile e rilevante interesse in relazione al tema della mobilità ed alle infrastrutture (puntuali e lineari) ad essa dedicate, con specifico riferimento all'utilizzo dei previsti parcheggi pubblici, che rivestono un ruolo strategico per favorire l'interscambio fra la modalità veicolare privata ed il trasporto pubblico su gomma e/o su ferro.

Va inoltre specificato che in merito ai flussi di traffico specificatamente correlati ed indotti dai parcheggi oggetto della procedura di verifica (*screening*), lo studio presentato si limita a stimare i flussi indotti nell'ora di punta dal parcheggio previsto al piano interrato dell'autostazione.

Sulla base delle considerazioni e delle valutazioni sopra esposte, è evidente interesse dell'Amministrazione Comunale avere la possibilità di misurare la sostenibilità delle scelte operate, tenuto conto dell'ampia porzione di territorio che mediante i due Accordi di programma si va a trasformare, inducendo all'interno della città consolidata un rilevante carico urbanistico, e della contestuale rilevanza delle modificazioni che si andranno ad apportare al sistema della mobilità, legate non solo alla realizzazione di nuove polarità infrastrutturali (stazione delle autocorriere e parcheggi pubblici preposti allo scambio modale), ma anche alla più minuta contestualizzazione degli interventi (percorsi ciclabili e percorsi e spazi pedonali). In tal senso, si ritiene indispensabile che l'Amministrazione Comunale programmi ed effettui un periodico e sistematico monitoraggio del traffico nella porzione di territorio interessata dai suddetti interventi di riqualificazione e dai loro effetti.

Alla luce di ciò, si formula la seguente prescrizione:

C.1 L'Amministrazione Comunale, dovrà impegnarsi ad effettuare un periodico monitoraggio dei flussi veicolari nell'area oggetto di Piano attuativo e nel suo prossimo intorno verificando, sulla situazione attuale, lo stato progressivamente conseguente alla piena attuazione delle previsioni.

Tale monitoraggio dovrà effettuarsi secondo le seguenti specifiche:

- **sulla base degli interventi così come previsti nel cronoprogramma allegato alla “Relazione illustrativa del P.R.U.”, il monitoraggio dovrà essere effettuato al termine del 1° anno (ricostruzione/validazione dello stato *ante operam*), al termine del 5° anno (realizzazione della stazione per il trasporto pubblico su gomma, edifici “B2” e “G”, quest'ultimo comprensivo della maggiore quota di E.R.S.) ed al termine del 10° anno (completa attuazione); a partire da tale data, dovrà essere effettuato un nuovo monitoraggio entro i successivi cinque anni (effettiva rifunionalizzazione dell'area). È peraltro evidente che a significative modifiche del cronoprogramma potrà o dovrà corrispondere un adeguamento delle scansioni temporali previste dal monitoraggio;**
- **si ritiene necessario, con riferimento alle scansioni temporali anzidette, un rilevamento continuo sulle 24 ore, almeno per una settimana all'anno, ad esclusione del periodo estivo e comunque in periodo scolastico;**
- **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, nonché quelli interni ad esso;**
- **i risultati dell'attività di monitoraggio dovranno essere trasmessi alla Provincia di Forlì – Cesena, Servizio Pianificazione Territoriale.**

Richiamata la necessità di monitorare la mobilità in un'area più vasta, comprendente anche i comparti afferenti il P.R.U. “Novello”, si ritiene necessario che l'Amministrazione Comunale concordi con l'Amministrazione Provinciale un programma operativo di monitoraggio, individuando le sezioni stradali ed i nodi in cui effettuare i rilevamenti.

Tale programma dovrà essere definito entro la data di sottoscrizione finale dell'Accordo che, fra i due citati (“Parco Europa” e “Novello”), si conclude per ultimo.

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 gli interventi che dovessero rendersi necessari.

ARIA

Per quanto concerne l'analisi degli impatti ambientali prodotti in atmosfera si ritiene opportuno evidenziare alcuni aspetti di seguito riportati.

Nel paragrafo relativo al traffico nelle integrazioni dello studio di sostenibilità ambientale si afferma che i dati di traffico cui fare riferimento sono quelli riportati nella relazione ambientale presentata ai fini della procedura di screening.

Si ritiene comunque opportuno osservare ed evidenziare come siano state rilevate una serie di incongruenze nell'ambito dei dati complessivamente presentati dalle quali scaturiscono valutazioni ritenute di rilievo che vengono di seguito riportate.

Non appare inizialmente chiaro il criterio utilizzato nelle analisi di traffico presentate, né è possibile individuare in maniera univoca un dato finale di riferimento adeguatamente ed esaurientemente argomentato su cui basare le valutazioni.

Va inoltre rilevato come le emissioni presentate nell'ambito del bilancio emissivo, se confrontate con quelle per singolo tratto stradale contenute nello studio di sostenibilità ambientale inizialmente presentato, sembrano riferite alle emissioni prodotte dal traffico totale sulle 24 ore anche se tale dato non viene specificato e chiarito, ma i dati emissivi risultano differenti da quelli presentati nel documento iniziale citato, e differenti risultano anche i bilanci tra la situazione *ante* e quella *post operam*. Si evidenziano pertanto non solo differenze fra le due serie di dati presentati per gli stessi tratti stradali, ma anche diversi trend tra l'*ante* e il *post* per gli stessi tratti, in taluni casi addirittura invertiti.

Più nello specifico, è opportuno evidenziare come i dati relativi al bilancio emissivo presentati nell'ambito delle integrazioni presentano in numerosi casi incrementi emissivi, tra l'*ante* e il *post*, di entità inferiore a quelli evidenziati nella documentazione iniziale e mostrano un trend emissivo peggiorativo nello stato di progetto su tutti gli archi stradali considerati e per tutti gli inquinanti. In tale scenario di analisi, gli incrementi più rilevanti si rilevano in Viale Europa, Via Bovio e Via Angeloni.

Una evidente e rilevante discrepanza tra i dati iniziali e quelli presentati nelle integrazioni si evidenzia infine nel bilancio emissivo di Via Piave. I dati presentati inizialmente mostravano infatti un evidente e in prima analisi plausibile incremento emissivo e di traffico su tale tratto a seguito della realizzazione del piano, mentre i dati integrativi evidenziano un incremento molto modesto, in particolare per NO_x e PM₁₀.

Va inoltre osservato che per quanto concerne le simulazioni modellistiche i dati relativi alle concentrazioni calcolate presso i ricettori individuati nelle ore di punta si discostano in maniera non trascurabile dai dati di concentrazione contenuti nel Quadro Conoscitivo del P.G.Q.A. provinciale relativi all'area di Cesena. Considerando infatti che il P.G.Q.A. mostra dati medi annuali, si evidenzia comunque come in particolare per le PM₁₀, il dato di concentrazione media annuale per l'area in oggetto sia nettamente superiore a quello calcolato nello studio. Il P.G.Q.A. e i dati monitorati dalle centraline evidenziano infatti come l'area urbana di Cesena presenti criticità per quanto riguarda NO_x ed in particolare le PM₁₀, non considerate e non evidenziate nello studio presentato.

Va quindi osservato come le analisi fornite, nonché le incertezze ad esse associate, non consentano di valutare in modo esauritivo se e come la realizzazione del piano genererà una variazione delle emissioni in atmosfera su scala locale e una conseguente variazione della qualità dell'aria.

Lo studio non prende inoltre in esame indicatori di sostenibilità ambientale per l'inquinamento atmosferico, e relative variazioni su scala locale.

Tali aspetti difficilmente consentono una valutazione esauritiva della coerenza e sostenibilità ambientale in termini di qualità dell'aria degli obiettivi di sviluppo del piano in oggetto.

A tale proposito va esplicitato che nell'area in esame, viste le criticità evidenziate dalla pianificazione provinciale settoriale in materia, avrebbe dovuto essere esaurientemente valutato se il progetto in esame produrrà un peggioramento della qualità dell'aria.

Visti tuttavia i dati di traffico complessivamente stimati, l'estensione e le tipologie delle aree di progetto effettivamente coinvolte dal piano, la struttura ed estensione dei parcheggi previsti nonché le relative funzioni, vista infine la espressa e prescritta previsione di monitoraggio nel tempo dei flussi di traffico presenti nell'area in esame che consentirà comunque di verificare l'entità delle variazioni effettive ad essi associate, è comunque plausibile ritenere che l'incidenza della trasformazione prevista sullo scenario globale sia da ritenersi di entità non particolarmente rilevante in termini di variazione della qualità dell'aria.

Per quanto concerne le analisi espressamente condotte per valutare gli impatti atmosferici prodotti dal progetto dei parcheggi pubblici e ad uso pubblico sottoposti a procedura di *screening*, si deve evidenziare che lo studio presentato di fatto ripropone le analisi emissive e di dispersione per singolo arco stradale contenute nel documento integrativo dello studio di sostenibilità ambientale, effettuando di fatto una analisi complessiva del traffico stimato come indotto e delle emissioni da esso prodotte per l'intero piano, non distinguendo le potenziali sorgenti emissive legate al solo progetto dei parcheggi suddetti.

Tuttavia, visto che il traffico indotto dalla fruizione delle aree di parcheggio oggetto della procedura di *screening* rappresenta solo una parte del traffico indotto complessivo, le valutazioni legate a tale dettaglio progettuale sono da ritenersi complessivamente ricomprese nelle valutazioni sopra riportate.

Per quanto riguarda le fasi di cantiere lo studio presentato considera fattori di emissione ritenuti non esaustivi per l'analisi in oggetto e non considera le emissioni diversificate prodotte dalle diverse attività possibili, quali movimento terra, transito su aree non asfaltate, erosione cumuli, traffico. Anche in questo caso l'analisi effettuata ha preso genericamente in esame una attività di cantiere complessiva nell'intera area caratterizzata dal funzionamento di 5 mezzi equamente ripartiti sulla superficie interessata, non effettuando una analisi specifica per le attività di cantiere relative alle opere oggetto di *screening* né analizzando, nell'ambito di queste, le condizioni di lavorazione peggiorative per i ricettori maggiormente esposti. Non viene infatti considerato alcun ricettore prossimo all'area di parcheggio interrato della stazione degli autobus, maggiore tra i cantieri specifici considerati per le opere oggetto della valutazione. Infine non viene effettuata alcuna descrizione delle attività di cantiere in termini di fasi, tempistiche, macchinari, lavorazioni. Si ritiene pertanto che l'analisi degli impatti in atmosfera generati dalle attività di cantiere sia generica e non esaustiva all'oggetto della valutazione.

Pertanto, pur valutando che gli impatti in atmosfera prodotti dalle fasi di cantiere relative alla realizzazione delle aree di parcheggio sottoposte a *screening* siano da stimarsi di entità non particolarmente rilevante, si ritiene comunque necessario che durante le fasi di cantiere relative alla realizzazione delle aree di parcheggio suddette debbano essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e gestione necessarie ad evitare un peggioramento della qualità dell'aria nella zona legato alla dispersione di polveri sospese e inquinanti atmosferici prodotti dai mezzi operatori e dal traffico indotto. Si ritiene inoltre e comunque opportuno che le suddette misure siano da applicarsi nell'ambito della corretta gestione dell'intera attività di cantiere prevista nell'ambito del piano in oggetto.

Posto quanto sopra si prescrive quanto segue:

C.2 In fase di cantiere per la realizzazione delle opere soggette a procedura di screening,

anche sulla base di quanto proposto nello studio, dovranno essere messe in atto tutte le misure di mitigazione e gestione necessarie ad evitare un peggioramento della qualità dell'aria nella zona legato alla dispersione di polveri sospese e inquinanti atmosferici prodotti dal funzionamento dei mezzi d'opera e dalle attività previste in tale fase, al fine di garantire il rispetto dei limiti di qualità dell'aria stabiliti dalla normativa vigente e garantire la salute pubblica. In particolare, al fine di limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su sede stradale di cantiere si prescrive quanto segue:

- a. per l'eventuale impianto di betonaggio e altri impianti fissi, è necessario prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
- b. si dovrà prevedere la copertura e/o la periodica bagnatura dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti ponendo particolare attenzione a non localizzarli in prossimità delle aree residenziali o caratterizzate dalla presenza di ricettori poste a margine dell'area di cantiere;
- c. le vie di transito e le aree non asfaltate interne all'area di cantiere dovranno essere adeguatamente e periodicamente umidificate;
- d. i cassoni per il trasporto degli inerti dovranno essere ricoperti con teloni;
- e. dovrà essere previsto un sistema di lavaggio ruote degli automezzi in uscita dalle aree di cantiere in oggetto;
- f. i camion dovranno mantenere il motore spento durante le fasi di sosta degli stessi all'interno del cantiere nonché durante le fasi di carico.

RUMORE

Il Rapporto ambientale di V.A.S. prende a riferimento la classificazione acustica comunale vigente ma lo stralcio riportato nel documento evidenzia incongruenze con la cartografia vigente di riferimento. Nello specifico l'area immediatamente ad est del lotto 7, rappresentata nello stralcio contenuto nello studio come area di classe IV, è in realtà classificata come classe I di progetto dalla classificazione vigente del Comune di Cesena ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997.

Sebbene la campagna di monitoraggio ambientale *ante operam* sia da ritenersi esaustiva, lo studio presentato di fatto non prende in esame indicatori ambientali e di sostenibilità ambientale per l'inquinamento acustico, e relative variazioni su scala adeguata a seguito dell'intervento, come ad esempio popolazione esposta all'inquinamento acustico suddivisa per tipologia di sorgente, percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore causa di disturbo alle normali attività umane e al sonno in conformità alle indicazioni della Comunità europea, suddivisa per tipologia di sorgente, quota della popolazione esposta ai valori di rumore L(den) superiori a 55 dB(A), quota della popolazione esposta a valori di rumore L(night) superiori a 45 dB(A), proporzione della popolazione residente sottoposta a inquinamento acustico, superamento dei limiti di inquinamento acustico previsti dalla normativa.

Le analisi condotte sono inoltre parziali in merito alle valutazioni circa gli impatti acustici nell'area indotti dalle sorgenti generate o modificate dal progetto e "subiti" dai ricettori di progetto. Sono infatti state condotte con strumenti di analisi poco approfonditi e non esaustivi per la complessità del contesto di studio e si basano su stime di traffico caratterizzate da talune incertezze, come evidenziato nei precedenti paragrafi.

Se infatti da un lato l'analisi rivolta alla verifica del rispetto dei limiti vigenti, sia a seguito delle sorgenti generate, sia per i ricettori di progetto, è caratterizzata da incertezze legate alla significatività del dato di traffico indotto, dall'altro un'analisi come quella in oggetto non avrebbe dovuto di fatto prescindere dal concetto di popolazione esposta e di densità di popolazione. La variazione infatti degli indici ed indicatori legati alla popolazione avrebbe consentito di effettuare una analisi di sostenibilità di un intervento come quello analizzato.

Prendendo infine in esame quanto sopra evidenziato circa la classificazione acustica dell'area oggetto di indagine e le incongruenze evidenziate, va rilevato come, nell'analisi del rispetto dei limiti, lo studio non ha tenuto in considerazione l'esistenza dell'area citata attualmente classificata come classe I, peraltro ubicata a confine di aree di parcheggio di progetto. Quanto sopra viene giustificato nello studio presentato dal fatto che la previsione di realizzare un insediamento a destinazione scolastica nell'area suddetta è stata eliminata dal progetto del P.R.U. presentato.

Appare tuttavia evidente che anche qualora la previsione sia stata stralciata dal P.R.U. in oggetto, resta il fatto che il Piano di Classificazione Acustica rimane ovviamente vigente in termini di classe assegnata all'area in oggetto fino ad una sua eventuale variante opportunamente avviata ed approvata secondo l'iter e gli strumenti preposti.

Pertanto, posto che il rilievo fonometrico effettuato nel punto R3 in Via Valducci, in un punto molto prossimo all'area menzionata, evidenzia livelli di rumore ambientale superiori ai limiti diurno e notturno relativi ad una classe I, doveva senz'altro essere condotto uno studio di verifica del non peggioramento del clima acustico esistente in tale area. Lo studio non riporta alcuna valutazione in tal senso e i dati forniti non consentono di verificare tale aspetto.

Si ritiene comunque opportuno osservare la non congruità della classificazione in classe I di progetto dell'area suddetta, e quindi auspicabile una conseguente variazione della classificazione acustica comunale, sia visto che le previsioni insediative scolastiche per l'area sono state abbandonate, sia per l'effettiva non idoneità dal punto di vista acustico, del contesto, anche attuale, in cui l'area medesima si inserisce, ad una tale tipologia di tutela acustica assoluta e, conseguentemente, alle tipologie insediative che la richiedono.

Si ritiene pertanto che lo studio non sia del tutto esaustivo in merito all'analisi dell'aspetto rumore e delle sue variazioni nell'area a seguito della realizzazione del progetto in esame. Si valuta pertanto necessario che venga pianificata e realizzata una campagna di monitoraggio acustico presso i ricettori di progetto *ante operam* al fine sia di verificare il clima acustico esistente prima dell'inizio dei lavori, sia di calibrare opportunamente adeguati interventi costruttivi acusticamente mitigati e in grado di garantire per l'area in esame una riduzione dell'esposizione umana al rumore nell'ambito degli insediamenti previsti, sia di verificare il clima acustico ferroviario presso i ricettori abitativi di progetto maggiormente esposti.

Vista infine la classificazione acustica dell'area di pertinenza del piano che inserisce in classe IV aree a futura prevalente destinazione residenziale, per le quali andrebbe valutata da parte dell'Amministrazione comunale una riclassificazione in classe inferiore e maggiormente attinente alla destinazione d'uso prevista, si ritiene necessario che la progettazione degli edifici di progetto debba rispettare quanto disposto dalle norme vigenti in materia di determinazione dei requisiti acustici

passivi degli edifici e di classificazione acustica degli edifici. Nello specifico gli edifici previsti dal piano devono essere progettati e costruiti in modo che gli elementi tecnici che compongono gli ambienti abitativi abbiano caratteristiche acustiche adeguate per ridurre la trasmissione del rumore aereo, del rumore impattivo e del rumore degli impianti dell'edificio stesso.

C.3 Devono essere eseguiti rilievi fonometrici del livello di rumore ambientale in esterno, in periodo diurno e in periodo notturno, della durata almeno non inferiore alle 48 ore in continuo, in prossimità dei punti R7, R8, R9, R10 (identificati nell'ambito dell'allegato 8.3 dell'elaborato "*Allegato E6 – Screening – Allegati alla relazione ambientale*" - Novembre 2010), e presso due punti ubicati rispettivamente in prossimità delle facciate degli edifici D2 e C1 su Viale Europa, secondo le modalità stabilite dalla normativa vigente;

C.4. Devono inoltre essere eseguiti rilievi fonometrici per la misura del rumore ferroviario, in prossimità del punto R7 e del punto ubicato in prossimità della facciata dell'edificio C1 su Viale Europa, sopra richiamati, secondo le modalità stabilite dall'Allegato D, punto 1., del D.M. 16 marzo 1998;

C.5. Le rilevazioni descritte ai due punti precedenti vanno effettuate *ante operam* prima dell'inizio delle attività di cantiere, al fine di verificare il clima acustico esistente presso gli edifici residenziali di progetto, sia per il periodo diurno che per il periodo notturno, e ai fini anche di una corretta progettazione degli edifici stessi in termini di requisiti acustici passivi;

C.6. I risultati del monitoraggio acustico, comprensivi dei rilievi del rumore ferroviario, dovranno essere presentati, sotto forma di relazione tecnica, alla Amministrazione provinciale di Forlì-Cesena, Servizio Pianificazione Territoriale e al Comune di Cesena entro due mesi dal termine dell'esecuzione dei rilievi;

C.7. Il monitoraggio acustico di cui ai punti precedenti dovrà essere eseguito con oneri a carico dei soggetti attuatori;

C.8. Gli edifici residenziali previsti devono essere progettati e costruiti in modo che gli elementi tecnici che compongono gli ambienti abitativi abbiano caratteristiche acustiche adeguate per ridurre la trasmissione del rumore aereo, del rumore impattivo e del rumore degli impianti dell'edificio stesso, secondo le norme tecniche vigenti in termini di classificazione acustica degli edifici e di determinazione dei requisiti acustici passivi degli stessi.

Per quanto concerne le analisi condotte nell'ambito della documentazione presentata ai fini della procedura di *screening* delle aree di parcheggio oggetto della procedura citata, si deve evidenziare che la caratterizzazione fonometrica dello stato attuale dell'area di studio è stata effettuata con i medesimi rilievi fonometrici presentati nello studio di sostenibilità ambientale ai quali sono stati aggiunti ulteriori 4 rilievi due dei quali ripetuti nei medesimi punti identificati nello studio precedente. A tale proposito va evidenziato come tali 4 rilievi effettuati nel 2009 sono stati presentati in forma di sequenza di dati tabellari a cadenza di 10 min, ma non sono stati presentati i dati medi diurno e notturno rilevati, come espressamente richiesto. Va inoltre osservato come i due rilievi ripetuti nei punti già monitorati nel 2006 in Via Europa e in Viale Bovio, e presentati nell'ambito dello studio di sostenibilità ambientale (punti R4 e R6 successivamente divenuti punti R1 e R3 rispettivamente nella relazione ambientale), evidenziavano valori superiori ai 70 dB(A) sia diurni che notturni per Viale Bovio e valori superiori ai 55 dB(A) notturni per Via Europa. Le simulazioni presentate per lo stato attuale, peraltro solo in forma grafica e non tabellare, e quindi tali da non

