



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

GIUNTA PROVINCIALE

SEDUTA DEL 02 Agosto 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 | |
| 5) | BELLAVISTA | IGLIS | - | ASSESSORE | |
| 6) | BRUNELLI | MAURIZIO | - | ASSESSORE | |
| 7) | CASTAGNOLI | MAURIZIO | - | ASSESSORE | |
| 8) | FRANCIA | GIANFRANCO | - | ASSESSORE | |
| 9) | GARBUGLIA | LUCIANA | - | ASSESSORE | |
| 10) | MERLONI | DENIS | - | ASSESSORE | A |
| 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. 80518/2011 DELIBERAZIONE N. 369

COMUNE DI CESENA. ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE, ART. 5 DELLA L.R. 19/2008 E SS.MM.II. E DELL'ART. 34 DEL D.LGS. 267/2000 E SS.MM.II. COSI' COME INTEGRATO DALL'ART. 40 DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II., PER L'APPROVAZIONE DEL PROGRAMMA DI RIQUALIFICAZIONE URBANA DENOMINATO NOVELLO. OSSERVAZIONI AI SENSI DELL'ART. 40, COMMA 4, DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II.. ESPRESSIONE DEL PARERE IN MERITO ALLA COMPATIBILITA' DELLE PREVISIONI CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITA' LOCALE DEL TERRITORIO ART. 5 L.R. 19/2008 S.M.I.. ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO IN MERITO ALLA PROCEDURA V.A.S. ART. 15 D.LGS. 152/2006 MODIFICATO DAL D.LGS. 4/2008, INTEGRATO CON LA PROCEDURA DI VERIFICA (SCREENING) ART. 10 L.R. 9/1999, INTEGRATA DAL D.LGS. 152/2006 MODIFICATO DAL D.LGS. 4/2008

LA GIUNTA PROVINCIALE

Visto l'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica comunale, ai sensi del combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 19/2008 e ss.mm.ii. e dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. così come integrato dall'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., per l'approvazione del Programma di Riqualificazione Urbana denominato “*Novello*”, sottoscritto in data 31 gennaio 2011 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 (NOVELLO S.p.A. Società di Trasformazione Urbana, Società VICO s.r.l., S.A.I.S. Società Agricola Italiana Sementi S.p.A., NUOVA MADONNINA s.r.l. e C.I.L.S. Cooperativa Sociale per l'Inserimento Lavorativo e Sociale);

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 con deliberazione del Consiglio Comunale di Cesena n. 286 del 1 dicembre 1999 sono stati individuati, ai sensi dell'art. 2 della L.R. 3 luglio 1998, n. 19, gli ambiti del territorio comunale da assoggettare a riqualificazione urbana (*Ambiti di riqualificazione urbana*);
- **che**, assunta fra i propri obiettivi strategici la riqualificazione delle suddette porzioni di territorio, il P.R.G. individua zone più circoscritte, denominate *Ambiti da sottoporre a programmi*, per le quali l'art. 53 delle Norme di Attuazione riporta le indicazioni programmatiche definite ai sensi della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.. Detto articolo stabilisce inoltre che, fino alla predisposizione dei relativi Programmi di Riqualificazione Urbana (P.R.U.), in tali ambiti valgono le regole del tessuto di appartenenza;
- che le aree più importanti da assoggettare a riqualificazione sono comprese tra la Via Emilia, la ferrovia e la Secante, 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 ad oggi 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 della stazione e dell'ex Mercato ortofrutticolo*, localizzato nel quadrante nord-ovest del territorio comunale e comprendente, appunto, l'ex Mercato ortofrutticolo ed il percorso della Secante nel tratto interrato;
- che l'*Ambito da sottoporre ai programmi*, inerente la proposta di Accordo in oggetto, si estende per circa 27 ha ed è caratterizzato da un insieme disorganico di vuoti, edifici produttivi e/o dimessi, margini residenziali e infrastrutture di trasporto. L'area si pone a stretto contatto con l'infrastruttura ferroviaria, che la divide in due macroporzioni, e con due grandi arterie stradali, la Via Ravennate ad ovest e la Via Emilia a sud, relazionandosi con le industriali dismesse (note come “Arrigoni” e “Zuccherificio”) trasformate, negli ultimi decenni, in polarità universitarie, commerciali e direzionali;
- che per tale ambito, chiamato in passato *Nodo intermodale ferro-gomma*, è stato condotto nel

2005 uno Studio di fattibilità, in parte finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a verificare la sostenibilità della trasformazione del comparto attraverso la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.). Lo Studio di fattibilità, approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 68 del 12 aprile 2006, ha preso in esame gli aspetti urbanistici, economici e giuridico-amministrativi della prevista riqualificazione urbanistica individuando, in linea di massima, indici edificatori e destinazioni d'uso in grado di garantire la trasformabilità del comparto con l'assunzione in carico di una serie di opere pubbliche capaci di qualificare fortemente l'intervento ed il contesto;

- che, conseguentemente, è stato bandito nel 2007 un concorso internazionale di idee a procedura ristretta attraverso il quale è stata selezionata la proposta progettuale più idonea alla riqualificazione del suddetto ambito sulla base delle linee di indirizzo espresse dal Consiglio Comunale. Secondo le disposizioni contenute nel bando di concorso, il gruppo di professionisti risultato vincitore, guidato dall'arch. Simona Gabrielli, ha ottenuto l'incarico per la progettazione urbanistica del comparto;
- che a seguito della conclusione del concorso di idee, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 109 del 10 luglio 2009, è stata costituita la Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) *Novello*, a totale partecipazione comunale, con il compito di svolgere tutte le azioni necessarie per la progettazione e realizzazione del P.R.U. dell'omonimo comparto;
- che per tale ambito il P.R.G. demanda al previsto P.R.U. l'impegno di operare interventi di riqualificazione sia funzionale, prevalentemente verso destinazioni d'uso 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 trasversalmente il sistema dei percorsi ciclopeditoni ai tessuti contermini, come indicato all'art. 53 delle Norme di Attuazione del Piano:

“Ambito della stazione e dell'ex Mercato ortofrutticolo

Indicazioni programmatiche

[....] L'isolato dell'ex mercato dovrà costituire l'ingresso a Cesena dalla secante ospitando funzioni terziarie rappresentative, sia pubbliche che private; il soprassuolo della secante potrà essere utilizzato per la realizzazione di un parco verde di tipo lineare, a costituire un percorso con occasioni di sosta. Nella porzione più vicina al quartiere Vigne è opportuno prevedere il completamento del tessuto residenziale. [....]”;

- che il P.R.U. costituisce variante al P.R.G., pur essendo aderente alle previsioni di riqualificazione definite attraverso l'individuazione degli *Ambiti di riqualificazione urbana* ed agli obiettivi specifici per la trasformazione delle aree, poiché il Piano ha operato la scelta di rimandare alle fasi negoziali con le proprietà e di approfondimento progettuale la determinazione di indici edificatori e destinazioni d'uso, assumendo tuttavia per le singole aree da sottoporre a programmi finalità di pubblico interesse e criteri di intervento definiti ai sensi della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.;
- che la proposta di Accordo di programma in oggetto è finalizzata all'approvazione del P.R.U. *Novello* ai sensi del combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 19/2008 e ss.mm.ii. e dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. così come integrato dall'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.;
- che l'area oggetto del P.R.U.:
 - è localizzata per gran parte a nord della ferrovia e delimitata dalla Via Cavalcavia, dalla Via Madonna dello Schioppo, dalla Via XXV Aprile, dalla Via N. Trovanelli e dalla Via Cervese; è altresì incluso in tale perimetro un binario ferroviario dismesso che collega l'area al Fiume Savio. La porzione di ambito a sud della ferrovia, delimitata dalla Via

Emilia, comprende gli spazi pubblici 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;

- incluse, nella porzione a nord della ferrovia, le aree di sedime della Secante, l'area dell'ex-mercato ortofrutticolo, un'area ferroviaria parallela e confinante con il tracciato dei binari, un edificio ad uso commerciale presso l'accesso nord della stazione ferroviaria, i capannoni in via di dismissione precedentemente destinati ad attività di lavorazione e commercializzazione di prodotti ortofrutticoli (ex Agrifrut) e lo stabilimento di una impresa di selezione e sperimentazione sulle sementi (S.A.I.S.), di cui si prevede il trasferimento;
 - inerisce aree classificate secondo il P.R.G. vigente come *Tessuto produttivo polifunzionale* (art. 39), *Servizi di interesse sovra comunale* (art. 55), *Verde pubblico, territoriale e di quartiere* (artt. 55 e 56), *Parcheggi pubblici e/o ad uso pubblico* (art. 56), *Infrastrutture ferroviarie* (art. 57), *Infrastrutture per la viabilità* (art. 58) ricomprese all'interno dell'*Ambito da sottoporre ai Programmi* (art. 53); la normativa del P.R.G. consente, fino all'approvazione del P.R.U., interventi diretti secondo le normative specifiche dei tessuti esistenti;
- che il P.R.U., in coerenza con le finalità stabilite dal suddetto art. 53, persegue l'arricchimento della dotazione di servizi, nonché l'implementazione delle dotazioni infrastrutturali, proponendo una notevole pluralità di funzioni (pubbliche, residenziali, terziarie e commerciali) e di tipologie di intervento (opere di urbanizzazione, nuova costruzione, riqualificazione urbanistica), con il concorso di risorse finanziarie pubbliche e private;

Dato atto:

- che la Giunta Comunale con deliberazione n. 161 del 19 ottobre 2009 ha avviato, ai sensi dell'articolo 3 della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii., la procedura negoziale con le proprietà, propedeutica alla redazione del P.R.U., definendo le linee di indirizzo per la concertazione e le condizioni per l'adesione al Programma e conferendo alla S.T.U., secondo quanto contenuto nella convenzione stipulata il 29 maggio 2009, il compito di coordinare la partecipazione delle proprietà in riferimento al citato Studio di fattibilità ed all'esito del concorso internazionale di idee;
- che con successiva deliberazione n. 51 del 23 febbraio 2010 la Giunta Comunale, supportata dalla S.T.U., ha concluso la fase negoziale, prendendo atto della disponibilità delle proprietà che hanno accettato di aderire al Programma e di quelle che hanno espresso parere favorevole ma condizionato alla delocalizzazione delle proprie attività, e della non disponibilità di altre;
- che nel medesimo atto è stato stabilito di comprendere all'interno del P.R.U., oltre alle aree già a disposizione dell'Amministrazione Comunale, le aree delle proprietà VICO s.r.l., S.A.I.S. S.p.A., C.I.L.S., R.F.I., MONTECATINI s.a.s.; in tale sede sono stati altresì approvati gli schemi di atto unilaterale d'obbligo contenenti le condizioni e gli oneri per le proprietà aderenti al Programma;
- che la Giunta Comunale ha deliberato inoltre di rimandare ad un successivo atto convenzionale fra il Comune e la S.T.U. la definizione dei compiti in relazione alle aree di proprietà MONTECATINI s.a.s. che non aderiscono al P.R.U. ma sono inserite nel progetto in rapporto alla loro posizione strategica, prevedendo la possibilità di ricorrere, per la realizzazione delle opere, ad eventuali procedure espropriative;
- che, in esito alle predette procedure negoziali, il Comune di Cesena ha acquisito l'impegno

- delle proprietà VICO s.r.l., S.A.I.S. S.p.A. e C.I.L.S., a partecipare alla realizzazione del P.R.U., secondo le modalità stabilite dai sottoscritti atti unilaterali d'obbligo costituenti parte integrante e sostanziale dell'Accordo in oggetto;
- che nei diversi incontri avuti con R.F.I. - Compartimento di Bologna, e con la sua società di valorizzazione immobiliare F.S. Sistemi Urbani, è stata espressa la disponibilità a cedere alla S.T.U. le aree di proprietà di R.F.I. interessate dal P.R.U.;
 - che con deliberazione n. 54 del 18 marzo 2010 il Consiglio Comunale, informato delle fasi precedenti, degli impegni assunti dall'Amministrazione, nonché dei contenuti progettuali in fase di matura definizione all'interno Programma, ha espresso l'assenso preliminare alla proposta di Accordo di programma in variante al P.R.G. per l'approvazione del P.R.U. *Novello*, dando mandato al Sindaco a convocare la Conferenza preliminare di cui all'art. 40, comma 2, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.;
 - che il Consiglio della Provincia di Forlì-Cesena è stato informato, ai sensi dell'art. 53 dello Statuto, circa la volontà dell'Amministrazione Provinciale di aderire alla suddetta proposta di Accordo di programma in variante al P.R.G. (deliberazione n. 40385/91 del 6 maggio 2010);
 - che conseguentemente, la Giunta Provinciale, con deliberazione n. 6153/36 del 25 gennaio 2011, 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 31 gennaio 2011, in sede di Conferenza preliminare, è stato espresso consenso unanime sulla proposta di Accordo di programma da parte di tutti i soggetti pubblici e privati interessati alla sua conclusione (Comune di Cesena, Provincia di Forlì-Cesena, NOVELLO S.p.A. Società di Trasformazione Urbana, Società VICO s.r.l., Società S.A.I.S. S.p.A., NUOVA MADONNINA s.r.l. e C.I.L.S.);

Dato altresì atto:

- che, ai sensi dell'art. 4, comma 1, della L.R. 9/1999 e ss.mm.ii., è necessario attivare la procedura di verifica (*screening*) in relazione:
 - alla categoria inerente *“progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari”*, di cui al punto B.3.6 dell'Allegato alla summenzionata legge regionale;
 - alla previsione, nel comparto, di *“parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto”*, di cui al punto B.3.7 dell'Allegato;
- che pertanto, 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 al combinato disposto dell'art. 13 e seguenti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.;
- 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, secondo la facoltà concessa dall'art. 10, comma 4, del summenzionato D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., la procedura di verifica (*screening*) di un progetto (di cui al titolo III del decreto ed al Titolo II della L.R. 9/1999) *“può essere condotta, nel rispetto delle disposizioni contenute nel*

presente decreto, nell'ambito della VAS. In tal caso, le modalità di informazione del pubblico danno specifica evidenza della integrazione procedurale";

- che tale facoltà ben si adatta a fattispecie in cui lo stesso procedimento amministrativo conduce all'approvazione di un piano o programma soggetto a V.A.S. e contemporaneamente all'approvazione di progetti assoggettati a verifica (*screening*) correlati/coincidenti alla medesima progettazione urbanistica. Ci si riferisce, in particolare, ai progetti elencati nell'Allegato IV del decreto, al punto 7 "Progetti di infrastrutture", alle lettere "*a) progetti di sviluppo di zone industriali o produttive con una superficie interessata superiore ai 40 ettari*" e "*b) progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari*";
- che, pertanto, appare possibile disporre che i piani o programmi studiati ed organizzati sulla base di analisi di compatibilità ambientale e soggetti a V.A.S., possano prevedere condizioni di "assorbimento" della procedura di verifica (*screening*) di siffatti progetti - ivi inclusi - che devono essere sottoposti a tale preliminare fase di verifica, nella logica di razionalizzazione e semplificazione del complesso sistema dei procedimenti amministrativi espletati per le valutazioni ambientali di piani o programmi e progetti;
- che, nella fattispecie in oggetto:
 - in relazione alla tematica di cui al citato punto B.3.6 dell'Allegato alla L.R. 9/1999, il proponente ritiene di poter assumere, ai fini della valutazione, i medesimi contenuti inseriti nel Rapporto ambientale predisposto ai fini del procedimento di V.A.S., "*in considerazione soprattutto del fatto che la scala di analisi e di valutazione scende spesso in considerazioni progettuali e di dettaglio che vanno oltre le più strategiche ed ampie considerazioni ambientali ed urbanistiche. In questo caso lo screening ambientale considera attendibili e complete le informazioni già contenute e approfondite nel Rapporto ambientale*" (Tav. 33 – Rapporto ambientale);
 - per quanto concerne il citato punto B.3.7 dell'Allegato alla L.R. 9/1999, gli aspetti di impatto ambientale che caratterizzano tale tematica e per i quali non si ritiene esaustiva, a tal fine, la trattazione condotta nel Rapporto ambientale, sono stati approfonditi mediante uno studio specifico, posto in allegato al Rapporto ambientale stesso, che "*comprende la trattazione degli aspetti progettuali specificatamente dei parcheggi e dell'aspetto ambientale relativo alla sola componente rumore, in quanto altri temi ed approfondimenti come viabilità ed inquinamento atmosferico sono già inseriti all'interno del Rapporto ambientale di valutazione del P.R.U. Novello*" (Tav. 33 – Rapporto ambientale);
- che, infine, 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. 80492 del 29 luglio 2011), a far data dal 2 marzo 2011 (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 infine atto, tenuto conto delle integrazioni/sostituzioni documentali che sono state trasmesse, che l'Accordo di programma si compone dei seguenti elaborati:

A. Tav. A – Relazione illustrativa del PRU:

B. Programma di Riqualificazione Urbana:

TAV. 1a – Certificati catastali (fascicolo A4);

TAV. 1b – Planimetria catastale (scala 1:1.000);

TAV. 2 – Documentazione fotografica (fascicolo A4);

TAV. 3.1 – Stato attuale – P.R.G. e rilievo;

TAV. 3.2 – Stato attuale – Rilievo parcheggi esistenti;

TAV. 4 – Comparti e attribuzione indici (scala 1:2.000);

TAV. 5.0 – Planivolumetrico del progetto (scala 1:2.000);

TAV. 5.1 – Planimetria delle coperture – Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 5.2 – Planimetria delle coperture – Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 5.3 – Sezioni generali – AA-BB-CC-DD-EE (scala 1:1.000);

TAV. 6 – Contestualizzazione urbanistica del progetto (scala 1:2.000);

TAV. 7.1 - Planimetria identificazione aree pubbliche - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 7.2 - Planimetria identificazione aree pubbliche - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 8.1.a - Planimetria identificazione aree private - Coperture con stralci planimetrici - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 8.1.b - Planimetria identificazione aree private - Primo livello interrato con stralci quota -2 - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 8.2 - Planimetria identificazione aree private - Coperture con stralci planimetrici - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 9.1 - Planimetria e sezioni normativa di progetto – Comparto 1 (scala 1:1.000);

TAV. 9.2 - Planimetria e sezioni normativa di progetto – Comparti 2 e 3 (scala 1:1.000);

TAV. 9.3 - Planimetria e sezioni normativa di progetto – Comparto 4 (scala 1:1.000);

TAV. 9.4 - Planimetria e sezioni normativa di progetto – Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 10.1 - Planimetria aree da cedere - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 10.2 - Planimetria aree da cedere - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 11.1 - Planimetria istituzione uso pubblico – Diritto di utilizzo - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 11.2 - Planimetria istituzione uso pubblico – Diritto di utilizzo 1:1000 - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 12.1 - Planimetria verde pubblico 1:1000 - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 12.2 - Planimetria verde pubblico 1:1000 - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 12.3 - Interventi sul verde esistente (scala 1:2.000);

TAV. 12.4 - Piano di manutenzione del verde pubblico (fascicolo A4);

TAV. 13.1 - Planimetria invarianza idraulica - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 13.2 - Planimetria invarianza idraulica - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 14.1 - Planimetria viabilità/segnaletica stradale - Comparti 1-2-3-4 (scala 1:1.000);

TAV. 14.2 - Planimetria viabilità/segnaletica stradale - Comparto 5 (scala 1:1.000);

TAV. 15 - Planimetria connessioni ciclo-pedonali (scala 1:2.000);

TAV. 16 - Planimetria rete acque bianche;

TAV. 17 - Planimetria rete acque nere;

TAV. 18 - Planimetria rete acquedotto;

TAV. 19 - Planimetria rete gas;
 TAV. 20 - Planimetria rete teleriscaldamento;
 TAV. 21 - Planimetria rete Enel;
 TAV. 22 - Planimetria reti telecomunicazioni;
 TAV. 23 - Planimetria isole ecologiche;
 TAV. 24.a - Studio illuminotecnico;
 TAV. 24.b - Reti illuminazione pubblica;
 TAV. 25.1 - Planimetria sinottica reti gestite da Hera – comparti 1-2-3;
 TAV. 25.2 - Planimetria sinottica reti gestite da Hera – comparti 4-5;
 TAV. 26.1.a - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Planimetrie interrati – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.b - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - PT – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.c - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 1L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.d - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 2L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.e - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 3L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.f - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 4L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.g - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 5L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.h - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 6L – Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.i - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Prospetti e sezioni - Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.1.l - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Prospetti e sezioni - Comparto 1 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.a - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Interrati - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.b - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - PT - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.c - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 1L - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.d - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 2L - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.e - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 3L - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.f - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - 4L - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.g - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Prospetti e sezioni - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.2.h - Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Prospetti e sezioni - Comparti 2, 3 (scala 1:500);
 TAV. 26.3.a – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Planimetrie – Comparto 4 (scala 1:500);
 TAV. 26.3.b – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Comparto 4 (scala 1:500);
 TAV. 26.4.a – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Piano interrato (q.-6.00) – Comparto 5 (scala 1:500);
 TAV. 26.4.b – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Piano interrato (q.-3.00) – Comparto 5 (scala 1:500);
 TAV. 26.4.c – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Piano terra (q. 0.00) – Comparto 5 (scala 1:500);
 TAV. 26.4.d – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Piano 1 (q. 3,50) – Comparto 5 (scala 1:500);
 TAV. 26.4.e – Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Piano 2 e tipo – Comparto 5 (scala 1:500);

- TAV. 26.4.f –Schemi tipologici indicativi – Linee guida - Prospetti e sezioni 1:500 – Comparto 5 (scala 1:500);
- TAV. 27.0 – Render aerei – Comparti 1, 2, 3, 4, 5;
- TAV. 27.1 – Render – Comparto 1;
- TAV. 27.2 – Render – Comparto 2;
- TAV. 27.3 – Render – Comparto 3;
- TAV. 27.4 – Render – Comparto 4;
- TAV. 27.5 – Render – Comparto 5;
- TAV. 28 – Relazione illustrativa;
- TAV. 29 – Norme tecniche di attuazione;
- TAV. 30 – Relazione invarianza idraulica;
- TAV. 31 – Computo metrico estimativo;
- TAV. 32.1 – Relazione geologica – geotecnica: indagine geologico-tecnica;
- TAV. 32.2 – Relazione geologica – geotecnica: allegati;
- Microzonazione sismica III livello dal 112/2007 (Relazione integrativa datata dicembre 2009);
- TAV. 34 – Studi specialistici componente mobilità e infrastrutture;
- TAV. 35 – Schemi di convenzione;
- TAV. 36 – Cronoprogramma;
- TAV. 37.1 – Opere di infrastrutturazione urbana e di interesse generale e per la sostenibilità, comparti 1-2-3 (scala 1:1000);
- TAV. 37.2 – Opere di infrastrutturazione urbana e di interesse generale e per la sostenibilità, comparti 4, 5 (scala 1:1000);
- TAV. 38 – Interramento elettrodotto;
- Allegato: Rilievo area d'intervento (scala 1:500);
- Relazione tecnica valutazione di clima acustico;
- Relazione tecnica proposta di classificazione acustica;
- C. Variante Urbanistica:
- C.1 - Relazione per la Variante urbanistica;
- C.2 - Norme di Attuazione PS1(stralcio);
- C.3 - Stralci cartografici delle Tavole dei Sistemi stato vigente e stato modificato (stralcio PS2.1.9);
- C.4 - Stralci cartografici delle tavole dei Servizi -stato vigente e stato modificato (stralcio PG 2.6.9);
- D. Atti unilaterali d'obbligo;
- E. Elaborati per le valutazioni ambientali:
- TAV. 33.1 – VAS Rapporto Ambientale – Screening;
- TAV. 33.2 – VAS Sintesi non tecnica;
- TAV. 33.3 – Allegati al rapporto ambientale;
- TAV. 33.4 – Appendici al rapporto ambientale;
- G. Topografia – Rilievo plano-altimetrico di una area urbanizzata in comune di Cesena a cavallo della linea ferroviaria e lungo la galleria della Secante:
- Foglio 1 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);
- Foglio 2 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);
- Foglio 3 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);
- Foglio 4 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);

Foglio 5 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);
Foglio 6 – Rilievo Planoaltimetrico (scala 1:500);
Foglio 7 – Documentazione Fotografica – Punti di Presa (scala 1:5000);
Foglio 8 – Documentazione Fotografica – Punti di Presa (scala 1:5000);
Foglio 9 – Monografie Caposaldi;
Foglio 10 – Sezioni A-B-C-D-E (scala 1:500);
Foglio 11 – Sezioni F-G (scala 1:500);
Elenco coordinate;

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 e ss.mm.ii., che definisce l'efficacia e la natura giuridica dell'Accordo di programma in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica; nello specifico:

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

- privati, di opere, interventi o programmi di intervento di rilevante interesse pubblico*” (comma 1-ter);
- 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);

Considerate, in tal senso, le seguenti opere infrastrutturali e di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale realizzate in seno all'Accordo di programma:

- opere di potenziamento del sistema del verde urbano per la salvaguardia ambientale, la promozione del benessere e l’aggregazione sociale:
 - realizzazione di un parco pubblico di livello urbano a nord della ferrovia, nell’area interessata dalla Secante;
 - collegamento ciclopedonale alla pista ciclabile lungo il Fiume Savio, previa acquisizione da R.F.I. di binario dismesso;
 - riqualificazione delle aree verdi esistenti;
 - allestimento verde di mitigazione in fascia di rispetto ferroviario;
 - smantellamento dei parcheggi provvisori realizzati a nord della linea ferroviaria;
- opere di miglioramento dell’accessibilità ai principali nodi del trasporto pubblico:
 - riqualificazione della piazza antistante la stazione ferroviaria e delle aree pubbliche pedonali interne al campus scolastico – universitario, compresa la realizzazione del parcheggio per le biciclette e la riorganizzazione della circolazione e della sosta di autobus urbani, taxi e vetture di accompagnamento dei viaggiatori;
 - realizzazione delle opere di prolungamento e di invito al sottopasso pedonale della stazione ferroviaria e di invito lato nord del sottopasso pedonale della Via Ravennate – Subborgo Comandini;
 - realizzazione di un parcheggio pubblico in struttura sostitutivo di parcheggi a raso esistenti, in corrispondenza dell’ingresso nord della stazione ferroviaria, integrato con la nuova struttura commerciale;
 - realizzazione di un parcheggio pubblico interrato sostitutivo di quello oggi presente nella Piazza Aldo Moro – Mattarella;
 - acquisizione di aree da R.F.I. per l’allargamento del Viale Europa per creare un collegamento pedonale con la nuova stazione delle autocorriere;
- opere infrastrutturali volte alla creazione di un’adeguata rete della mobilità con particolare attenzione alla mobilità sostenibile ed alla tutela delle utenze deboli:
 - realizzazione della nuova viabilità di collegamento all’ingresso nord alla stazione, compresa la riqualificazione della Via Montecatini;
 - realizzazione di marciapiedi pubblici lungo tutte le strade dei comparti, di marciapiedi nelle vie Perticara, Montecatini e Russi e pavimentazione delle aree a sud della ferrovia;
 - demolizione delle pensiline dell’attuale autostazione per il trasporto pubblico su gomma (Piazza K. Marx);
 - riqualificazione della Via Montecatini;
 - realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la Via Perticara e la Via Montecatini;
 - riqualificazione della viabilità esistente allato della Piazza K. Marx;
 - realizzazione di una rotatoria sulla Via Cavalcavia compresi i nuovi innesti;
 - realizzazione di una rotatoria sulla Via Ravennate, compresi i nuovi innesti;

- modifica del tracciato della Via Cavalcavia fino all'innesto con la prevista rotatoria e sua ambientazione; riqualificazione della Via Cavalcavia nel tratto di prosecuzione della Via Madonna dello Schioppo;
- riqualificazione della Via Perticara con realizzazione di parcheggi;
- opera di bonifica dall'inquinamento elettromagnetico del centro urbano internamente ed esternamente al comparto:
 - interrimento dell'elettrodotto di alimentazione della sottostazione elettrica a servizio della linea ferroviaria;

Atteso:

- che la proposta di Accordo di programma prevede, sotto il profilo dell'interesse pubblico ad esso connaturato, ai sensi dell'art. 40, commi 1-bis e 1-ter, il concorso operativo ed economico dei suddetti interventi all'interno della più complessiva riqualificazione morfologica e funzionale del comparto in conformità agli obiettivi per esso definiti;
- che il costo complessivo delle opere di urbanizzazione interna ai comparti, delle opere di infrastrutturazione urbana di interesse comune a tutti i comparti e delle opere di interesse generale e per la sostenibilità, raggiungono nel P.R.U. la cifra di € 32.689.526 (comprensivi di spese tecniche, amministrative e oneri per la sicurezza), a cui sono da aggiungere altri € 2.451.865 per la realizzazione di spazi privati ad uso pubblico, per un totale di € 35.141.391, con una incidenza media sulla SUL di progetto di quasi 410 €/mq;
- che l'impegno economico per la realizzazione delle opere di urbanizzazione di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale ammonta ad **€ 15.153.395** (escluse spese tecniche e amministrative). I costi di tali opere sono a carico di tutti i soggetti attuatori in relazione alla capacità edificatoria di ciascuno;
- che, in sintesi, il costo dell'intervento è ripartito come segue:

• opere di urbanizzazione (comprese spese tecniche):	€ 35.141.391;
• costi di costruzione:	€ 115.571.000;
• spese tecniche e amministrative (10%):	€ 11.557.000;
• totale:	€ 162.269.391;

Dato atto, in relazione alla procedura di V.A.S. ed ai contenuti del Rapporto ambientale:

- che l'art. 40 della L.R. 20/2000, c.c.m dalla L.R. 6/2009, invita esplicitamente l'autorità procedente e l'autorità competente ad utilizzare la fase preliminare all'avvio formale del procedimento/processo dell'Accordo di programma per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale (art. 13, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.);
- che, a tale fine, fra le Amministrazioni interessate ed i tecnici incaricati della redazione del Rapporto ambientale, è stato avviato, a partire dal mese di ottobre 2010, un confronto sulle tematiche da approfondire e sulle modalità di analisi e di valutazione degli indicatori proposti per ciascuna di esse, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali, nonché la coerenza rispetto agli obiettivi dei piani settoriali e sovraordinati;
- che, in particolare, sono stati definiti necessari ad un'organica trattazione della valutazione ambientale del P.R.U. i seguenti contenuti, da sviluppare all'interno del Rapporto ambientale:
 - traffico: caratterizzazione dei flussi di traffico in relazione alle nuove previsioni; assegnazione dei flussi indotti alla rete stradale di progetto, tenendo altresì conto delle

quote e delle modalità distributive del traffico nella situazione attuale, nonché degli interventi infrastrutturali realizzati e/o di imminente realizzazione che possono influenzare la mobilità dell'area in esame; valutazione del livello di congestione della rete stradale; verifica del rispetto dei livelli di servizio delle principali arterie stradali nell'ora di punta e della funzionalità delle rotatorie principali, perimetrando un dominio di analisi comprensivo dei punti di accesso della viabilità extraurbana e/o dello scambio intermodale, in coerenza a quanto indicato nella parte sulla qualità dell'aria;

- trasporto pubblico: definizione del rapporto rete (nuove linee e/o modifica linee esistenti) e nodi di interscambio modale;
 - connessione di rete dei percorsi ciclabili: rete interna e connessione con rete ciclabile del quadrante esteso al lato sud della stazione;
 - bilancio idrico e idrogeologico: valutazione delle caratteristiche meteo-climatiche del sito, con particolare attenzione all'intensità degli eventi piovosi ed alle durate; analisi dello stato della rete drenante che evidenzia le criticità esistenti sia dal punto di vista idraulico che qualitativo; determinazione del bilancio idrico dell'area alla scala del micro-bacino significativo; valutazione delle tipologie di superfici presenti e di progetto nell'area di intervento differenziate in permeabili ed impermeabili con definizione dei coefficienti di deflusso e dei tempi di corrivazione; conseguente disamina e quantificazione delle misure da adottare al fine di tendere a massimizzare la chiusura del ciclo dell'acqua, compatibilmente con le caratteristiche di vulnerabilità degli acquiferi presenti nell'area, allo scopo di mantenere una funzione di ricarica della falda e diminuire il carico della rete fognante;
 - bilancio energetico, comprensivo degli usi pubblici e privati: individuazione e valutazione dei requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici e degli impianti energetici di cui all'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 delibera 156/2008. La progettazione energetica del Piano dovrà affrontare la selezione delle soluzioni più idonee ai fini dell'uso razionale dell'energia e della riduzione dell'impatto ambientale (incluse le caratteristiche architettoniche e tecnologiche dell'involucro edilizio, le caratteristiche degli impianti di climatizzazione invernale ed estiva, degli impianti di illuminazione artificiale e gli altri usi elettrici o energetici obbligati), della limitazione dei consumi di energia primaria non rinnovabile e della limitazione delle emissioni climalteranti;
 - aria: bilancio emissivo completo *ante e post operam*, tenuto conto dello scenario di traffico e degli usi e dei vettori energetici, perimetrando un dominio di analisi congruente con quello assunto per le valutazioni del "traffico": conseguente simulazione modellistica, finalizzata alla mappatura delle concentrazioni in atmosfera degli inquinanti analizzati; verificare gli esiti prodotti in relazione agli obiettivi del Piano di gestione della qualità dell'aria;
 - rumore: valutazione, mediante modellistica previsionale, del clima acustico nell'assetto territoriale di progetto, in relazione allo scenario attuale ed alle condizioni al contorno, individuando i recettori maggiormente esposti, dentro e/o fuori comparto, e prevedendo, eventualmente le necessarie misure di mitigazione da porre in essere;
- che, esaminato il Rapporto ambientale trasmesso preliminarmente alla sottoscrizione dell'Accordo al fine di verificarne la rispondenza rispetto a quanto alla già dibattuta definizione

dei contenuti e del loro livello di approfondimento costituente materiale di lavoro, nel corso dell'ultimo incontro del 12 gennaio 2010 si evidenziava, in particolare, la necessità di affrontare in maniera più sistematica la verifica di coerenza esterna del Piano in relazione agli obiettivi ed alle strategie di sostenibilità stabilite ai livelli di programmazione e pianificazione sovraordinati. Inoltre relativamente alla valutazione degli effetti del Piano sulle componenti ambientali, al di là di specifiche e puntuali incoerenze e/o lacune, si rilevava come nel documento denominato "*Allegato alle norme con valore programmatico*" vi fossero contemplati, a livello qualitativo, requisiti prestazionali inerenti le tematiche del verde e degli utilizzi e energetici ed idrici. La trattazione di tali tematiche, tuttavia, non risultava approfondita in termini quantitativi all'interno del Rapporto ambientale in maniera tale da poter giustificare e calibrare l'assunzione di parte delle suddette indicazioni quali parametri progettuali prescrittivi;

- che, sulla base di quanto complessivamente emerso nelle fasi di valutazione preliminare, il Comune di Cesena ha trasmesso a questa Provincia in data 8 aprile 2011 (prot. prov.le n. 38460 in medesima data) integrazioni volontarie alle valutazioni ambientali, che sostituiscono quelle precedentemente acquisite in sede di Conferenza preliminare;
- 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;

Dato atto che l'Amministrazione Provinciale ha esaminato gli elaborati afferenti la proposta di Accordo di programma, 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'Accordo di programma è concluso ed approvato secondo le procedure previste dal combinato disposto dell'art. 5 della L.R. 19/2008 e ss.mm.ii. e dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii., così come integrato dall'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii..

Il Programma di Riqualificazione Urbana *Novello*, parte integrante dell'Accordo in oggetto, 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, 3 e 4.

Richiamate le opere infrastrutturali e di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale, suddivise in due gruppi a cui corrispondono due diverse convenzioni in ragione di una

differenziata tempistica di realizzazione, gli interventi sono ripartiti fra i partecipanti all'Accordo come segue:

– **Interventi a carico del Comune di Cesena attraverso la S.T.U. Novello o altre forme societarie a partecipazione pubblica:**

Comparto 1

- A) messa a disposizione dei terreni di proprietà nel Comparto 1 e coordinamento delle azioni degli altri proprietari;
- B) realizzazione per la quota di proprietà degli interventi previsti nel Comparto 1 per una SUL pari a 37.191 mq (compresa la quota di R.F.I. e Sapro) a destinazione residenziale, direzionale, commerciale, compresa una struttura medio piccola di vendita alimentare;
- C) acquisizione dei terreni di R.F.I. compresi nel Comparto 1 e realizzazione dei relativi interventi;
- D) acquisizione dei terreni di Sapro compresi nel Comparto 1 e realizzazione dei relativi interventi;
- E) realizzazione in quota parte delle opere infrastrutturali e di interesse pubblico per la sostenibilità e la compensazione ambientale di cui alle precedenti premesse narrative;

Comparto 4

- F) realizzazione dell'intervento privato previsto nel Comparto 4 nel caso in cui le proprietà entro il termine di 6 anni dalla stipula della prima convenzione del P.R.U. non abbiano aderito al Programma attraverso la sottoscrizione della convenzione relativa al comparto stesso. L'intervento consiste in costruzione di edificio a destinazione commerciale (una medio piccola struttura di vendita alimentare ed una non alimentare, pubblici esercizi e terziario per una SUL totale di 2.636 mq);
- G) realizzazione delle opere di urbanizzazione a servizio del nuovo insediamento nelle aree interne al Comparto 4 e parzialmente interne al Comparto 1 (area verde);
- H) realizzazione in quota parte delle opere infrastrutturali e di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale di cui di cui alle precedenti premesse narrative;

Comparto 5

- I) messa a disposizione dei terreni di proprietà comunale relativi al Comparto 5;
- J) realizzazione degli interventi previsti nel Comparto 5 consistenti nella costruzione di edifici a destinazione direzionale e commerciale compresa una medio piccola struttura di vendita non alimentare e attrezzature sportive per una SUL totale di 10.286 mq;
- K) revisione del contratto disciplinate il diritto di superficie in capo alla Soc. Parcheggi S.p.A. e dei rapporti convenzionali relativi alla gestione dei parcheggi pubblici del Comparto 5 al fine di tornare in disponibilità dei terreni su cui insistono gli attuali parcheggi pubblici per realizzare gli interventi previsti dal P.R.U.;
- L) realizzazione in quota parte delle opere infrastrutturali e di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale di cui al paragrafo precedente;

– **Interventi a carico della Società Nuova Madonnina:**

- A) realizzazione in quota parte delle opere di urbanizzazione a servizio del nuovo insediamento nelle aree interne al Comparto 1;
- B) realizzazione in quota parte delle opere infrastrutturali e di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale di cui di cui alle precedenti premesse narrative, esterne ai comparti ed aggiuntive rispetto agli standard;
- C) realizzazione degli edifici all'interno del Comparto 1 per una SUL di 6.658 mq maturata

- all'interno dell'Accordo di programma *Parco Europa*;
- D) realizzazione di verde pubblico aggiuntivo rispetto allo standard per 6.650 mq in ottemperanza all'impegno assunto all'interno dell'Accordo di programma *Parco Europa*;
- **Interventi a carico degli altri soggetti attuatori:**
- A) realizzazione delle opere di urbanizzazione a servizio del nuovo insediamento nelle aree interne ai comparti;
- B) realizzazione in quota parte delle opere di urbanizzazione di interesse generale per la sostenibilità e la compensazione ambientale di cui alle precedenti premesse narrative, esterne ai comparti e aggiuntive rispetto agli standard;
- C) realizzazione degli edifici all'interno dei singoli comparti, consistenti in:
- Comparto 1: realizzazione di edifici a destinazione residenziale e commerciale per la quota di proprietà C.I.L.S. per 1.507 mq;
 - Comparto 2: realizzazione di edifici a destinazione residenziale e commerciale di proprietà S.A.I.S. per 11.250 mq;
 - Comparto 3: realizzazione di edifici a destinazione residenziale e commerciale, nonché pubblici esercizi di proprietà VICO s.r.l. per 16.433 mq.

Stante gli interventi descritti, i soggetti partecipanti all'Accordo rispondono inoltre ai seguenti impegni:

- **l'Amministrazione Comunale si impegna a:**
- consentire lo scomputo degli oneri di urbanizzazione secondaria dovuti in considerazione delle importanti opere di valenza territoriale che saranno realizzate direttamente all'interno del P.R.U.;
 - confermare la collocazione all'interno del perimetro del P.R.U. "Novello" dell'area di proprietà Nuova Madonnina s.r.l., posta lungo il Viale Europa, e la SUL di sua spettanza derivante dall'Accordo di programma *Parco Europa* (6.558 mq), che viene collocata nel Comparto 1. L'area adiacente al Viale Europa è aggregata al Comparto 1 e sarà ceduta al Comune come verde pubblico eccedente lo standard;
 - procedere alla sdemanializzazione delle aree di proprietà comunale destinate all'edificazione privata al fine di consentire la realizzazione degli interventi previsti, in quanto le funzioni già svolte sulle aree pubbliche saranno recuperate nelle vicinanze secondo quanto stabilito dal progetto urbanistico;
 - ridurre l'importo delle fidejussioni da versare a garanzia della corretta realizzazione delle opere di urbanizzazione dei comparti al 50% del costo presunto delle opere in relazione al ruolo di controllo attribuito alla S.T.U.;
- **l'Amministrazione Provinciale si impegna a:**
- assicurare un adeguato svolgimento delle procedure di valutazione ambientale previste, quali la procedura di verifica (*screening*) ai sensi degli artt. 9 e 10 L.R. 9/1999 e ss.mm.ii. e la procedura di V.A.S. ai sensi del combinato disposto degli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.;
 - provvedere al deposito degli atti ed emanare tempestivamente il decreto di approvazione dell'Accordo in variante agli strumenti urbanistici;
 - cedere al Comune le aree residuali di proprietà interne al Comparto 5 nonché quanto emergesse in sede di ulteriori approfondimenti prima della sottoscrizione dell'Accordo definitivo;
- **la S.T.U. si impegna a:**

- realizzare nel Comparto 1 almeno 5.000 mq di SUL, pari a circa il 20% delle destinazioni residenziali ivi previste, per la vendita a prezzo convenzionato o da concedere in locazione a canone convenzionato per un periodo minimo di 10 anni (locazione a termine). Potranno essere previste quote aggiuntive sia in termini quantitativi che di tipologie di offerta abitativa i cui vincoli e obbligazioni faranno riferimento al Regolamento P.E.E.P. e E.R.P.;
- richiedere alle Ferrovie dello Stato, ai sensi dell'art. 60 del D.P.R. 753/1980, la deroga per la realizzazione del fabbricato a destinazione commerciale e a parcheggi pubblici previsto nel Comparto 4 a distanza inferiore a 30 metri dal primo binario.

2. Variante urbanistica

L'approvazione dell'Accordo di programma e del correlato Programma di Riqualificazione Urbana apporterà al P.R.G. le seguenti modifiche:

- indici e quantità edificatorie assunti nel P.R.U.:
 - indice edificatorio territoriale sulle aree dei comparti 1, 2, 3, e 4 pari a 0,60, con destinazione d'uso residenziale, commerciale, terziaria e direzionale, ridotto a 0,18 in fascia di rispetto ferroviario e nelle aree residuali di R.F.I., con esclusione del binario dismesso di collegamento al fiume per il quale non è riconosciuto indice;
 - riconoscimento della SUL esistente alla porzione del Comparto 1 di proprietà della Coop. C.I.L.S.;
 - attribuzione al Comparto 5 di una SUL di 8.000 mq a cui si aggiungono 2.286 mq derivanti dall'ex scalo merci di R.F.I. acquisito dal Comune nell'ambito del P.R.U. *Parco Europa* con destinazione terziaria e direzionale;
 - altezza massima degli edifici fino a 50 m;

L'indice edificatorio territoriale del P.R.U. risulta complessivamente pari a 0,38 mq/mq;
- deroga all'art. 6 "Definizioni edilizie" delle Norme di Attuazione del P.R.G.:
 - esclusione dal conteggio della SUL dei parcheggi privati interrati, seminterrati e, limitatamente al Comparto 1, posti al di sotto del piano inclinato, anche eccedenti la quantità prevista di 1 mq/10 mc al fine di migliorare la qualità insediativa eliminando la presenza di posti auto privati in superficie;
 - esclusione dal conteggio della SUL, limitatamente al Comparto 1, delle cantine poste al di sotto del piano inclinato;
 - esclusione dal conteggio della SUL dei locali di servizio e dei depositi interrati anche fuori dalla proiezione della sagoma dell'edificio;
 - esclusione dal conteggio della SUL dei locali di servizio e dei depositi interrati aventi quota all'estradosso del solaio non superiore a ml 1,20 al marciapiede pubblico al fine di garantire la qualità progettuale complessiva scaturita dal concorso di idee;
- deroga all'art. 7 "Distanze, altezze e visuali libere" delle Norme di Attuazione del P.R.G.: definizione della visuale libera verso i confini di zona a 0,5 verso il tessuto residenziale della città consolidata in analogia a quanto previsto dalle Norme del P.R.G. in relazione ai confini fra aree di trasformazione residenziali e tessuto residenziale della città consolidata;
- deroga all'art. 22 "Dotazione minima di parcheggi pubblici e privati" delle Norme di Attuazione del P.R.G.: calcolo dello standard di parcheggio pubblico per l'uso *Complessi direzionali* (U3/9) in conformità alle previsioni di P.R.G. per l'uso *Terziario diffuso* (U3/6), pari a 2,5 mq/5,5 mq di SUL, nel rispetto delle norme sovraordinate, al fine di limitare la realizzazione di

parcheggi pubblici e incentivare il trasporto pubblico che ha in zona uno dei principali nodi di scambio intermodale;

- deroga all'art 23 "Disciplina delle attività commerciali" delle Norme di Attuazione del P.R.G.: inserimento di due medio piccole struttura di vendita alimentare e di due medio piccole strutture di vendita non alimentare in relazione al consistente incremento di popolazione previsto con il nuovo insediamento.
- modifiche cartografiche:
 - ridelimitazione della fascia di rispetto ferroviario sulla Via Roma e sul retro della ferrovia per la profondità di 30 ml dalla rotaia come previsto dalla normativa vigente;
 - eliminazione di un breve residuo di fascia di rispetto della Secante non presente sul restante tratto di tracciato interrato e sua rappresentazione come traccia del sedime sull'area a verde pubblico;
 - eliminazione del perimetro di *Tessuto di impianto unitario* relativo al comparto ex Arrigoni oggetto di trasformazione;
 - inserimento del nuovo tracciato stradale tra la Via Peticara e la Via Montecatini per realizzare il ritorno dal parcheggio e dalla struttura commerciale dell'affaccio nord della stazione;
 - inserimento del nuovo tracciato dell'elettrodotto interrato, con relativa fascia di rispetto, sostitutivo del tratto aereo di collegamento fra l'elettrodotto 132 Kv delle FS e la sottostazione elettrica con conseguente evidenziazione in cartografia della permanenza temporanea del tratto aereo;
- integrazioni alle Norme di Attuazione del P.R.G.:
 - inserimento, nell'art. 19.1 inerente la compatibilità ambientale, le reti scolanti, energetiche, tecnologiche e della mobilità, della rappresentazione grafica dei tratti di elettrodotti da interrare, con relativa fascia di rispetto, e dei tratti da dismettere provvisoriamente riportati in cartografia fino alla sostituzione, precisando che solo ad interramento avvenuto si procederà, previa delibera di Consiglio Comunale, alla loro eliminazione dalla cartografia di Piano;
 - inserimento, all'art. 23.02 inerente la disciplina delle attività commerciali, della possibilità di insediamento delle medio piccole strutture di vendita alimentari e non alimentari;
 - integrazione dell'art. 53.04 inerente gli ambiti di riqualificazione urbana con il richiamo all'Accordo di programma ed ai suoi contenuti di massima ed il rinvio agli indici edificatori ed ai parametri specifici del medesimo.

Nel corso della negoziazione con le proprietà inizialmente comprese nell'*Ambito da sottoporre a programmi*, verificate alcune condizioni di mancato interesse alla partecipazione al P.R.U., è stato ritenuto opportuno escluderle dal perimetro del comparto, attribuendo loro destinazioni urbanistiche compatibili con lo stato di fatto e, contemporaneamente, con il P.R.U..

Le nuove destinazioni urbanistiche per le parti stralciate sono le seguenti:

- l'area S.A.I.S., lungo la Via Ravennate, per la quale la proprietà ha chiesto di mantenere il fabbricato storico, conserva la destinazione a *Tessuto polifunzionale* (art. 39 delle Norme di Attuazione del P.R.G.);
- l'area delle Case dei ferrovieri, lungo la Via Ravennate, e l'area comprendente due edifici residenziali lungo la Via Ravennate, in angolo con la Via Montecatini, ora classificate quale

Tessuto polifunzionale, (art. 39), vengono destinate a *Ville e giardini* (art. 38) in coerenza con l'uso in essere;

- l'area della sottostazione elettrica delle ferrovie, ora destinata a *Tessuto polifunzionale* (art. 39), viene azionata quale *Servizio di interesse sovracomunale* (art. 55);
- l'area degli edifici produttivi a schiera lungo la Via Montecatini con attuale destinazione urbanistica ad *Infrastrutture ferroviarie* (art. 57), viene classificata *Tessuto polifunzionale* (art. 39), per allinearla all'uso esistente.

3. Obiettivi e contenuti del Programma di Riqualficazione Urbana

Il Programma di Riqualficazione Urbana, così come previsto dalla L.R. 19/1998, è teso a favorire una più equilibrata distribuzione dei servizi e delle infrastrutture, nonché il miglioramento della qualità ambientale ed architettonica dello spazio urbano.

L'area oggetto del P.R.U. viene investita del ruolo di nuovo luogo centrale e simbolico del tessuto urbano di Cesena, soprattutto in relazione alle esigenze di diffondere anche in questa porzione di territorio l'immagine e la qualità urbana presenti nel centro antico e nelle zone adiacenti. L'obiettivo assunto è quello di introdurre proposte progettuali per l'organizzazione spaziale e funzionale della nuova centralità urbana, con particolare attenzione:

- alle relazioni e modalità di integrazione del progetto con i tessuti urbani ed il sistema del verde-spazi aperti circostanti.
- alle relazioni e modalità di integrazione con i sistemi dei percorsi ciclo-pedonali, veicolari, ferroviari esistenti e previsti;
- alla modalità di integrazione delle funzioni all'interno dell'ambito di intervento secondo il principio della *mixité*;
- alla necessità di connettere fisicamente e simbolicamente le due parti della città separate dalla infrastruttura ferroviaria;
- alla qualità del progetto dello spazio aperto (verde, piazze e spazi pavimentati);
- alle proposte innovative, soprattutto in ragione delle esigenze della sostenibilità ambientale, per la costruzione degli edifici di uso pubblico e privato e per la realizzazione delle infrastrutture a rete.

La strategia assunta alla base della trasformazione parte dalla configurazione di un nuovo parco "lineare" sopra il sedime della Secante quale centralità connettiva del paesaggio della città consolidata e degli spazi ad esso contigui mediante attraversamenti pedonali e ciclabili congiungenti le zone più centrali alle aree verdi poste lungo il Fiume Savio. In corrispondenza degli attuali sottopassi pedonali della ferrovia, il parco si inclina con due ampi inviti per facilitare l'attraversamento, creando una continuità ciclopedonale per collegare il nuovo quartiere fino alla Via Emilia verso il centro.

Sull'area dell'ex mercato e degli altri edifici produttivi da dismettere, è previsto lo sviluppo del principale quartiere (Comparto 1), interamente affacciato sul parco lineare. La funzione residenziale è prevalente ma è integrata con attività commerciali, servizi privati, attività direzionali e ricettive. Un edificio più alto ad uso prevalente terziario o/e alberghiero segnala il nuovo quartiere in corrispondenza dell'ingresso dalla Secante.

La viabilità resta sul perimetro esterno per consentire una prevalente pedonalizzazione dell'area, grazie alla previsione di parcheggi interrati. In adiacenza al nuovo ingresso a nord della stazione è previsto un parcheggio di interscambio con le altre forme di mobilità presenti, realizzato in struttura su due piani sopra una attività commerciale.

A sud della stazione sono invece previste funzioni direzionali, concentrate in unico edificio sviluppato in altezza, attività commerciali, sportive e ricreative, integrate con lo spazio pubblico e con i nuovi parcheggi interrati che sostituiscono quelli a raso che oggi occupano quasi interamente l'area esterna del campus scolastico. È inoltre prevista una riorganizzazione dell'area davanti alla stazione introducendo una nuova piazza pedonale e dando soluzione all'attuale commistione di tipologie diverse di mobilità (trasporto pubblico, trasporto privato, mobilità ciclopedonale).

Tutto il progetto promuove quindi la mobilità ciclopedonale, connettendo la rete esistente e collegando l'area della Montefiore a est fino al parco fluviale del Savio, una "tangenziale ciclabile" che, separata dalla viabilità automobilistica, si snoda all'interno di un parco permettendo di raggiungere le polarità urbane attraverso spazi gradevoli. Le aree verdi sono state pensate non solo come collegamenti alternativi per raggiungere i centri di interesse a piedi o in bici, ma anche per garantire che il sistema del verde svolga molteplici funzioni come quella ambientale, quella psicologica, una funzione sociale e di promozione dell'attività fisica prevedendo, lungo i percorsi, frequenti aree di sosta attrezzate in vario modo per le diverse tipologie di utenza.

L'applicazione delle indicazioni dello Studio di fattibilità e le problematiche specifiche inerenti la presenza di attività in essere hanno portato alla suddivisione delle aree oggetto del P.R.U. in cinque comparti, coerenti progettualmente ma autonomi per quanto riguarda la dotazione di standard.

4. Elementi progettuali

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:

- superficie territoriale totale (St): 270.247 mq;
- superficie utile lorda (SUL) totale massima ammissibile: 85.861,80 mq;
- superficie destinata a verde pubblico attrezzato totale (standard): 39.099 mq;
- superficie a parcheggio pubblico P2 (standard): 24.386 mq;
- superficie a parcheggio privato P1 (pertinenziale): 48.796 mq (p.a. n. 1.403);
- parcheggi esistenti ricollocati: 555 p.a.;
- superficie a verde da riqualificare: 44.150 mq;

Nel P.R.U. sono ammesse le seguenti destinazioni d'uso:

- funzione abitativa:
 - U1/1: abitazioni singole e collettive, pensioni e affittacamere, residence, nidi d'infanzia;
- funzioni terziarie:
 - U3/1: esercizi di vicinato fino a 250 mq di Sv (superficie di vendita);
 - U3/2: medio-piccole strutture di vendita alimentare 800 mq < Sv < 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 (uffici e studi professionali, sportelli bancari, servizi alla persona, servizi all'industria e sedi rappresentative di quartiere, ricerca ecc.);
 - U3/9: complessi direzionali, attrezzature socio-sanitarie (edifici pubblici e privati prevalentemente destinati a tale attività);
- funzioni produttive:
 - U4/2: depositi e magazzini

- Nello specifico, l'intervento si articola su 5 comparti ed è così composto:
- Comparto 1
Superficie lorda utile (SUL) massima: 45.256,00 mq
Usi possibili: U1/1 - U2/1 - U3/1 - U3/2 - U3/5 - U3/6 - U3/9 - U4/2
Usi previsti:
 - U1/1: 26.274,00 mq di SUL
 - U2/1: 4.800,00 mq di SUL
 - U3/1: 2.981,00 mq di SUL
 - U3/2: 1.680,00 mq di SUL
 - U3/6: 3.721,00 mq di SUL
 - U3/9: 5.800,00 mq di SUL
 - Comparto 2
Superficie lorda utile (SUL) massima: 11.250,00 mq
Usi possibili: U1/1 - U3/1 - U3/5 - U3/6 - U3/9
Usi previsti:
 - U1/1: 10.750,00 mq di SUL
 - U3/6: 500,00 mq di SUL
 - Comparto 3
Superficie lorda utile (SUL) massima: 16.432,00 mq
Usi possibili: U1/1 - U3/1 - U3/5 - U3/6 - U3/9
Usi previsti:
 - U1/1: 15.512,00 mq di SUL
 - U3/1: 200,00 mq di SUL
 - U3/6: 720,00 mq di SUL
 - Comparto 4:
Superficie lorda utile (SUL) massima: 2.636,00 mq
Usi possibili: U3/1 - U3/2 - U3/5
Usi previsti:
 - U3/2 (alimentare): 2.016,00 mq di SUL
 - U3/2 (non alimentare): 620,00 mq di SUL
 - Comparto 5:
Superficie lorda utile (SUL) massima: 10.286,00 mq
Usi possibili: U3/2 - U3/5 - U3/6 - U3/9
Usi previsti:
 - U3/2: 1.438,00 mq di SUL
 - U3/6: 1.625,00 mq di SUL
 - U3/9: 7.223,00 mq di SUL

Le SUL degli usi previsti si riferiscono all'ipotesi progettuale attuale; sono possibili variazioni delle quantità di destinazioni d'uso, nell'ambito degli usi previsti per ciascun comparto, a parità o in riduzione del carico urbanistico senza che ciò costituisca variante al P.R.U., gli standard andranno ricalcolati utilizzando le modalità previste dalle norme tecniche di attuazione del P.R.G. del Comune di Cesena.

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

- usi residenziali (U1/1): 52.536 mq;
- funzioni alberghiere e congressuali (U2/1): 4.800 mq;
- usi commerciali (U3/1 + U3/2): 8.935 mq;
- altri usi terziari e direzionali (U3/5 + U3/6 + U3/9): 19.589 mq.

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

- capacità edificatoria pubblica/convenzionata: 5.000 mq di SUL;
- parcheggi pubblici: a fronte di 24.24.385,42 mq di standard da corrispondere, il progetto prevede la realizzazione di 26.485 mq oltre alla ricollocazione di 555 posti auto;
- verde pubblico: a fronte di 39.098,40 mq di standard da corrispondere, il progetto prevede la realizzazione di 42.741,00 mq.

3.1 Regole insediative e modalità attuative

Le regole insediative che dovranno essere rispettate nell'attuazione degli interventi edilizi sono rappresentate nelle Tavv. 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 del P.R.U., riportanti, per ciascun comparto, i limiti planimetrici all'interno dei quali si sviluppa l'edificabilità. In fase di rilascio del titolo abilitativo delle opere di urbanizzazione sono concessi minimi scostamenti dal disegno di Piano derivanti da problematiche distributive che emergessero in fase di approfondimento del progetto, che non snaturino tuttavia le scelte progettuali già operate e nel rispetto delle quantità dovute per comparto. In questo caso il Progetto Unitario, di cui all'art. 10.2, dovrà dimostrare il rispetto delle quantità di standard dovute e ridefinire puntualmente le aree da cedere.

Il P.R.U. prevede l'attuazione dei diversi interventi edilizi di progetto in cinque comparti autonomi ed indipendenti individuati nelle tavole 5.1 e 5.2. All'interno di ciascun comparto l'attuazione potrà avvenire mediante un unico intervento edilizio o più interventi edilizi, come specificato di seguito per ciascun comparto, previa presentazione di un Progetto Unitario, definito quale progetto di massima, redatto in scala adeguata e con tutti gli elaborati necessari, funzionale a fornire la soluzione complessiva relativa all'intero comparto di riferimento, previsto per l'attuazione di sub-comparti, ovvero nella disciplina degli interventi a stralcio.

3.2 Parcheggi pubblici

Le aree destinate a parcheggio pubblico e a verde pubblico di standard, compresi gli spazi e le piazze pedonali conteggiate come aree di verde di standard, sono individuate nelle tavv. 7.1 e in maniera vincolante, sia per quanto riguarda la localizzazione che l'estensione.

Analogamente sono vincolanti l'individuazione dei parcheggi pubblici che dall'attuale collocazione vengono posizionati in altra sede, l'individuazione del verde esistente da riqualificare, l'individuazione delle strade, dei marciapiedi e delle piste ciclabili pubblici.

All'interno del Piano di riqualificazione urbana in esame, è compresa la realizzazione di parcheggi pubblici in numero superiore a 500 posti auto che, in virtù di questa soglia dimensionale, sono sottoposti a procedura di screening ai sensi della L.R. 9/1999 e s.m.i. così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Allo stato attuale, la dotazione di posti auto disponibile nell'area di studio, su piazzale e in struttura, è influenzata per lo più dalla presenza della stazione ferroviaria (parcheggi scambiatori) e del centro storico. Complessivamente, a nord della linea ferroviaria sono presenti 143 posti auto, mentre a sud della stessa ne sono presenti 600 per un totale di 743 parcheggi.

Lo scenario di progetto, descritto negli elaborati presentati, prevede un aumento notevole della dotazione di parcheggi all'interno dell'area del P.R.U. corrispondente a 1239 parcheggi pubblici.

In particolare, le superfici destinate ai posti pubblici, ed il relativo numero di parcheggi, all'interno dei diversi comparti, così come estrapolato dalla Relazione di screening (Allegato 3 al Rapporto Ambientale), vengono di seguito schematizzati:

COMPARTO	SUPERFICIE PARCHEGGI PUBBLICI DI NUOVA REALIZZAZIONE (A RASO ED IN STRUTTURA)	NUMERO POSTI AUTO DI PROGETTO
COMPARTO 1	13436 mq	672
COMPARTO 2	2287 mq	114
COMPARTO 3	3241 mq	162
COMPARTO 4	1220 mq	61
COMPARTO 5	4610 mq	230
TOTALE	24794 mq	1239

Si specifica che la quantificazione sopra riportata, alla quale non sono stati per altro sommati i 594 stalli oggi esistenti e ricollocati nel comparto 4 in numero pari a 206 e nel comparto 5 in numero pari a 388, è puramente indicativa in quanto finalizzata esclusivamente a fornire un ordine di grandezza da confrontare con la normativa che fissa in 500 posti la soglia per l'espletamento della procedura di screening.

A livello progettuale, i posti auto vengono realizzati in struttura, interrati e a raso. Relativamente alla tipologia a raso, si specifica che vengono utilizzate pavimentazioni che consentano almeno il 50% della permeabilità, adeguata illuminazione su palo e verde infrastrutturale a filare arboreo per garantire l'ombreggiatura degli stalli.

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

5.1 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.

5.2 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 in “Zona A (area di alimentazione degli acquiferi sotterranei)” di cui all'art. 28, comma 2, ed in “Zona di tutela della struttura centuriata” di cui all'art. 21B, comma 2, lett. a);
- Tavola 4 “Carta del dissesto e della vulnerabilità territoriale”: l'area ricade interamente in “Aree di alimentazione degli acquiferi sotterranei”. Il fenomeno della subsidenza, evidenziato dalle linee di uguale cedimento in cm dal 1970 in poi, interessa parte dell'ambito in oggetto;
- Tavola 5B “Carta dei vincoli”: l'area in oggetto comprende parte della fascia di rispetto determinata da sorgenti elettromagnetiche ad alta frequenza, oltre alla fascia di rispetto stradale del tratto di Secante che scorre in galleria e di altre strade presenti, unitamente alla fascia di rispetto della ferrovia.

5.3 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.

5.4 Piano Provinciale di Localizzazione dell'Emittenza Radiotelevisiva

Dall'analisi del vigente P.P.L.E.R. si evince che il territorio oggetto di studio è interessato dalla presenza di un unico impianto a servizio dell'emittenza radiotelevisiva "Sito n. 007/09" denominato "Stazione", tipologia Ponte Radio. Dalla scheda di tale impianto risulta che non sono rilevabili criticità in merito all'esposizione al campo elettromagnetico per i ricettori nell'area di influenza.

L'area oggetto di P.R.U. ospita inoltre diversi impianti S.T.B. (localizzati sia a nord che a sud della stazione ferroviaria), le cui campagne di misura (attinte dal sito di A.R.P.A.) mostrano valori al di sotto del valore di soglia e obiettivo di qualità per l'esposizione umana ai campi elettrici.

5.5 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), oltre che a *Servizi di interesse sovra comunale* (art. 55), *Verde pubblico, territoriale e di quartiere* (artt. 55 e 56), *Parcheggi pubblici e/o ad uso pubblico* (art. 56), *Infrastrutture ferroviarie* (art.57), *Infrastrutture per la viabilità* (art. 58). 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.

5.6 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 prevalentemente in classe IV ad eccezione dell'area della scuola che ricade in classe I e del Comparto 4 e di parte del Comparto 1 che ricadono in classe III.

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

6. Inquadramento geologico

L'area è ubicata al margine settentrionale del centro storico di Cesena, poco a valle della Via Emilia, in zona di alta pianura alluvionale, ad una quota media di 35 m. s.l.m.. Si ritrovano qui i sedimenti continentali di origine fluviale, di età olocenica, organizzati in cicli deposizionali costituiti da intercalazioni eteropiche, laterali e verticali, di ghiaie, sabbie, limi e argille.

Le indagini effettuate (CPT e carotaggi) hanno rilevato, per l'area, la presenza prevalente di limi e argille, con subordinate livelli di sabbie fini. Alla profondità di 13 - 16 metri è stato individuato il primo livello sabbioso-ghiaioso continuo, sede della prima falda idrica.

Le Tavole del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli, escludono la presenza di problematicità per l'ambito territoriale oggetto di intervento; inoltre la lettura dei livelli piezometrici, ha mostrato l'assenza di una falda nei primi 15 metri, permettendo di escludere il rischio di liquefazione dei terreni in caso di terremoto e di definire come "basso" il grado di vulnerabilità dell'acquifero.

La definizione preliminare delle caratteristiche geotecniche, ha mostrato valori definiti "normali", con una buona omogeneità a partire da quota -6 metri dal p.c..

Nonostante nell'area, sede di un'intensa urbanizzazione passata e precedentemente occupata da fabbricati che sono stati demoliti, non siano stati riscontrati particolari problematiche di tipo idrogeologico, la presenza nel progetto di una struttura ricettiva, ricompresa tra gli edifici di cui alla deliberazione della Giunta Regionale n. 1661/2009 *"Approvazione elenco categorie di edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile ed elenco categorie di edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso"*, nonché di edifici di particolare impegno ingegneristico (altezza prevista fino a 50 metri), hanno reso necessaria un'integrazione alla relazione geologica, per definire un'analisi di III livello della risposta sismica, come previsto dalla normativa regionale vigente.

7. Contenuti del Rapporto ambientale

Con nota acquisita in data 8 aprile 2011 ed assunta agli atti con prot. prov.le n. 3840 in medesima data, il Comune di Cesena ha trasmesso i seguenti elaborati integrativi che completano, sulla base di quanto emerso durante i momenti di confronto fra le due Amministrazioni e di verifica pre-istruttoria, il quadro delle valutazioni ambientali e sostituiscono quelli di uguale numerazione sottoscritti in sede di Conferenza preliminare:

- Tav. 33.1 "VAS – Rapporto ambientale – screening";
- Allegati al rapporto ambientale;
- Appendici al rapporto ambientale;
- Tav. 33.2 "VAS – Sintesi non tecnica".

Con successiva nota del 7 luglio 2011, acquisita agli atti con prot. prov.le n. 73655 in medesima data, l'Amministrazione Comunale ha trasmesso, per opportuna conoscenza, le seguenti integrazioni documentali richieste da A.R.P.A. Sezione Provinciale di Forlì – Cesena in sede di Conferenza di servizi del 30 marzo 2011:

- "Valutazione di clima acustico - Integrazioni";
- "Disamina storico funzionale sulle aree per verificare la necessità di eseguire analisi specifiche atte ad accertare le CSC".

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. *Novello*, e di una procedura

di verifica (*screening*), relativa al progetto dei parcheggi pubblici 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.

6.2 MOBILITÀ E TRAFFICO

La ricostruzione del traffico veicolare allo stato attuale, rintracciabile nell'elaborato denominato "Allegati al Rapporto ambientale", non pare allineata nei due capitoli dedicati, pur contenuti entrambi nel Rapporto ambientale così come "sostituito" a seguito di integrazione documentale volontaria, ovvero:

- "Studi specialistici componente mobilità e infrastrutture", la cui disamina è di fatto immutata rispetto all'omonimo capitolo afferente il Rapporto ambientale così come sottoscritto in sede di Conferenza preliminare;
- "Appendice alle valutazioni di clima acustico e valutazione dell'inquinamento atmosferico: approfondimenti sui criteri di estrapolazione dei dati di traffico", che costituisce l'integrazione a completamento delle valutazioni del clima acustico e dell'inquinamento atmosferico.

I suddetti elaborati, da assumersi evidentemente nel loro insieme, riportano una caratterizzazione del traffico allo stato attuale che pare condotta sulla base di differenti dati in input e, pur stimando il medesimo quantitativo di traffico indotto dalla trasformazione urbanistica, forniscono valutazioni conclusive di fatto non comparabili, poiché:

- il primo capitolo definisce un serie di indicatori prestazionali della rete, quale output del modello di micro-simulazione utilizzato, calcolati in maniera aggregata (velocità media istantanea, veicoli presenti sulla rete, velocità media, ritardi);
- il secondo capitolo riporta il numero di veicoli medio orario diurno e notturno, disaggregato per le singole arterie stradali.

Le valutazioni sintetizzate nei paragrafi successivi sono quindi relative a quanto riportato nel secondo fra gli elaborati sopra citati, pur nella consapevolezza che quanto desunto è riferito al traffico medio orario e non al traffico dell'ora di punta, parametro certamente più consono a valutare gli impatti diretti derivanti dal traffico stradale.

La ricostruzione dello scenario *ante operam* è derivata dalla messa a sistema, in relazione alla viabilità afferente l'ambito di riqualificazione, dei seguenti elementi:

- dati derivanti dalla calibrazione del modello matematico in riferimento al conteggio del traffico effettuato durante la campagna di monitoraggio fonometrico, espressi come flusso medio orario diurno e notturno distinto in mezzi leggeri e pesanti;
- dati di mobilità riferiti alla Secante, espressi in numero di veicoli sulle 24 ore (rilevati nel mese di settembre del 2008), sui quali sono stati applicati i coefficienti parametrici per le strade extraurbane assunti nel database del modello di calcolo "RLS90" utilizzato per pervenire al flusso medio orario diurno e notturno distinto in mezzi leggeri e pesanti (si applica un fattore pari a 0,06 per determinare il flusso diurno ed un fattore pari a 0,08 per quello notturno);
- dati relativi al numero giornaliero di mezzi deputati al trasporto pubblico su gomma che transitano in Viale Europa, dai quali è stato ricavato il flusso medio orario;

- dati relativi al traffico indotto dal P.R.U. *Parco Europa*, la cui attuazione avverrà presumibilmente in maniera contestuale al P.R.U. *Novello*. Tali dati sono stati estrapolati dal relativo Rapporto ambientale, considerando “*la differenza fra lo stato di progetto e lo stato attuale e dividendo quindi il risultato per 16 al fine di ottenere il dato orario in merito ai tratti di Via Cavalcavia, Viale Europa e Viale Bovio*”. Invece, “*in merito ai tratti di Corso Cavour, Via Macrelli, Via Piave e Via Comandini i dati desunti dal suddetto studio sono stati divisi per 16 per ottenere il flusso orario diurno e diviso per 8 in merito al periodo notturno*”.

Gli estensori dello studio hanno quindi confrontato i suddetti dati, inseriti nel modello matematico, con i conteggi diretti effettuati dal Comune, laddove reperibili. Posto che i rilievi comunali (P.R.I.M.) sono riferiti all'ora di punta, mentre il modello matematico richiede un valore medio orario, differenziato per il periodo diurno e notturno, per ottenere i valori di traffico medi orari si è considerato, come assunto dal P.R.I.T. 2010 – 2020, che l'incidenza del traffico dell'ora di punta sia uguale a circa l'8% rispetto al totale giornaliero.

Per la valutazione dello scenario di progetto sono stati quindi valutati i traffici indotti dalle nuove residenze e dalle attività previste all'interno dell'ambito di riqualificazione, sulla base dei seguenti parametri:

- popolazione attiva: 67%;
- utilizzo del mezzo privato per compiere lo spostamento: 60%;
- utilizzo del mezzo pubblico: 15%;
- utilizzo di altri mezzi di trasporto: 25%;
- coefficiente di occupazione media delle vetture: 1,2 passeggero/vettura.

Con riferimento all'ora di punta, si stimano i seguenti contributi:

- 399 veicoli in ingresso;
- 595 veicoli in uscita.

Per ottenere i risultati riferiti ad una media oraria, si è considerata, come riportato sopra, una incidenza del traffico dell'ora di punta pari all'8% del traffico giornaliero. Lo scenario *post operam* che ne deriva, sviluppato prioritariamente quale input alle valutazioni di impatto acustico, è definito riportando per ciascuna arteria stradale considerata il flusso orario diurno e notturno distinto in veicoli leggeri ed in veicoli pesanti.

Il Rapporto ambientale (Tav. 33.1 unitamente al documento “Allegati al Rapporto ambientale”) riporta una ulteriore stima della domanda di mobilità generata dalla prevista trasformazione urbanistica, propedeutica alle valutazioni/proiezioni di ripartizione modale e quindi di possibilità di utilizzo di sistemi di mobilità sostenibili. Si riferisce, in sintesi:

- spostamenti giornalieri generati (funzioni residenziali): rispetto ad una SUL residenziale pari a 52.536 mq sono stimate 586 unità abitative per un totale di circa 1.760 abitanti potenziali, corrispondenti a 902 spostamenti generati;
- spostamenti giornalieri attratti (funzioni commerciali, direzionali e terziarie): ipotizzando che ciascun addetto compia un viaggio per raggiungere il posto di lavoro, si definisce:
 - *commercio alimentare*: considerato 1 addetto ogni 40 mq di SUL si stimano 92 spostamenti;
 - *commercio non alimentare*: considerato 1 addetto ogni 80 mq di SUL si stimano 66 spostamenti;
 - *terziario ricettivo*: considerato 1 addetto ogni 100 mq di superficie si stimano 48 spostamenti;
 - *terziario diffuso*: considerato 1 utenti ogni 150 mq di superficie si stimano 33

- spostamenti;
- *struttura sportiva*: considerato 1 addetto ogni 80 mq si stimano 20 spostamenti;
- *direzionale*: considerato 1 addetto ogni 20 mq di superficie si stimano 651 spostamenti;
- spostamenti complessivi: a titolo cautelativo tutti gli spostamenti generati e attratti dalle nuove aree sono stati conteggiati indipendentemente, non considerando le possibili iterazioni tra le singole funzioni (ovvero spostamenti originati nel quartiere aventi destinazione nel quartiere stesso). Sono 1.812 gli spostamenti giornalieri generati/attratti dalla trasformazione urbanistica.

A partire dalla descrizione della domanda di mobilità generata dalla trasformazione urbanistica, gli estensori dello studio hanno operato valutazioni di tipo qualitativo in merito all'offerta di mobilità ciclo-pedonale esistente ed il trasporto pubblico su gomma, peraltro ottimamente collegata sia alla rete stradale principale che al servizio ferroviario, proponendo specifiche misure incentivanti per la promozione della mobilità sostenibile nel quartiere *Novello*, fra cui in particolare:

- ottimizzazione della rete delle linee urbane esistenti: si ritiene “*che almeno una linea, proveniente dal centro storico ed attestata presso la stazione ferroviaria possa essere prolungata in modo da servire efficacemente il quartiere EcoNovello (comparti 1,2 e 3)*”;
- inserimento di nuove fermate: “*si propone l'inserimento di una fermata lungo Via Cavalcavia in corrispondenza di Via Venezia (in grado di servire direttamente il comparto numero 1, caratterizzato da molteplici destinazioni d'uso, tra cui un albergo), e la riqualificazione delle fermate esistenti nell'intorno dell'area del P.R.U. [...]*”;
- realizzazione di piccoli parcheggi coperti per velocipedi al servizio delle nuove funzioni insediate e di una “velostazione”, “*dotata di parcheggio custodito, di ciclofficina e di altri servizi utili al ciclista, in corrispondenza della stazione ferroviaria, lato nord. [...]*”;
- predisposizione di un capillare servizio di bike-sharing, “*mediante la realizzazione di postazioni automatizzate, localizzate in prossimità delle aree abitate e delle principali aree di sosta [...]*”.

6.2 ARIA

Lo studio è finalizzato a verificare l'eventuale incremento degli inquinanti gassosi e particellari in atmosfera, in relazione alla caratterizzazione meteo diffusiva dell'area presso l'area interessata dalle trasformazioni previste dal P.R.U. *Novello*. La documentazione presentata e, a tal fine esaminata, si compone dei seguenti elaborati:

1. una relazione descrittiva di presentazione della metodologia e dei risultati, facente parte del Rapporto ambientale,
2. una parte dell'appendice al Rapporto ambientale in cui sono inseriti gli elaborati grafici (mappe dei risultati delle simulazioni *ante* e *post-operam*, rapporti sintetici mensili della rete di monitoraggio di qualità dell'aria di Forlì Cesena nell'anno 2010 (ARPA)),
3. una parte degli allegati al Rapporto ambientale relativa ai criteri di estrapolazione dei dati di traffico utilizzati nelle valutazioni dell'inquinamento atmosferico.

La metodologia con la quale gli estensori dello studio intendono verificare l'eventuale incremento degli inquinanti gassosi e particellari in atmosfera, prevede l'implementazione di un modello previsionale con il quale, partendo dallo stato di fatto calibrato sulla base di dati relativi alle concentrazione degli inquinanti misurati in contesto analogo a Cesena (Piazza Franchini) e sulla base dei dati di traffico attuali (estrapolati dal modello di simulazione del rumore), è stato simulato lo scenario *post-operam*, nel quale sono stati inseriti i dati di traffico generati/attratti dal nuovo

comparto. Il modello è capace di calcolare la dispersione e la ricaduta partendo dalle emissioni delle sostanze inquinanti. Si sottolinea peraltro che una tale procedura può verificare “*non già le concentrazioni di inquinanti attese ai singoli ricettori a seguito della realizzazione dell'opera, per il confronto con i limiti di legge, ma di effettuare attraverso una valutazione modellistica, un bilancio dell'impatto sulla qualità dell'aria nell'area circostante l'insediamento e presso i ricettori sensibili*”.

I dati di input su cui si basano i risultati, riguardano le stime sul traffico indotto dal nuovo comparto e gli elementi conoscitivi relativi al territorio oggetto di studio, acquisiti dal P.G.Q.A. approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale. n. 84071 del 24 settembre 2007.

Stato di fatto

Viene descritto come è stato implementato il modello per lo stato di fatto. Innanzitutto gli inquinanti considerati sono quelli derivanti dalla combustione dei motori endotermici, in quanto il modello utilizzato (MISKAM SCREENING) è quello considerato più adeguato per la valutazione dell'inquinamento dovuto alle infrastrutture e cioè agli scarichi prodotti dal traffico che vi transita.

I dati di input da inserire sono:

- la definizione dell'area di studio;
- l'individuazione delle infrastrutture “sorgente”;
- le sostanze inquinanti espresse in g/(km*veh), per le quali si sono presi a riferimento i fattori di emissione della Banca Dati Nazionale del Ministero dell'Ambiente;
- gli edifici e ostacoli presenti nell'area e la loro altezza;
- il gradiente verticale di temperatura (°K/100 m) e le statistiche del vento intese come permanenza percentile in 6 settori di direzione del vento, per i quali si sono presi a riferimento gli studi condotti da A.R.P.A. e utilizzati nella redazione del P.G.Q.A..

L'inquadramento dello stato di fatto viene inoltre dettagliato illustrando quanto riportato dal P.G.Q.A. e cioè che la zona oggetto di trasformazione è classificata in zona A agglomerato R11, zone per le quali il P.G.Q.A. individua sia un Piano di Risanamento che un Piano d'Azione.

La caratterizzazione dello scenario viene terminata attraverso l'elencazione dei traffici orari relativi a ciascuna arteria stradale considerata, valori in seguito utilizzati nel modello per effettuare le simulazioni.

Scenario di progetto

Sulla base dello scenario attuale, è stato implementato lo scenario di progetto utilizzando i dati di traffico indotti dal comparto, così come calcolati nello studio specialistico relativo alla mobilità (“Studi specialistici componente mobilità e infrastrutture”) allegato al Rapporto ambientale.

In sintesi i dati a cui lo scenario di progetto fa riferimento sono relativi all'ora di punta di un giorno ferial medio sono i seguenti:

- 399 veicoli in ingresso ai vari comparti;
- 595 veicoli in uscita ai vari comparti.

Sulla base di tali dati si sono ricavati i traffici transitanti sulla rete di progetto, comprensiva cioè delle nuove strade e delle modifiche alla viabilità esistente previste nello scenario di progetto.

Nelle appendici vengono riportate tutte le mappe elaborate dal modello, ed in particolare le concentrazioni nello scenario *ante* e *post operam* per la stagione estiva ed invernale dei seguenti inquinanti:

1. CO₂
2. NO₂
3. PM₁₀

I risultati sono riportati su delle mappe mediante tematismi che rappresentano le isoconcentrazioni e sono riferiti alle 24 h. Per NO₂ e PM₁₀ sono riportate mappe con la griglia dei valori calcolati.

Misure di mitigazione

Il progetto del comparto in sé apporta implicitamente delle mitigazioni ambientali anche per quanto riguarda l'impatto atmosferico. E' prevista infatti la realizzazione di un di un vero e proprio sistema vegetale in grado di limitare gli impatti derivanti dal progetto: un parco lineare lungo l'asse della ferrovia e sopra la secante, aree di forestazione urbana, verde infrastrutturale, verde pubblico, verde di quartiere e verde urbano, con piazze alberate o semplici spazi con tappeti erbosi.

Un tale sistema produce un effetto mitigante nei confronti della qualità dell'aria, fungendo da vero e proprio filtro, in quanto depura chimicamente l'atmosfera per effetto della fotosintesi.

Una mitigazione indiretta sarà apportata inoltre dal progressivo rinnovamento del parco veicolare, che col passare degli anni sarà costituito da mezzi sempre meno inquinanti, tanto che, come descritto nel P.G.Q.A. relativamente alle analisi previsionali relative allo scenario per il 2010, i quantitativi di PM₁₀, di Composti Organici Volatili (COV) e di NO₂ subiranno delle riduzioni, nonostante la leggera crescita della mobilità.

Conclusioni

Come già accennato, i risultati delle simulazioni dei diversi scenari, vengono valutati comparativamente a livello di bilancio complessivo dell'impatto sull'atmosfera dovuto al traffico veicolare.

In tal senso, nel Rapporto ambientale si sottolinea che lo scenario della qualità dell'aria di progetto risulta pressoché inalterato rispetto a quello esistente; in altre parole il bilancio complessivo, comprensivo di fondo, tra i lievi aumenti di concentrazioni (registrati in Viale Europa e Viale Bovio), cui compensano, in quanto paragonabili, le leggere diminuzioni di concentrazioni (registrate in Via Madonna dello Schioppo e Via Cavalcavia, è sostanzialmente invariato.

Per quanto riguarda il rispetto dei limiti di legge ai ricettori è possibile fare solo un confronto qualitativo a partire dalle mappe elaborate, da cui si evince che i valori previsti in prossimità degli stessi sono inferiori ai valori limite stabiliti dal D.Lgs n. 155/2010 per gli inquinanti presi in esame, senza considerare i valori di fondo residenziale.

6.3 RUMORE

Lo studio è finalizzato alla valutazione del clima ed impatto acustico conseguente alle trasformazioni previste dal PRU *Novello* di Cesena con la realizzazione delle opere connesse, in ottemperanza alle disposizioni della Legge Quadro sull'inquinamento acustico del 26 ottobre 1995, n. 447. La documentazione presentata si costituisce di:

1. una relazione descrittiva di presentazione della metodologia e dei risultati, facente parte del Rapporto ambientale;
2. una parte dell'Appendice al Rapporto Ambientale in cui sono inseriti gli elaborati grafici (documentazione fotografica, stralci della zonizzazione acustica, mappe dei risultati delle simulazioni *ante* e *post-operam* a diverse scale) e una relazione tecnica di proposta di Classificazione Acustica dell'area di progetto;
3. una parte degli allegati al Rapporto ambientale relativa ai criteri di estrapolazione dei dati di traffico utilizzati nelle valutazioni di clima e impatto acustico.

A questa documentazione risalente ad aprile 2011, si aggiungono delle integrazioni di giugno 2011, relative alla richiesta formulata da A.R.P.A. in Conferenza dei Servizi. Le integrazioni riguardano in

particolare l'esplicitazione dei livelli puntuali di pressione sonora ai ricettori nello scenario di progetto.

Metodologia

La valutazione dei livelli sonori attuali ed attesi viene effettuata ricorrendo ad un modello di calcolo ed a un software di simulazione, in base ai criteri dettati dalla Norma UNI n. 9884 del 31/07/1997 "Caratterizzazione acustica del territorio mediante la descrizione del rumore ambientale", in conformità a quanto previsto dall'art. 8 della DGR 673/2004 e dalla UNI 11143-1.

Per tali simulazioni, in conformità alla norma UNI n. 11143, si utilizzano le seguenti procedure di calcolo dei livelli di potenza sonora e/o dei livelli di pressione sonora nell'area circostante (App. B):

- I. rumore stradale e parcheggi: RLS 90 (Germania) "Linee guida per la protezione dal rumore in prossimità di strade";
- II. rumore da insediamenti produttivi, commerciali e ludici: UNI ISO 9613/2 "Attenuazione sonora nella propagazione all'aperto. Parte 2: Metodo generale di calcolo".

Si sottolinea che il modello prevede:

- la creazione di un modello digitale del terreno, al fine di ricostruire la morfologia nello stato di fatto e di progetto in modo che sia possibile apprezzare le eventuali differenze che questa apporta nella propagazione del rumore;
- la caratterizzazione delle seguenti sorgenti:
 1. strade;
 2. parcheggi;
 3. semafori;
 4. ferrovie.

Scenario ante-operam

Lo scenario *ante operam* è caratterizzato, a nord della ferrovia, da aree produttive dismesse o in via di dismissione e, a sud, dall'area antistante la Stazione ferroviaria, con presenza di parcheggi e vicinanza di strutture universitarie.

È stata effettuata una campagna di monitoraggio con rilievi fonometrici prolungati nel tempo, volti a caratterizzare le sorgenti sonore presenti nell'area di influenza. In particolare sono state indagate 6 postazioni, così localizzate:

- 3 a sud della stazione, di cui 2 di lungo periodo (24 h) e 1 spot (1h);
- 3 a nord della stazione, di cui 2 di lungo periodo (24 h) e 1 spot (1h).

Per ogni postazione sono riportati i risultati grafici delle misurazioni (analisi in frequenza, time historing e cumulata) e per ciascuna di esse è riportato un commento qualitativo ai risultati; nella tabella sottostante (riprodotta "Tabella riassuntiva dei monitoraggi acustici – Stato attuale" del Rapporto ambientale) si riportano i valori dei LAeq rilevati e i rispettivi limiti di legge da rispettare per ciascun punto di misurazione; si è registrato un unico sforamento nel punto 4 (Via Cavalcavia) relativo al periodo notturno.

Postazione	data	Tr	LAeq [dB(A)]	Limiti da infrastrutture [dB(A)]	Limiti CAT [dB(A)]
1) Stazione autobus	27 e 28.05.2010	diurno e notturno	59.0	-	-
		diurno	60.5	70.0	65.0
		notturno	52.5	60.0	55.0

2) Stazione ferroviaria	01.06.2010	diurno (rilievo spot)	62.5	70.0	60.0
3) Parcheggio Mattarella	08 e 09.06.2010	diurno e notturno	63.5	-	-
		diurno	64.5	70.0	65.0
		notturno	59.0	60.0	55.0
4) Via Cavalcavia	16 e 17.06.2010	diurno e notturno	60.5	-	-
		diurno	61.5	65.0	65.0
		notturno	55.5	55.0	55.0
5) Via Zoli	17 e 18.06.2010	diurno e notturno	54.5	-	-
		diurno	55.5	65.0	60.0
		notturno	51.5	55.0	50.0
		diurno DPR 459/98	48.7	65.0	60.0
		notturno DPR 459/98	46.3	55.0	50.0
6) Incrocio	22.09.2010	diurno (rilievo spot)	70.5	65.0	65.0
In grassetto è evidenziato il mancato rispetto del corrispondente valore limite di immissione					

I risultati delle misurazioni, unitamente ai dati di traffico acquisiti durante le stesse misurazioni o relativi a studi dedicati, hanno consentito di calibrare il modello di simulazione SoundPLAN® al fine di una rappresentazione tecnico – scientifica della rumorosità presente nell'area di influenza, in merito allo scenario *ante operam*, tenendo conto altresì della morfologia del terreno, opportunamente digitalizzato. Tale procedura è avvenuta ai sensi della DGR n. 673/2004, in conformità alle normative tecniche UNI 9884 e UNI 11143. A seguito dei risultati dello studio sono state prodotte le mappe acustiche riportate nell'Allegato al Rapporto ambientale.

Scenario post-operam

Per quanto riguarda lo scenario *post operam*, è stata redatta una proposta di Piano di classificazione acustica di progetto, aderente ai parametri urbanistici del nuovo assetto territoriale. I risultati di tale proposta sono riassunti nella tabella sottostante (riprodotta Tab. 3.4.1.1 del Rapporto ambientale).

UTO	Classe acustica proposta	Classe acustica attuale
Comparto 1 NORD	Classe IV	Classe IV
Comparto 1 SUD	Classe III	Classe IV e Classe III
Comparto 1 SUD Area Verde	Classe II	Classe IV e Classe III
Comparto 2	Classe III	Classe IV
Comparto 3 Comparto 4	Classe III Classe III	Classe IV e Classe III
Comparto 5	Classe III Classe I (polo scolastico)	Classe IV Classe I (polo scolastico)

Una volta calibrato il modello di simulazione, si è quindi proceduto, ai sensi della D.G.R. n. 673/2004, alla rappresentazione dello scenario *post operam*, in relazione all'assetto territoriale e infrastrutturale e alla realizzazione delle opere in progetto, provvedendo ad una nuova

digitalizzazione del terreno, secondo le quote di progetto. Sono state quindi inserite le nuove sorgenti sonore (traffico indotto sulle strade e ai parcheggi), e si è considerata la ridistribuzione dei flussi veicolari sulla base del nuovo schema di assetto della viabilità.

Conclusioni

Viene sottolineato che il nuovo assetto della viabilità, nonostante l'incremento naturale dei flussi di traffico origine/destinazione sui comparti allo stato di progetto, produrrà una diminuzione dei livelli di immissione in corrispondenza dei ricettori, grazie alla riqualificazione dell'area che pone particolare attenzione all'aspetto intermodale dell'intervento.

Analizzando i dati ai sensi del D.P.R. 142/2004 e del D.P.R. 459/98, non si rilevano conflitti evidenti tra i livelli sonori presenti entro le fasce di pertinenza acustica ed i limiti ammessi per le infrastrutture.

Con riferimento alla classificazione acustica per lo stato di progetto proposta ai sensi della D.G.R. 2053/2001 ed al Piano di Classificazione Acustica approvato dal Comune di Cesena, si evince il rispetto dei limiti di immissione nei periodi di riferimento diurno e notturno, di cui al D.P.C.M. 14 novembre 1997.

Al riguardo si fa notare che le classi acustiche assegnate ai comparti di progetto sono in generale migliorative rispetto a quelle riferite allo stato attuale, pertanto in tal senso l'esito delle previsioni modellistiche mostra una compatibilità acustica dell'opera aderente alla suddetta proposta ed altresì migliorativa rispetto all'attuale assetto territoriale in ordine all'esposizione al rumore della popolazione.

Pertanto, alla luce delle trasformazioni territoriali previste, non sono necessarie opere di mitigazione acustica nei confronti dei futuri ricettori, oltre alla progettazione dei requisiti acustici passivi degli edifici, nel rispetto del D.P.C.M. 5 dicembre 1997.

Integrazioni Giugno 2011

Sulla base della taratura del modello presentata nel Rapporto ambientale e sopra descritta, vengono presentati nuovi elaborati, in particolare:

- I. mappe al 2000 dove vengono considerate distintamente i contributi dell'infrastruttura ferroviaria da quelli dell'infrastruttura stradale;
- II. mappe al 2000 con indicazioni puntuali del livello sonoro atteso a ciascun ricettore di progetto nello scenario *post-operam*;
- III. elaborati relativi all'intervento di bonifica acustica sulla Via Cavalcavia;
- IV. proposta di classificazione acustica di progetto dei comparti.

Nelle nuove elaborazioni presentate, si evidenzia una situazione di non conformità in relazione ai limiti di immissione assoluti per 2 ricettori del Comparto 1 (n. 44 e n. 45); entrambi i ricettori presentano valori al di sopra della norma sulla facciata parallela alla Via Cavalcavia (lato Ovest del comparto 1) ed in particolare:

- al ricettore 44 viene superato il limite di immissione assoluto nel periodo notturno;
- al ricettore 45 viene superato il limite di immissione assoluto nel periodo diurno e notturno.

A seguito di questa situazione, viene proposto un intervento di bonifica acustica che si concretizza nell'ipotizzare la realizzazione di una barriera acustica da frapponere tra la Via Cavalcavia e i ricettori fuori norma. La barriera è ipotizzata a circa 130 m prima dell'ingresso nella rotatoria di progetto e si sviluppa per 126 m a fianco della Via Cavalcavia, per un'altezza di 3 m; è previsto inoltre un

dispositivo aggiuntivo sulla parte superiore della barriera, lungo 1 m ed inclinato di circa 60° verso la sorgente sonora.

Sono state quindi eseguite nuovamente le simulazioni con l'introduzione della barriera, i cui risultati verificano i limiti di immissione assoluti diurno e notturno presso i ricettori 44 e 45.

Sono poi analizzati e dettagliati i risultati relativi a 2 casi particolari:

- la scuola elementare di Via Zoli, per la quale le simulazioni *post-operam*, sembra però solo relativamente alla sola sorgente stradale, evidenziano il rispetto dei limiti imposti dalla normativa;
- le attività di carico/scarico; in questa fase progettuale non è possibile individuare tutte le aree ad esse adibite; al momento ne viene dunque individuata ed analizzata una sola, nel comparto 1, in un'area in cui andrà ad insediarsi un mini market; è stato valutato l'indotto e il rumore dell'attività di carico/scarico e si è elaborata una mappa in cui i risultati della simulazione evidenziano il rispetto dei limiti di immissione assoluta nel periodo diurno.

Si conclude la relazione, affermando che, alla luce delle trasformazioni territoriali previste, sono sufficienti gli interventi di mitigazioni acustica prospettate, in quanto i risultati delle simulazioni, effettuate considerando l'involuppo massimo degli edifici, evidenziano il rispetto dei limiti di legge.

Per quanto riguarda le opere sottoposte a procedura di verifica (*screening*) viene valutato l'impatto acustico dei parcheggi e analizzata la fase di cantiere.

Viene svolta una analisi su quale potrà essere l'impatto acustico nella fase di realizzazione dei parcheggi e individuati possibili accorgimenti.

Prendendo a riferimento la D.G.R. 45/2002 che fissa orari e limiti assoluti di immisione per le attività di tipo temporaneo, viene preso in considerazione lo scenario rappresentativo della situazione peggiore: viene individuato il ricettore meno lontano dalle aree di cantiere, vengono individuate le attività/lavorazioni potenzialmente svolte in contemporanea e ne viene calcolato il loro contributo di rumore preso i succitati ricettori.

I passi seguiti sono dunque:

- descrivere ed analizzare le apparecchiature utilizzate;
- analizzare le fasi che si succederanno, prestando la dovuta attenzione allo sviluppo sequenziale dei lavori che può presentare situazioni acusticamente molto differenti;
- applicare un modello previsionale di propagazione delle onde sonore per determinare i livelli di rumore ambientale e confrontarli con i valori limite di pressione sonora in facciata ai ricettori;
- confrontare i risultati ottenuti con i valori limite dettati dalla normativa.

I ricettori individuati sono degli edifici distanti 15 m dal Comparto 2 e i risultati previsionali presso di essi sono riassunti nella Tabella 4 del Rapporto ambientale, di seguito riprodotta:

Lavorazione	Potenza media di lavorazione [dB(A)]	Distanza sorg.-ric. [m]	Altezza del ricettore rispetto alla sorgente [m]	Livello di pressione previsto al ricettore [dB(A)]
Scavi	118.6	15	6	86.5
Movimentazione terra per rilevato	118.7	15	6	86.5
Formazione fondo stradale	117.9	15	6	86.0
Stabilizzato e compattatura	117.9	15	6	86.0
Formazione manto bituminoso	112.2	15	6	80.5

(tout venant)				
Formazione manto bituminoso (strato di usura)	111.8	15	6	80.0
Rifilatura mano (in caso di interventi presso aree già asfaltate)	116.8	15	6	85.0
Segnaletica stradale	105.9	15	6	74.0

I valori previsionali ottenuti sono superiori ai limiti previsti dal D.G.R. 45/2002, si renderà pertanto necessaria una deroga e contemporaneamente il cantiere dovrà essere dotato di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore.

6.4 ENERGIA

Il Rapporto ambientale contiene la descrizione degli obiettivi assunti dal Programma in materia di risparmio ed efficienza energetica, nonché la valutazione della coerenza delle politiche assunte con gli obiettivi di sostenibilità definiti a livello europeo (cfr. 6.1 “Strategie per la sostenibilità”).

Sulla base di quanto descritto all'interno del rapporto ambientale, si prevede, in particolare:

- di derivare totalmente l'energia termica necessaria dal sistema di teleriscaldamento presente nel territorio comunale;
- si prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di 952.568 kWh/anno, a copertura dell'8% circa del fabbisogno di energia elettrica espresso dai comparti afferenti il P.R.U. (complessivamente pari a 12.032.329 kWh/anno);
- che il ricorso al teleriscaldamento ed all'energia fotovoltaica consenta di raggiungere un risparmio di 1.491 ton di anidride carbonica all'anno.

L'art. 14 “Norme per il risparmio energetico negli edifici” delle Norme tecniche di attuazione (Tavola 29) prescrive infatti di “*implementare i requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici previsti dall'allegato 3 della normativa regionale vigente, inserendo due classi energetiche minime per tutto il quartiere:*

- *edifici con SUL < 5000 mq: classe energetica B+ cioè $EP_{tot} < 50$ (Kwh/m² anno) per gli edifici di classe E.1 e $EP_{tot} < 13$ (Kwh/m³ anno) per gli altri edifici;*
- *edifici con SUL > 5000 mq: classe energetica A cioè $EP_{tot} < 40$ (Kwh/m² anno) per gli edifici di classe E.1 e $EP_{tot} < 8$ (Kwh/m³ anno) per gli altri edifici”.*

Si prevede inoltre, sul fronte del risparmio energetico, che:

- “*negli edifici con utenze elettriche condominiali devono essere installati dispositivi per la riduzione dei consumi elettrici nei vani scale, nei giardini e negli altri vani condominiali, quali interruttori a tempo, sensori di presenza, sensori di illuminazione naturale;*
- *al fine di incentivare il risparmio energetico dovranno essere predisposti in ciascuna unità immobiliare dispositivi per il monitoraggio dei consumi; dovrà inoltre essere predisposto un manuale dell'unità immobiliare che faciliti l'ottimale utilizzo e manutenzione delle dotazioni impiantistiche”.*

Con specifico riferimento alla **climatizzazione invernale**, tale dispositivo normativo prevede quanto segue:

- tutti gli edifici dovranno allacciarsi alla rete di teleriscaldamento con contabilizzazione dei consumi all'interno di ogni unità abitativa sia per il riscaldamento che per la produzione di acqua calda sanitaria;

- si dovranno prevedere sistemi di riscaldamento a bassa temperatura (pannelli radianti a pavimento, parete o soffitto);
- ogni edificio dovrà prevedere un locale tecnico (da concordare con Hera) per la collocazione dello scambiatore e l'eventuale serbatoio di accumulo per soddisfare i momenti di picco di consumo di ACS;
- le soluzioni progettuali introdotte nelle residenze dovranno prevedere un'organizzazione delle singole unità immobiliari che privilegi il più possibile l'orientamento a sud delle superfici vetrate e la riduzione delle aperture a nord (zona giorno a sud, camere e/o servizi a nord), in modo da massimizzare l'apporto solare passivo e minimizzare le dispersioni;
- al fine di ridurre le dispersioni e migliorare la qualità dell'aria nelle abitazioni si consiglia l'installazione di sistemi di ventilazione controllata dell'aria con recupero del calore.

Con specifico riferimento al **regime estivo**, tale dispositivo normativo prevede quanto segue:

- superfici opache: la temperatura interna estiva dovrà essere controllata con l'utilizzo di stratigrafie di involucro opaco ad elevato sfasamento dell'onda termica; valori di riferimento:
 - sfasamento > 10 ore;
 - attenuazione: $fa < 0,30$;
- superfici trasparenti: le soluzioni progettuali introdotte dovranno prevedere opportune soluzioni per la schermatura e l'ombreggiamento delle parti trasparenti dell'involucro che permettano la riduzione dell'apporto solare in regime estivo;
- ventilazione naturale: nella progettazione degli edifici si dovranno privilegiare soluzioni che favoriscano la ventilazione naturale nelle abitazioni attraverso l'inserimento di cortili/patii e la ventilazione incrociata negli appartamenti.

6.5 VEGETAZIONE E ASPETTI NATURALISTICI

La progettazione del verde all'interno della trasformazione urbanistica in esame, è mirata a creare un'ossatura portante di spazi aperti pubblici utile a favorire le connessioni con le diverse parti della città. Parallelamente, la strutturazione degli interventi ricerca la mitigazione percettiva del sistema infrastrutturale tramite il rapporto tra le linee rigide dell'architettura e le aree verdi caratterizzate invece da bordi morbidi e fasce alberate inserite senza regole certe.

L'elemento centrale e permeante del sistema del verde del P.R.U. è rappresentato dal parco lineare collocato sopra la secante interrata; tale elemento verde, è pensato come un sistema aperto che connette e collega, anche tramite un articolato sistema di connettività ciclo-pedonale, tutti gli spazi da esso lambiti. Conseguentemente, il parco pubblico e il sistema degli spazi aperti nel suo complesso, fungono da mediatori dei rapporti tra il nuovo intervento urbano, la città consolidata e il paesaggio della centuriazione romana.

La strategia progettuale si articola prevalentemente su cinque diversi ambiti di intervento con caratteristiche specifiche sia dal punto di vista paesaggistico, che per l'organizzazione funzionale.

Area di forestazione urbana: è il principale elemento a verde che accompagna l'intervento di riqualificazione. All'interno del suo sviluppo, ingloba e mitiga tutte le componenti che esercitano un impatto percettivo sul nuovo intervento, dai binari ferroviari, a via Cavalcavia, alla nuova viabilità di accesso e ai camini di aerazione della Secante. Complessivamente, infatti, viene collocato lungo il lato ovest e il lato sud del comparto. Il disegno del parco si articola su un perimetro morbido caratterizzato da morfologia differenziata e da vegetazione messa a dimora con sesto di impianto molto compatto. Al fine di favorire la biodiversità, viene anche prevista una serie di specchi d'acqua

permanenti con la funzione di sistemi di laminazione, per una migliore gestione delle acque meteoriche.

Verde infrastrutturale: rappresenta la quota di verde lungo la viabilità minore e i parcheggi. In particolare, la presenza dei filari arborei delinea gli assi di accesso all'area e inoltre, le aree a parcheggio sono caratterizzate dalla presenza di alberi per l'ombreggiamento delle autovetture.

Verde pubblico: corrisponde alle superfici su cui insistono tutti i principali percorsi di connessione ciclopedonale e le attrezzature di interesse collettivo che definiscono il sistema del grande parco il quale, in ragione dello sviluppo lineare che lo caratterizza, connette le aree di nuovo intervento con il quartiere Vigne, l'area Montefiore il parco del Lungo Savio. Lo sviluppo dei percorsi è pensato per favorire la permeabilità capillare dell'area del parco. Il sistema dei filari arborei viene posizionato parallelamente rispetto alle percorrenze, mentre le aree aperte si configurano alternativamente come grandi spazi a prato per le attività libere ed aree attrezzate individuate all'interno di ambiti raccolti, ottenuti attraverso una leggera modulazione del terreno.

Verde di quartiere: è la componente di verde che si caratterizza come una penetrazione capillare del parco, all'interno della struttura dei nuovi quartieri tutti definiti da una maglia uniforme e regolare. All'interno di questo contesto si evidenzia il boulevard urbano, che connette trasversalmente tutte le aree tra loro.

Verde urbano: rappresenta la testata del parco in relazione al contesto urbano che si caratterizza dalla piazza della stazione e dal campus universitario. Nella piazza inclinata di connessione al parco, si organizzano i flussi pedonali diretti dalla stazione al centro urbano. In questa dinamica vengono definiti una sequenza di spazi diversificati, come piazze con giochi d'acqua, piazze alberate o semplici spazi con tappeti erbosi, che favoriscono un uso attivo da parte di tutta la cittadinanza.

Il progetto del P.R.U., prevede anche la realizzazione di tetti verdi sulle coperture degli edifici che, come desunto dalla documentazione presentata, comporta una elevata capacità di trattenere e rilasciare in modo ritardato l'acqua piovana. Tale scelta progettuale infatti consente, nei periodi di pioggia intensa, di gestire opportunamente il deflusso delle acque, prima con un assorbimento ed un trattenimento delle acque meteoriche e poi con un rallentamento dell'afflusso delle acque al sistema dei collettori urbani di raccolta. Tale peculiarità può essere ottimizzata anche per accumulare le acque in serbatoi/vasche per fini irrigui o per servizi igienici.

La quantità di acqua piovana raccolta dai 16.000 mq di tetti verdi del P.R.U. *Novello*, corrisponde al 4,7% dell'acqua annua utilizzabile a scopi non potabili e alla medesima percentuale di acqua potabile potenzialmente risparmiata.

A livello di valutazioni sull'ecologia del paesaggio, è stato utilizzato l'Indice di Biopotenzialità Territoriale (Btc), quale valore in grado di rappresentare la capacità energetica che un sistema può produrre e che gli consente di mantenersi in un determinato equilibrio biologico. Tale valore è legato all'esistenza dei diversi ecotopi presenti. Di conseguenza, per ogni ecotopo considerato, definito come unità elementare di un ecosistema avente caratteristiche funzionali e strutturali omogenee al proprio interno rispetto all'esterno, esistono diversi valori di Btc, che se moltiplicati per la superficie dell'ecotopo considerato, consentono di stimare la biopotenzialità. Dato atto che il P.R.U. di progetto va a trasformare degli ecotopi esistenti, per costituirne degli altri, l'intervento urbanistico stesso va ad interferire direttamente sul valore di Biopotenzialità che costituisce la base per il confronto fra stato di fatto e azioni di progetto in merito alla stabilità del sistema paesaggistico-ambientale. Il valore di Btc relativo allo stato attuale, in ragione della presenza di industrie ed infrastrutture sul sito, si attesta su valori di classe bassa (0,25). A seguito della trasformazione urbanistica di progetto, grazie al

considerevole aumento delle aree a verde di qualità, l'indice di Biopotenzialità territoriale raggiunge valori di 1,7, collocandosi, conseguentemente, in una classe media.

All'interno dell'elaborato Tav. 29 "Norme tecniche di attuazione", si evidenzia la presenza dell'allegato con valore programmatico nel quale sono contenute indicazioni ed indirizzi in merito, tra le altre tematiche, alla gestione del verde.

In particolare, si evidenzia l'opportunità di provvedere ad una progettazione unitaria del parco per dare uniformità e coerenza agli interventi e si valuta che le indicazioni fornite per la realizzazione e gestione delle aree a verde pubblico debbano essere utilizzate anche per la progettazione di quelle a verde privato al fine di creare un sistema omogeneo e compenetrato. In relazione alle modalità di irrigazione, si fa riferimento alla necessità di recuperare le acque meteoriche (laghetti) o di utilizzare le acque provenienti dal CER.

Infine, in merito al Piano di manutenzione del verde pubblico (Tav. 12.4), del quale non viene esplicitato il carattere prescrittivo o programmatico, si prevede di fornire assistenza alla buona riuscita degli impianti fino al decimo anno provvedendo sia alla preparazione del terreno tramite concimi, che ad interventi di irrigazione di soccorso, che al risarcimento delle fallanze.

6.6 SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area interessata dal P.R.U. *Novello* è pianeggiante e stabile; non sono presenti fenomeni geologici e geomorfologici attivi in grado di comprometterne la stabilità. La successione stratigrafica è costituita da una coltre di argille ed argille limose, alternata a rari, ed esigui in spessore, livelli limosi, dello spessore medio di circa 15 metri che ricopre un banco di depositi ghiaioso-sabbiosi. All'interno della coltre coesiva superficiale sono presenti talvolta livelli sabbioso-limosi di spessore al massimo poco più che decimetrico.

L'area è soggetta ad un'attività sismica media, indotta sia da terremoti documentati con epicentro nell'ambito del territorio provinciale sia, di riflesso, dagli eventi più intensi provenienti dalle province limitrofe. Nell'area non sono presenti faglie superficiali, discontinuità o cavità tali da indurre un pericolo sismico aggiuntivo. Non sono inoltre prevedibili fenomeni di amplificazione locale dell'accelerazione sismica dovuti all'assetto topografico o ad effetti di bordo. La zona sismica di riferimento è la "zona 2". L'analisi sismica effettuata ha fornito valori di Vs30 (velocità media di propagazione entro i primi 30 metri di profondità delle onde di taglio) compresi tra 338 e 390 m/s consentendo di attribuire i suoli di fondazione alle categorie "C" e "B" in rapporto ai diversi ambiti del comparto investigati.

In relazione all'assetto stratigrafico l'area è interessata un'amplificazione sismica locale. Seguendo le procedure fornite dalla deliberazione dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia - Romagna n. 112/2007 si ricavano fattori di amplificazione pari a 1,5 nell'intervallo spettrale compreso tra 0.1 - 0.5 sec e di 1,8 tra 0.5 - 1.0 sec, per quanto concerne il suolo di tipo "B" individuato nell'estrema porzione occidentale del comparto, e pari a 1,7 nell'intervallo spettrale compreso tra 0.1 - 0.5 sec e di 2 tra 0.5 - 1.0 sec per il suolo "C" che qualifica sia la porzione centrale del comparto (ambito SAIS – ex Agrintesa), che l'area a monte della linea ferroviaria Bologna - Taranto coincidente con la P.zza Aldo Moro. Gli spettri di risposta elastici calcolati in termini di accelerazione, assumendo la successione litostratigrafica e l'impedenza sismica dei terreni caratteristiche dell'area, mostrano una buona congruenza con gli spettri elastici forniti dalla normativa a dimostrazione della congruità dei Fattori di Amplificazione (P.G.A.) ricavati attraverso l'analisi semplificata condotta secondo le indicazioni fornite dalla succitata deliberazione n. 112/2007 (II livello di approfondimento).

Il rischio di liquefazione dei terreni è da ritenersi nullo per l'assenza di falda a quote inferiori ai 15

metri. Le verifiche alla suscettività alla liquefazione dei depositi, condotte nell'ipotesi di un improbabile innalzamento del livello di falda fino a quote prossime al piano di campagna (-2.00 metri), hanno dimostrato la non liquefacibilità dei livelli granulari che si intercalano nella serie coesiva più superficiale sottostante i terreni grossolani profondi, ovvero la non propagazione degli eventuali effetti della liquefazione in superficie.

I terreni di fondazione sono contraddistinti da valori capacità portante nella norma per l'area considerata. Vista l'assenza di terreni molli o molto compressibili, in corrispondenza dei livelli interessati dalle tensioni trasmesse da eventuali fondazioni superficiali delle opere e dei manufatti da realizzare sull'area, sono prevedibili cedimenti di consolidazione contenuti per normali pressioni di esercizio.

In ogni caso, si afferma che la scelta della tipologia di fondazione da adottare dovrà essere valutata sulla base dei carichi previsti. Per carichi usuali, eseguita la valutazione sull'accettabilità dei prevedibili cedimenti, si potrà ricorrere a fondazioni superficiali ammortate nel livello argilloso / argilloso-limoso superficiale (livello A). In alternativa le fondazioni profonde dovranno opportunamente essere attestate nel livello ghiaioso più consistente (livello C), individuato a partire dalla profondità di circa 12-14 metri. In entrambi i casi dovranno essere puntualmente approfondite le indagini geotecniche, al fine di definire dettagliatamente le caratteristiche geometriche e geotecniche dei terreni di fondazione. Sulla base delle considerazioni sopra esposte il proponente ritiene che l'area risulti preliminarmente idonea alla destinazione edificatoria prevista nel rispetto delle indicazioni fornite.

Gli estensori dello studio ritengono inoltre che in funzione della prevedibile variabilità dell'area in termini stratigrafici e geotecnici, nelle successive fasi progettuali dovranno essere eseguite apposite indagini geognostiche, finalizzate alla locale caratterizzazione stratigrafica e geotecnica dei terreni di fondazione interessati dai singoli interventi edificatori. La tipologia delle prove e la profondità di indagine dovrà essere definita sulla base delle indicazioni del D.M. 11 marzo 1988 e del D.M. 14 gennaio 2008, nonché delle prescrizioni dell'A.G.I. (1977) e degli Eurocodici 7 e 8.

Considerato inoltre che sull'area erano svolte attività di tipo produttivo, in sede di Conferenza tecnica di Servizi, A.R.P.A. ha richiesto una disamina storico-funzionale per valutare la necessità di eventuali analisi atte ad accertare le concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) di cui al Titolo V, Parte 4 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche. Tale elaborato è stato altresì trasmesso alla scrivente Amministrazione per opportuna conoscenza in data 7 luglio 2011 (agli atti con prot. prov.le n. 73655 in medesima data).

6.7 ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

Allo stato attuale, il coefficiente di impermeabilità (Imp) complessivo è pari al 68,1 %. Utilizzando il metodo razionale, la portata al colmo (massima meteorica) con tempo di ritorno 10 anni e durata 20 minuti ha un valore di 3,44 mc/s.

La verifica del principio dell'invarianza idraulica relativa dell'ambito da riqualificare è stata condotta attribuendo all'intera superficie territoriale tre diverse categorie di impermeabilità: la prima corrispondente alla totale impermeabilità dei terreni (100%), la seconda ad una impermeabilità media pari al 50% e la terza comprendente le aree effettivamente permeabili (0%). Per quanto riguarda lo stato di progetto, quindi, facendo una media aritmetica ponderata delle diverse impermeabilità dei terreni si ottiene un coefficiente di impermeabilità complessivo (Imp) che, nel caso in oggetto, risulta pari a 65,5%. Utilizzando per la zona di Cesena un valore di pioggia massima con tempo di ritorno 10

anni (solitamente utilizzato per la zona dell'Emilia tra Reggio - Emilia e Bologna) pari a 43,5 mm ed una durata di pioggia di 20 minuti, si ottiene una portata massima, utilizzando il metodo razionale, di 3,31 mc/s.

Dal punto di vista idraulico il comparto non presenta specifici elementi di criticità. Il progetto, infatti, prevede un incremento sostanziale della superficie permeabile e semipermeabile che passa da un valore di circa 89.075 mq a un valore di circa 98.087 mq con una diminuzione dell'indice di impermeabilità dell'ambito dal 68,1% al 65,5%. In tal modo il rispetto del principio dell'invarianza idraulica è garantito in modo naturale e senza l'ausilio di vasche di laminazione.

Per quanto riguarda le acque sotterranee il proponente afferma che la falda si attesta ad una profondità superiore ai 15 metri dal piano campagna e l'assetto idrogeologico locale è tale da rendere improbabile un suo sensibile innalzamento. La vulnerabilità dell'acquifero presente all'interno dei depositi grossolani profondi, stimata utilizzando la metodologia parametrica suggerita dal GNDCI (Gruppo Nazionale Difesa Grandi Catastrofi Idrogeologiche CNR), è da ritenersi bassa.

Si dichiara inoltre che le acque meteoriche saranno raccolte in collettori fognari esistenti che corrono lungo la Via Cavalcavia e la Via Ravennate (Comparto 1), la Via Ravennate e la Via Russi (Comparto 2), la Via Russi (Comparto 3), la Via Perticara e la Via Montecatini (Comparto 4), il Viale Europa (Comparto 5).

Si precisa che le reti di raccolta delle acque bianche e meteoriche provenienti dai tetti/coperture e dai piazzali/strade dei comparti sono state completamente separate dalle nere ed interrato ad una profondità di scavo generalmente non inferiore a 0,90 metri per ovviare ai problemi di congelamento e di sollecitazioni meccaniche dei carichi stradali. Le acque reflue così raccolte confluiranno per gravità nella rete mista esistente. Le pendenze non dovranno risultare in nessun caso inferiori 0,3%.

All'interno del Rapporto ambientale, relativamente al tema delle acque, viene effettuato un ragionamento sul potenziale risparmio idrico conseguente all'attuazione del P.R.U..

Le superfici prese a riferimento sono quelle destinate al sistema della mobilità stradale e ciclo-pedonale (di tipo impermeabile e pari a 41.162 mq), dalle quali può essere recuperato il 90% della quantità di pioggia annua, ai parcheggi a raso (di tipo semipermeabili e pari a 12.832 mq), dalle quali si recupera l'80% della pioggia annua, e ai tetti verdi (quantificati in 16.000 mq), dai quali l'acqua recuperata può arrivare al 100%. Mettendo in relazione tale valore che ammonta a circa 29.356.888 mc/anno, con i mc annui consumati all'interno del P.R.U. per sciacquoni, irrigazione e pulizia, pari a 73.871.620, si evidenzia che la raccolta delle acque utilizzabile a scopi non potabili, è pari al 39%.

Gli elementi progettuali sopra descritti trovano riscontro nella parte programmatica delle norme tecniche di attuazione (Tav. 29).

In particolare, in merito all'irrigazione, al punto 7 di tale elaborato viene esplicitata la necessità di provvedere all'irrigazione delle aree a parco tramite recupero delle acque meteoriche e la previsione di vasche per l'accumulo idrico.

Al punto 10 del medesimo elaborato programmatico, si prevede che le acque piovane degli spazi pedonali pubblici e privati debbano essere raccolte per il riutilizzo a fini irrigui o altre attività che non prevedano usi potabili. Laddove questo non sia possibile tali acque devono essere disperse su aree permeabili. Limitatamente ai casi in cui vi siano grandi superfici non permeabili per le quali non sia possibile lo smaltimento delle acque superficiali nei modi sopracitati, si potrà prevedere il conferimento delle stesse nel sistema fognario.

6.8 ELETTROMAGNETISMO

Gli estensori dello studio ambientale hanno operato la ricognizione dello stato di fatto in relazione:

- ai campi elettrici in alta frequenza (100 kHz – 300 GHz, comprendenti gli impianti per la telefonia mobile o cellulare, gli impianti di diffusione radiotelevisiva ed i ponti radio);
- ai campi elettrici in bassa frequenza (0 Hz – 3 kHz, comprendenti le linee elettriche per il trasporto e la distribuzione dell'energia elettrica e gli impianti per la trasformazione di tale energia).

Il censimento relativo alle alte frequenze ha permesso di escludere la presenza di criticità sia allo stato attuale, sia per lo stato di progetto rispetto ai limiti definiti dalla vigente normativa in merito all'esposizione della popolazione ai campi elettrici e campi magnetici.

Per quanto concerne invece l'esposizione a campi elettrici a bassa frequenza, si rileva ad oggi la presenza del tracciato della linea aerea primaria 132 kV doppia terna che corre a nord della porzione di territorio individuata dal P.R.U. *Novello*, senza tuttavia intersecare i comparti oggetto di trasformazione, ad eccezione di un braccio di elettrodotto di proprietà R.F.I. che alimenta la sottostazione elettrica (S.S.E.) in prossimità della ferrovia. Attualmente il braccio di elettrodotto che alimenta la S.S.E. è connesso all'elettrodotto R.F.I. (quello, fra i due cavi, posto più a nord). Il restante cavo, sempre di proprietà R.F.I. è concesso ad ENEL.

Le fasce di rispetto legate all'obiettivo di qualità di 3 microtesla, individuate in forma cautelativa e semplificata sulla base della distanza di prima approssimazione (D.M. 29 maggio 2008) introducono un vincolo incompatibile con le destinazioni d'uso abitative previste nell'ambito, ai fini della protezione della popolazione dall'esposizione ai campi elettromagnetici. All'interno di tali fasce non è consentita alcuna destinazione ad uso residenziale o a servizi (scolastici e sanitari), ovvero ad usi che comportino una permanenza delle persone superiore a quattro ore al giorno.

L'ipotesi progettuale volta a superare tale vincolo nei comparti 1 e 2, intersecati dal braccio dell'elettrodotto, definisce due fasi operative, di seguito descritte, la prima delle quali previste con l'attuazione del P.R.U. *Novello*:

- *fase 1*: contempla la demolizione dell'attuale tratto aereo di collegamento dell'elettrodotto con la S.S.E. ed il conseguente interrimento dei cavi di andata e ritorno di collegamento tra la S.S.E. e la tratta R.F.I. ("andata R.F.I." e "ritorno R.F.I."), seguendo parte del perimetro sud-ovest dell'ambito (Via Cavalcavia e Via Montecatini);
- *fase 2*: prevede l'interrimento di entrambi gli elettrodotti, trasformando il "ritorno R.F.I." in "andata ENEL", spostando il collegamento sul traliccio della rispettiva linea e proseguendo quindi l'interrimento ad est della S.S.E. (2 cavi) fino all'ulteriore interrimento già previsto in seno ad altro Accordo di programma (Accordo di programma per l'approvazione dell'interrimento di un tratto di elettrodotto di proprietà R.F.I. in tratta identificata della linea a 132 kV Cesena - Riccione, in località Case Frini).

È stata pertanto condotta una valutazione previsionale dell'impatto elettromagnetico riferita alla fase 1 che consiste nella demolizione del tratto aereo attuale di collegamento con la S.S.E. e il conseguente interrimento dei cavi di andata e ritorno di collegamento tra S.S.E. e linea R.F.I. parallela alla ferrovia.

L'interrimento dei cavi segue un nuovo tracciato che non interferisce con le destinazioni d'uso aventi permanenza di ricettori. La valutazione di impatto condotta, sebbene ancora a livello di ipotesi progettuale, effettuata in condizioni semplificate ma comunque cautelative, mostra che l'intensità del campo di induzione magnetica assume valori prossimi ai 3 μ Tesla unicamente nella fascia compresa nell'immediato intorno dell'asse della linea (2-3 m). Percorrendo il tracciato ipotizzato, le destinazioni

residenziali del comparto sono disposte a distanza superiore dal cavidotto, ragion per cui si conclude che l'intensità del campo di induzione magnetica previsto ai futuri ricettori risulta essere ben al di sotto della soglia dell'obiettivo di qualità indicata dalla vigente normativa.

6.9 MONITORAGGIO

All'interno del Rapporto ambientale e dei connessi allegati, non si rilevano specifiche indicazioni in merito al monitoraggio da effettuarsi ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

8. Pareri acquisiti ai fini della valutazione ambientale

Premesso che i due soggetti competenti in materia ambientale individuati in relazione al procedimento in oggetto (A.R.P.A. Sezione Provinciale di Forlì - Cesena e Azienda U.S.L. di Cesena) operano al fine di rendere parere congiunto, si dà atto che con nota del 28 luglio 2011 A.R.P.A. ha trasmesso il parere richiesto ai sensi dell'art. 13, comma 5, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 9 della L.R. 9/1999, come integrato e modificato dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., in ordine rispettivamente al procedimento di V.A.S ed al procedimento di verifica (*screening*).

In relazione al procedimento di V.A.S. tale soggetto ha espresso “*compatibilità dal lato ambientale*”, mentre in merito al procedimento di verifica (*screening*) ritengono “*che il Piano non debba essere sottoposto a valutazione di impatto ambientale*”.

Posto che, ai sensi dell'art. 17, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., l'autorità proponente deve produrre, in esito alla valutazione, “*una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni [...]*”, il Comune di Cesena, mediante la suddetta dichiarazione di sintesi, in concomitanza quindi con la predisposizione degli elaborati da sottoporre alla sottoscrizione conclusiva, dovrà integrare i contenuti dell'Accordo di programma con il parere motivato espresso da questa Provincia e con gli esiti delle consultazioni effettuate.

9. 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 del 26 luglio 2011 (assunta al prot. prov.le n. 79542 in medesima data), il Comune di Cesena ha trasmesso copia delle 12 osservazioni ad esso pervenute, alle quali si sommano ulteriori 3 osservazioni direttamente pervenute all'Amministrazione Provinciale (acquisite al prot. prov.le n. 45905 del 27 aprile 2011, n. 45897 e n. 45891 del 27 aprile 2011).

Si dà atto che i contenuti delle sopra citate osservazioni 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.

STRUTTURE DI VENDITA

Con riferimento all'art. 67 del P.T.C.P. ed alla deliberazione del Consiglio Regionale n. 1253/1999 come modificato dalle deliberazioni consiliari n. 344/2005 e n. 653/2005 e dalla deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 155/2008, alla pianificazione comunale compete la localizzazione, nei Comuni con oltre 10.000 abitanti, di nuove strutture di vendita nei seguenti limiti:

- strutture di vendita per prodotti alimentari di dimensione medio-inferiore fino a 1.500 mq;
- strutture di vendita per prodotti non alimentari di dimensione medio-inferiore fino a 2.500 mq;
- l'individuazione delle aree per medie strutture di vendita non può superare la dimensione di 1,5 ettari di superficie territoriale;
- non è consentita la concentrazione di più strutture di vendita, anche attraverso fasi successive di accrescimento, e comunque l'insediamento di medie strutture per una superficie di vendita complessiva superiore a 5.000 mq.

All'art. 5 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U. non sono citate, fra le destinazioni ammesse, le strutture di vendita di prodotti *non* alimentari (è riferito il solo uso u3/2 alimentare). Tuttavia, la Relazione urbanistica riferisce la previsione sia di due medio-piccole strutture di vendita di prodotti alimentari, che di due medio-piccole strutture di vendita di prodotti non alimentari. Inoltre, al successivo art. 8, recante i dati progettuali di ciascun comparto, fra gli usi previsti nel Comparto 4, si annoverano 2.016 mq di SUL per la vendita di prodotti alimentari e 620 mq di SUL per la vendita di prodotti *non* alimentari.

Si rileva altresì che fra gli usi possibili e previsti nel Comparto 1 si conteggia l'uso U2/1 ("alberghi, motel, centri congressi e centri benessere"). Tale destinazione d'uso non risulta tuttavia citata nel richiamato art. 5.

A.1. Stante il rispetto della disciplina delle attività commerciali così come definita dalla vigente normativa, si ritiene necessario portare a congruenza gli elaborati in relazione alle destinazioni d'uso ammesse e previste nell'ambito da riqualificare.

PERCORSI CICLABILI

Ai sensi dell'art. 7, comma 1, delle Norme Tecniche di Attuazione, "*Le aree destinate a parcheggio pubblico e a verde pubblico di standard, compresi gli spazi e le piazze pedonali conteggiate come aree di verde di standard, sono individuate nelle tavv. 7.1 e 7.2. in maniera vincolante, sia per quanto riguarda la localizzazione che l'estensione. Analogamente sono vincolanti l'individuazione dei parcheggi pubblici che dall'attuale collocazione vengono posizionati in altra sede, l'individuazione del verde esistente da riqualificare, l'individuazione delle strade, dei marciapiedi e delle piste ciclabili pubbliche*".

Posto che nelle suddette tavv. 7.1 e 7.2 non sono individuate le *piste ciclabili pubbliche*, le tavv. 14.1 e 14.2 "Planimetria viabilità" riportano le *strade* ed i *marciapiedi ed aree pedonali*, mentre le tavv. 15 e 16 "Planimetria connessioni ciclopedonali" riportano i *percorsi ciclopedonali di progetto*. Gli elaborati cartografici afferenti la Variante urbanistica riportano le sole indicazioni relative alla *mobilità ciclo-pedonale in corso di realizzazione*. Peraltro, gli areali individuati come *marciapiedi ed aree pedonali* coincidono con il grafo rappresentante i *percorsi ciclopedonali di progetto*.

Si ritiene pertanto necessario definire ed individuare univocamente ciò che si intende quale "pista ciclabile pubblica" al fine di non equivocare ciò che presenta un rapporto vincolante con la pianificazione attuativa e ciò che invece può, entro certi limiti, essere interpretato in fase di progettazione esecutiva.

A.2. Si ritiene pertanto necessario definire univocamente l'oggetto di cui trattasi all'art. 7, comma 1, delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U. (pista ciclabile, percorso promiscuo ciclopedonale, ovvero coesistenza di entrambe le tipologie), anche ai fini della normativa cui riferirsi per la progettazione, ed associare quindi l'esatta cartografia di progetto alla norma prescrittiva.

PUBBLICA ILLUMINAZIONE

In merito alla pubblica illuminazione al punto 7) dell'Allegato programmatico alle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U. Si fa riferimento ad una progettazione conforme alle normative vigenti in materia di inquinamento luminoso e di risparmio energetico. *“In particolare, nella realizzazione e gestione degli impianti di illuminazione pubblica si dovranno perseguire i seguenti obiettivi:*

- a) sicurezza del traffico veicolare e delle persone;*
- b) miglioramento delle condizioni di fruizione delle aree verdi in orario serale e notturno;*
- c) ottimizzazione dei costi di esercizio e manutenzione”.*

Si propone quindi un progetto del sistema di pubblica illuminazione differenziato in relazione alle situazioni specifiche, distinto in: illuminazione infrastrutturale (strade, parcheggi e marciapiedi), illuminazione parco pubblico, illuminazione di quartiere (aree interne ai percorsi di quartiere), illuminazione urbana (comprensiva della sola area del comparto 5), disponendo altresì che in qualsiasi caso deve essere comunque garantita la continuità di immagine con quanto verrà progettato e realizzato nei primi interventi.

A.3. Valutando positivamente la disposizione richiamata, anche in relazione agli obiettivi di sostenibilità assunti dal P.R.U., si ritiene necessario che essa costituisca norma vincolante e che quindi sia assunta all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione aventi carattere prescrittivo.

MATERIALI

Al punto 13 dell'Allegato alle Norme di Attuazione avente valore programmatico sono elencate le seguenti indicazioni per la progettazione degli spazi pubblici e privati:

- *“tutte le murature, le coperture ed i solai dovranno garantire l'inerzia termica, la traspirabilità e la permeabilità al vapore, ed evitare esalazioni tossiche e radioattive;*
- *nella scelta dei materiali sono da preferire in generale quelli bioecologici ed ecocompatibili, ovvero a basso consumo energetico in fase di produzione, di utilizzo e di dismissione, preferibilmente prodotti in loco, con materie prime rinnovabili di origine naturale, e che siano recuperabili o riciclabili. Si propone altresì particolare attenzione per la scelta dei materiali utilizzati e nelle finiture (intonaci, tinteggiature, fissaggi, trattamenti) che devono garantire la massima salubrità e il comfort degli ambienti interni.*
- *l'impianto elettrico nelle residenze dovrà essere concepito e realizzato in modo da contenere il rischio di esposizioni ai campi elettrici ed ai campi magnetici indotti, in particolare negli ambienti di riposo”.*

A.4 Valutando positivamente la disposizione richiamata, anche in relazione agli obiettivi di sostenibilità assunti dal P.R.U., si ritiene opportuno che quanto disposto possa diventare uno dei criteri di valutazione all'atto della eventuale predisposizione del Progetto Unitario.

SCUOLA

Il P.R.U. *Parco Europa*, nella fase precedente la sottoscrizione preliminare dell'Accordo di programma comprendeva un'area lungo la Via Europa che si pensava di destinare alla realizzazione di un edificio scolastico per l'istruzione superiore. Tale area, tuttavia, in sede di successive verifiche, è

risultata inadeguata ad ospitare servizi scolastici, in particolare per gli elevati livelli di rumorosità che la caratterizzano. Attualmente tale superficie è stata ricompresa all'interno del P.R.U. *Novello* con una destinazione a verde pubblico, con l'impegno dell'Amministrazione Comunale e dell'Amministrazione Provinciale a valutare le scelte localizzative più idonee per il previsto istituto superiore nel corso del procedimento di approvazione dello stesso P.R.U. *Novello*.

Con nota assunta agli atti con prot. prov.le n. 58963 del 30 maggio 2011, l'Amministrazione Comunale propone l'utilizzo ai fini scolastici di parte delle aree pubbliche comprese nel P.R.U. *Novello*, ivi destinate a verde aggiuntivo rispetto agli standard in zona contermina alla scuola elementare delle Vigne in Via Zoli. *"Il nuovo edificio scolastico risulterebbe così facilmente raggiungibile dalla stazione attraverso il percorso pedonale che, partendo dal sottopasso della stazione raggiunge la zona dell'attuale scuola elementare attraversando il parco della Secante interrata"*.

L'Amministrazione Comunale propone inoltre un'alternativa, realizzabile in tempi medio-lunghi, che contempla la possibilità di trasferire la scuola elementare delle Vigne in un nuovo edificio da realizzare nella Via Nello Casali all'interno dell'area in uso all'attuale scuola materna: *"su tale area potrebbe essere realizzato un edificio scolastico secondo i criteri più innovativi di contenimento energetico che andrebbe ad integrarsi alla materna ed al nido esistenti completando l'offerta del polo scolastico di primo livello. In questa ipotesi l'edificio attualmente occupato dalla scuola elementare in Via Zoli potrebbe essere messo a disposizione della Provincia da parte del Comune per collocarvi un istituto superiore"*.

A.5 Si ritiene che entrambe le ipotesi localizzative proposte, sebbene definibili su differenti scenari temporali, siano funzionali ed appropriate, sia dal punto di vista urbanistico che ambientale.

Sarà pertanto necessario pervenire, preliminarmente alla sottoscrizione conclusiva dell'Accordo di programma in oggetto, all'individuazione ed alla contestuale condivisione di una soluzione definitiva.

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 SS.MM.II.

Nei comparti 1 e 5 è stata realizzata un'analisi di risposta sismica di III livello, secondo le metodologie di cui all'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). Nessuna analisi è stata realizzata per la struttura ricettiva (Comparto 1) in quanto la sala conferenze viene definita di capienza inferiore a 100 posti.

Le indagini e le elaborazioni sono state effettuate sia al piano campagna, che ad una profondità di fondazione di – 6 metri. Le analisi hanno messo in evidenza le seguenti caratteristiche di sito: $V_{s,30}$ intorno a 310 m/sec ed un fattore di amplificazione della PGA prossimo a quello previsto dalle tabelle regionali ($F_a = 1.5$), anche nello spettro di risposta, quindi senza evidenziare particolari condizioni di amplificazione locale. La funzione di trasferimento (che analizza le modifiche indotte dai terreni sulle onde sismiche), mostra un picco alla frequenza di circa 3 Hz, sia al p.c. che a -6 metri, in accordo con i risultati delle misure di HVSR. Tale frequenza corrisponde a quella propria di edifici a 3 – 4 piani, ampiamente rappresentati nel progetto; il secondo picco, alla frequenza di 1.2

Hz, potrebbe coincidere con quello proprio della torre da 11 piani. **In fase esecutiva, il progettista dovrà tenere in debito conto tali considerazioni.**

Per il Comparto 5, avente caratteristiche del tutto simili, ma che mostra un minore fattore di amplificazione in termini di PGA (valori compresi tra 1 e 1,26), particolare attenzione dovrà essere rivolta alle caratteristiche della “torre” di 15 livelli, in quanto la funzione di trasferimento elaborata e le misure di HVSR, mostrano un picco di amplificazione significativo per frequenza di poco inferiore a 1 Hz.

Il Servizio scrivente, sulla base dei dati contenuti nella “Indagine geologico-tecnica” (con relazioni e integrazioni) a firma del Dott. Geol. Alessandro Biondi, 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.

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.

Assunti a riferimento lo *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo* (Consiglio d'Europa, 2006) e gli *Aalborg Commitments* (IV Conferenza Europea delle Città Sostenibili, 2004), gli estensori del Rapporto ambientale hanno verificato la coerenza degli obiettivi assunti dal P.R.U. con le strategie locali per la sostenibilità promosse a livello europeo ed internazionale.

Si rileva come, la verifica di coerenza abbia assunto 7 dei 21 obiettivi “ambientali” definiti nello *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo* e 10 dei 20 “ambientali” in relazione agli *Aalborg Commitments*. Fra essi non risulta citato/assunto, ad esempio, l'obiettivo “20-20-20 entro il 2020” in materia di risparmio e riqualificazione energetica.

Valutando positivamente l'approccio progettuale che caratterizza il P.R.U. Novello e gli obiettivi di qualità assunti in esso, si renderebbe necessario tuttavia adottare maggiore organicità e coerenza fra le diverse parti e gli elaborati che costituiscono il Piano attuativo, soprattutto fra le parti di descrizione, analisi e valutazione delle matrici ambientali ed i criteri progettuali e gli accorgimenti tecnici adottati per affrontare e declinare le strategie di sostenibilità assunte alla base dell'intervento urbanistico.

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.

Dall'analisi della documentazione complessivamente esaminata, emerge da un lato che i dati relativi alla dotazione di parcheggi pubblici e privati realizzati a seguito della trasformazione urbanistica di progetto, non sono tra di loro concordanti e dall'altro che, con specifico riferimento alla relazione di Screening, vengono riportati valori numerici definiti come “indicativi”. Posto che questa indeterminatezza consente comunque di stabilire l'assoggettamento del tema “parcheggi pubblici” alla procedura valutativa di cui all'art. 10 della L.R. 9/99 e s.m.i., così come integrata dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i., si precisa che è necessario portare a coerenza tutti gli elaborati presenti all'interno delle varie parti del Rapporto Ambientale. Si precisa inoltre che, in termini cautelativi, nelle valutazioni di seguito esplicitate, sono stati presi a riferimento i dati progettuali che mettono in gioco le grandezze

maggiormente sfavoreli per le varie matrici ambientali.

In merito alla collocazione dei parcheggi all'interno del piano urbanistico in esame, si valuta positivamente la scelta di prevedere la viabilità principale sull'anello perimetrale dello stesso, e assi viari a sezione e velocità ridotta che permeano la parte interna prevedendo di localizzare gli spazi per la sosta, prevalentemente ai margini esterni dei singoli comparti al fine di permettere appieno l'attuazione della filosofia del piano che prevede un'ampia pedonalizzazione degli spazi.

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 e numerici, non è altrettanto significativo nel valutare lo stato di progetto e ricercare quindi eventuali/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 inoltre quanto segue:

- il traffico indotto dalla trasformazione urbanistica è stato stimato sulla base della SUL destinata alle diverse funzioni insediabili (residenziale, commerciale e direzionale-terziario) applicando coefficienti parametrici. Si rileva tuttavia come il Rapporto ambientale (intendendo in tal senso tutti gli elaborati, diversamente denominati, che lo compongono) contenga di fatto due diverse stime del traffico indotto:
 - la prima, contenuta nel documento denominato *“Allegati al Rapporto ambientale”*, trasmesso ad integrazione in data 8 aprile 2011 (assunto al prot. prov.le n. 3840 in medesima data), è la valutazione assunta all'interno della simulazione modellistica ed è costruita applicando alle diverse SUL insediabili coefficienti parametrici di quali non risultano tuttavia chiaro quale sia l'ordine di grandezza né la fonte bibliografica od empirica dalla quale sono stati desunti;
 - anche la seconda si basa su coefficienti parametrici applicati alle diverse SUL insediabili, ma in questo caso è esplicitato il percorso logico di calcolo. Si ritiene tuttavia che il traffico indotto così calcolato contenga una sostanziale sottostima, poiché nell'applicazione dei coefficienti di spostamento computa all'unità assunta (residente, addetto, utente) un solo spostamento giornaliero attratto (in ingresso) oppure generato (in uscita).
- i risultati prodotti attraverso le due suddette stime del traffico indotto dalla trasformazione urbanistica, posto che la prima fornisce un dato relativo all'ora di punta e la seconda il valore medio giornaliero, non paiono comunque confrontabili tra loro (anche applicando il parametro, assunto dagli stessi estensori dello studio nelle valutazioni condotte, che quantifica pari ad 8 la quota di traffico assorbita nell'ora di punta rispetto al traffico medio orario);
- anche comparando i risultati con le valutazioni condotte in seno all'Accordo di programma *Parco Europa*, concernente una analoga trasformazione urbanistica, si ritiene che i valori del traffico indotto, riferiti all'ora di punta, siano di fatto sottostimati (399 veicoli in ingresso e 595 veicoli in uscita nei complessivi cinque comparti);
- la stima del traffico indotto non pare in alcun modo contemplare la quota adducibile ai mezzi pesanti generati e/o attratti in particolare dalle funzioni commerciali;
- la quota di traffico indotto dalla trasformazione urbanistica è distribuito sul grafo stradale mediante l'applicazione di un modello di microsimulazione dinamica; non risultano tuttavia chiare le modalità di assegnazione;
- in merito ai flussi di traffico specificatamente correlati ed indotti dai parcheggi oggetto della

procedura di verifica (*screening*), lo studio presentato non contempla valutazioni specifiche dei flussi indotti nell'ora di punta dai parcheggi pubblici assoggettati a tale procedura;

- posto che nel Rapporto ambientale è contenuta un'ampia disamina dell'offerta di trasporto alternativa al mezzo privato, con particolare riferimento a quello pubblico su gomma, non risulta emergere il rapporto prevedibile fra domanda di mobilità espressa dal nuovo insediamento e tale offerta di trasporto.

Effettuato da parte della scrivente Amministrazione un confronto fra lo stato di fatto e lo stato di progetto, non essendo riportate nel Rapporto ambientale considerazioni conclusive e valutative in merito, si rileva quanto segue, in relazione al traffico orario medio diurno riferito ai veicoli leggeri:

- lungo la Via Montecatini il traffico subisce un incremento del 98,5%;
- lungo la Via Ravennate (posto che non è chiaro a quale tratto ci si riferisce, essendo riportati due valori differenti) il traffico subisce un incremento del 187%;
- lungo la Via Cavalcavia (proseguimento della Via Madonna dello Schioppo), in Via Madonna dello Schioppo, nel restante tratto della Via Ravennate, in Via Cavalcavia ed in Viale Bovio, il traffico subisce un incremento mediamente dell'ordine del 20-25%;
- sulle restanti arterie (Corso Cavour, Secante, Via Macrelli, Via Piave, Via Zoli, Via Comandini, Viale Europa e Viale Angeloni) il traffico non subisce incrementi.

Differente appare la situazione in merito al traffico pesante, che presenta differenziali nulli o negativi (sempre con riferimento alla media oraria diurna). In particolare, sulla Via Cavalcavia nel proseguimento della Via Madonna dello Schioppo, sulla Via Madonna dello Schioppo e sulla Via Ravennate si rileva un decremento pari all'80-85%, dell'ordine circa del 60% sulla Via Cavalcavia e del 25% lungo Viale Bovio; nullo è il differenziale sulle restanti arterie.

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 (Parco Europa e Novello) 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 complessiva 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 spazi pedonali).

In tal senso, come già definito in sede di valutazione del P.R.U. Parco Europa, 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.

Proprio in relazione alla necessità di dare effettiva attuazione a tale adempimento, nelle more di pervenire alla sottoscrizione conclusiva dell'Accordo di programma *Parco Europa* avendo già predisposto il Piano per il futuro monitoraggio del traffico, in data 9 giugno 2011 si è tenuto un incontro tra funzionari dell'Amministrazione Comunale e Provinciale.

Nel corso dell'incontro si è convenuto innanzitutto che, in alternativa dell'effettuazione di rilievi periodici, ancorché di durata settimanale, risulta di maggiore efficacia prevedere un sistema di rilevazione, conteggio e classificazione dei flussi di traffico simile alle già sperimentate modalità tecniche adottate dal Comune che prevedono specificamente l'utilizzo di spire induttive, sistema che risulterebbe altresì coerente alla struttura di acquisizione dei dati di traffico impiegata dal Servizio Mobilità e Trasporti per le proprie finalità istituzionali.

In merito all'individuazione delle sezioni stradali e dei nodi significativi al fine di caratterizzare i flussi di traffico indotti, o derivati, dall'attuazione dei due importanti comparti insediativi, si è convenuto di prevedere un monitoraggio del traffico nei punti sotto elencati:

1. Corso Cavour – Corso Roma;
2. Viale Europa – Via Cavalcavia – Viale Bovio – Via Rasi Spinelli;
3. Via Cavalcavia – Via Daltre – Via Palmiro Togliatti – Via Madonna dello Schioppo;
4. Via Madonna dello Schioppo – Via Ravennate.

I punti di rilievo 1 e 2 costituiscono completamento del sistema di monitoraggio esistente sul quadrante compreso tra il C.so Cavour e la Via Cavalcavia fornendo la rilevazione dei flussi sostanzialmente transitanti lungo l'intero tratto del Viale Europa. I dati di traffico rilevati sulla tratta di Viale Europa, integrati con quelli già monitorati lungo la Via Emilia per mezzo degli impianti semaforici già dislocati in questo tratto, consentiranno la definizione della matrice origine destinazione e quindi la caratterizzazione della domanda di mobilità del P.R.U. *Parco Europa*.

Analogamente, i punti di rilievo 3 e 4, mediante l'integrazione con le misure acquisite dal punto di rilievo del nodo 2 (Viale Europa – Via Cavalcavia – Viale Bovio – Via Rasi Spinelli) si perverrà alla caratterizzazione del traffico generato e/o indotto dall'attuazione del P.R.U. *Novello* e, in via indiretta, saranno acquisite informazioni sulle modalità di riarticolazione alla scala più ampia dei flussi veicolari in rapporto alle mutate condizioni infrastrutturali assunte dal sistema viario.

Alla luce di quanto premesso, si formula la seguente prescrizione, in coerenza con quanto disposto in relazione all'Accordo di programma *Parco Europa* e con le determinazioni assunte in merito al previsto monitoraggio del traffico:

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 riferire lo scenario al 1° anno (ricostruzione/validazione dello stato *ante operam*), al termine del 3° anno (realizzazione del parco sopra Secante e degli alloggi 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 rifunzionalizzazione dell'area). È peraltro evidente che a significative modifiche del cronoprogramma potrà o dovrà corrispondere un adeguamento delle scansioni temporali previste dal monitoraggio;
- 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.

Si confermano altresì i richiamati punti di monitoraggio dei flussi di traffico afferenti il P.R.U. *Novello*, disposti all'intersezione fra la Via Cavalcavia, la Via Daltre e la Via Togliatti e la Via Madonna dello Schioppo ed all'intersezione fra la Via Madonna dello Schioppo e la Via Ravennate.

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.

Valutando inoltre positivamente le politiche strutturali assunte all'interno del P.R.U. atte a favorire forme di mobilità a basso impatto, anche in virtù di una fitta connessione di tipo ciclopedonale con i tessuti urbani contermini all'insediamento di progetto e considerate altresì le diverse opportunità di scambio modale offerte dal contesto insediativo (presenza della stazione ferroviaria, realizzazione di parcheggi di interscambio) e dalle altre previste opere infrastrutturali (realizzazione della nuova stazione per il trasporto pubblico su gomma), si invita l'Amministrazione Comunale a valutare l'opportunità di prevedere specifiche misure incentivanti l'utilizzo di sistemi di trasporto alternativi al mezzo privato.

Alla luce di tali motivazioni, si esprime la seguente indicazione:

C.2. Si invita l'Amministrazione Comunale a valutare, nel più minuto disegno edilizio ed urbanistico dei comparti propedeutico al rilascio del necessario titolo abilitativo (e, laddove previsto, all'interno del Progetto Unitario) l'opportunità di prevedere specifiche misure incentivanti l'utilizzo di sistemi di trasporto alternativi al mezzo privato (a partire dalle proposte avanzate nel Rapporto ambientale e sommariamente descritte al precedente paragrafo 6.1). L'assunzione di tali (o simili) puntuali misure, potranno sostenere ed amplificare i vantaggi delle previsioni di Piano volte a favorire una mobilità più sostenibile.

ARIA

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

In prima approssimazione è da ritenersi condivisibile la scelta, in mancanza di adeguate fonti di dati, di ricorrere alla stima delle emissioni potenziali stimando i flussi veicolari del traffico nelle diverse strade che compongono la rete oggetto di studio (supponendo che nell'area sia il traffico veicolare a fornire il contributo prevalente alle emissioni). Un'analisi più dettagliata avrebbe dovuto tenere conto di un'area di studio di dimensioni significative, adeguatamente caratterizzata dal punto di vista delle fonti presenti e della variabilità delle emissioni, oltre che dal punto di vista meteorodiffusivo, basandosi su una ricostruzione dell'andamento orario del traffico in termini di numero di veicoli per unità di tempo, della composizione del parco circolante (cilindrata, combustibile, età) e della velocità media di percorrenza di ciascun arco considerato. Va tuttavia considerato che anche un'analisi dei flussi e il calcolo delle relative emissioni può essere soggetta a sottostime in ambito urbano dovute alla difficoltà in termini emissivi di ricostruire la realtà delle aree fortemente congestionate e al consueto trascurare il parco circolante di motoveicoli, tutt'altro che ininfluenza dal punto di vista emissivo nell'odierna realtà urbana.

Inoltre va rilevato ed osservato come le analisi di traffico su cui lo studio si basa sono tratte da dati aventi diverse origini e scopi, ed eterogenei nel dominio di analisi, per cui la caratterizzazione complessiva che ne risulta è contraddistinta da un margine di incertezza, e pertanto di difficile valutazione in termini di significatività.

Per quanto riguarda poi le stime di traffico indotto si rileva come i dati siano difficilmente confrontabili e, presumibilmente, sottostimati e tali inoltre da non contemplare la quota adducibile ai mezzi pesanti generati e/o attratti in particolare dalle funzioni commerciali. Non appare inoltre chiaro come i dati suddetti siano stati assegnati al modello di simulazione dinamica utilizzato per i flussi.

Posto che lo studio non prende in esame indicatori di sostenibilità ambientale per l'inquinamento atmosferico, e relative variazioni su scala locale, al di là delle valutazioni possibili in merito alla specifica applicazione del modello di dispersione in atmosfera utilizzato e ritenendo comunque

maggiormente significativo soffermarsi sull'analisi dei fattori di pressione presi in esame e sulla significatività delle stime ad essi associate, si osserva come le analisi fornite non consentano una valutazione esaustiva della coerenza e sostenibilità degli obiettivi di sviluppo del Piano in oggetto in termini di qualità dell'aria.

A tale proposito, viste le criticità evidenziate dalla pianificazione settoriale in materia (P.G.Q.A.), le analisi condotte non verificano l'eventuale peggioramento della qualità dell'aria, né indicano e quantificano le eventuali variazioni degli indicatori di sostenibilità presi a riferimento nella programmazione provinciale.

Prendendo in esame i dati di traffico presentati, si stima come gli unici tratti stradali per i quali si prevede un incremento rilevante in relazione al traffico orario medio diurno riferito ai veicoli leggeri sono Via Montecatini (incremento del 98,5%) e Via Ravennate (incremento del 187%). Si stima invece un modesto incremento in Via Cavalcavia, Via Madonna dello Schioppo, nel restante tratto della Via Ravennate, ed in Viale Bovio (incremento mediamente dell'ordine del 20-25%), mentre non si stimano incrementi sulle restanti arterie (Corso Cavour, Secante, Via Macrelli, Via Piave, Via Zoli, Via Comandini, Viale Europa e Viale Angeloni).

Di difficile analisi sono invece le stime relative al traffico pesante, visti i decrementi anche molto rilevanti ipotizzati.

Alla luce dei dati complessivamente presentati e stante l'ubicazione degli assi stradali per i quali si stima un incremento medio non trascurabile di traffico leggero, l'estensione e le tipologie delle aree di progetto effettivamente coinvolte dal Piano, la natura prevalentemente residenziale del progetto di urbanizzazione, comprensiva di una porzione comunque non prevalente di commercio al dettaglio inserita nelle strutture residenziali stesse, le funzioni dei parcheggi previsti e la loro ubicazione, 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 di entità non particolarmente rilevante in termini di variazione della qualità dell'aria nell'area in esame.

Inoltre, per quanto riguarda le fasi di cantiere, relative alle opere oggetto di verifica (*screening*), lo studio presentato non effettua valutazioni previsionali o analisi circa i possibili impatti in atmosfera da esse prodotti, né analizza, nell'ambito di queste, le condizioni di lavorazione peggiorative per i ricettori maggiormente esposti.

Pertanto, pur valutando che gli impatti in atmosfera prodotti dalle fasi di cantiere relative alla realizzazione delle aree di parcheggio sottoposte a verifica (*screening*) siano da stimarsi di entità non particolarmente rilevante, si ritiene comunque necessario che durante la cantierizzazione 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 comunque opportuno che le suddette misure siano da applicarsi nell'ambito della corretta gestione dell'intera attività di cantiere prevista nell'ambito del P.R.U. in oggetto.

Posto quanto sopra si prescrive quanto segue:

C.3 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

Per quanto concerne la campagna di rilievi fonometrici effettuata per caratterizzare il clima acustico esistente nell'area in oggetto, si ritiene che per la vastità e complessità dell'area stessa, la campagna condotta sia non esaustiva per lo scopo prefissato. Pertanto i dati da essa scaturiti e conseguentemente le simulazioni modellistiche degli scenari dello stato di fatto, non consentono una valutazione dettagliata del clima acustico esistente *ante operam* presso l'area in oggetto.

Inoltre lo studio presentato non prende in esame indicatori ambientali e di sostenibilità ambientale per l'inquinamento acustico, e relative variazioni su scala adeguata a seguito dell'intervento quali, 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 di popolazione esposta ai valori di rumore L(den) superiori a 55 dB(A), quota di 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 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 inoltre da considerarsi parziali e condotte con strumenti di analisi basati su stime di traffico caratterizzate da talune incertezze, con particolare riferimento ai veicoli pesanti, 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 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.

In merito alla classificazione acustica dell'area oggetto di indagine, lo studio condotto evidenzia una sostanziale assenza di criticità rilevanti presso i ricettori sia esistenti che di progetto, sia per quanto concerne il rumore prodotto dal traffico ferroviario che per quello prodotto dal traffico stradale. Per i ricettori nn.44 e 45, considerando il rumore prodotto dal traffico stradale, si evidenzia il mancato rispetto dei valori limite assoluti di immissione notturni per la classe IV (attualmente vigenti) presso entrambi e il mancato rispetto dei valori limite assoluti diurni e notturni relativi ad una classe III proposti da progetto per il solo ricettore n. 45. Per tali ricettori viene quindi prevista la realizzazione di una barriera che garantirebbe, secondo le stime, il rispetto presso il ricettore n. 44 dei limiti assoluti di immissione relativi ad una classe IV e presso il ricettori n. 45 il rispetto dei limiti assoluti relativi ad una classe III.

Per quanto concerne la proposta di nuova classificazione acustica dei diversi comparti si ritiene che, vista la tipologia di intervento in progetto e visto che per quanto riguarda i comparti 1, 2 e 3 la componente prevalente è quella residenziale con una modesta parte di commerciale al dettaglio e la totale assenza di produttivo, sia più aderente alla tipologia di destinazione d'uso una complessiva classe III per i tre comparti citati, con l'esclusione, per il comparto 1 della porzione di area a verde pubblico, da intendersi in tale caso come area tampone e quindi da inserirsi in classe non superiore alla II. Si ritiene inoltre che i due restanti comparti, a destinazione prevalentemente commerciale-direzionale, siano da inserirsi in classe IV.

Considerando tale proposta di modifica della classificazione acustica comunale, non pienamente in linea con quanto proposto dallo studio, si ritiene che gli interventi di mitigazione acustica previsti debbano essere adeguatamente progettati per garantire presso i ricettori nn. 44 e 45 il rispetto dei valori limite di immissione relativi ad una classe III.

Analogamente si ritiene che lungo il lato nord della Via Cavalcavia debbano essere realizzate adeguate misure di mitigazione e/o di limitazione alla circolazione al fine di garantire presso i ricettori residenziali nn. 57, 58, 59, 60, il rispetto dei limiti assoluti della classe III.

Si ritiene inoltre corretto, viste le destinazioni d'uso direzionali e commerciali previste e l'assenza di previsioni residenziali, rispettivamente inserire e mantenere i comparti 4 e 5 in classe IV.

Per quanto concerne le due aree a destinazione scolastica ubicate in adiacenza al comparto 5 avrebbe dovuto essere condotto uno studio di verifica del non peggioramento del clima acustico esistente in tale area mediante rilievi fonometrici di durata significativa in posizioni interne alle aree scolastiche citate. I dati forniti, scaturiti da stime modellistiche, non consentono di verificare tale aspetto senza elementi di incertezza.

Posto che sulla base delle valutazioni possibili in merito al traffico indotto è plausibile ritenere che la realizzazione del progetto non genererà rilevanti modifiche al clima acustico esistente nell'area sia presso i ricettori esistenti che presso le aree residenziali di progetto, si valuta necessario che venga pianificata e realizzata una campagna di monitoraggio acustico *ante operam* presso i ricettori di progetto più esposti 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 P.R.U. e le valutazioni in merito al

fatto che andrebbe valutata da parte dell'Amministrazione Comunale una riclassificazione in classe inferiore e maggiormente attinente alla destinazione d'uso prevista dei comparti residenziali 1, 2 e 3, si ritiene necessario che la progettazione dei previsti edifici 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 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.

Alla luce delle valutazioni effettuate, si formula la seguente prescrizione:

C.4 Si ritiene necessario eseguire i seguenti rilievi fonometrici:

- I. rilievo 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 ricettori nn. 60, 44, 48, 83, 69, 89 (identificati nell'ambito dell'elaborato "Valutazione di clima acustico - Integrazioni" - giugno 2011), secondo le modalità stabilite dalla normativa vigente;**
- II. rilievo per la misura del rumore ferroviario, in prossimità dei ricettori nn. 48 e 69 (identificati nell'ambito dell'elaborato "Valutazione di clima acustico - Integrazioni" - giugno 2011), secondo le modalità stabilite dall'Allegato D, punto 1, del D.M. 16 marzo 1998.**

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.

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. Tale monitoraggio dovrà essere eseguito con oneri a carico dei soggetti attuatori.

C.5 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 verifica (*screening*) delle aree di parcheggio oggetto della procedura citata, visti i risultati simulati e relativi al solo contributo dato dai parcheggi di nuova realizzazione sul livello di rumore ambientale diurno e notturno presso i singoli ricettori, viste le stime di traffico indotto complessive presentate, l'estensione delle aree di parcheggio pubbliche in oggetto, il livello di traffico già presente lungo la viabilità principale nell'area e le sorgenti sonore presenti, nonché le misure prescritte in merito ai criteri costruttivi degli edifici di progetto, è plausibile ritenere che la fruizione delle specifiche aree di parcheggio suddette non produrrà, presso i ricettori esistenti e di progetto ad esse prossimi, una variazione significativa del clima acustico esistente.

Per quanto riguarda l'impatto acustico della fase di cantiere, nello specifico dell'oggetto della procedura non viene effettuata alcuna valutazione specifica delle attività di cantiere per la realizzazione delle opere oggetto della procedura di verifica (*screening*). Non vengono inoltre prese in esame sovrapposizioni di attività in aree limitrofe né condizioni peggiorative per i ricettori sensibili analizzando le attività di cantiere specifiche suddette. Non vengono infine valutate misure di mitigazione temporanee eventualmente necessarie nei casi peggiorativi di lavorazione. Ci si limita ad una valutazione peggiorativa considerando una distanza minima di riferimento di fatto possibile tra macchinari e ricettori.

Vista comunque la vicinanza presa a riferimento dei ricettori maggiormente critici individuati (edifici esistenti che si affacciano sul comparto 2 a 15 m presi a riferimento per il calcolo), visti i calcoli previsionali che registrano uno sfioramento significativo dei limiti del D.G.R. 45/2002, si ritiene necessario che presso ciascuna area di cantiere relativa alla realizzazione delle opere suddette vengano adottati tutti gli accorgimenti più adeguati per contenere le emissioni relative alle attività previste, con particolare riferimento alla messa in opera di barriere mobili.

Alla luce di quanto sopra esposto si prescrive quanto segue:

C.6 Durante le attività di cantiere relative alla realizzazione delle opere oggetto della procedura di verifica (*screening*), dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia mediante l'impiego delle più idonee attrezzature operanti in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che mediante una adeguata organizzazione delle singole attività, che tramite la realizzazione di misure di mitigazione temporanee ove necessarie, al fine di garantire il rispetto dei limiti vigenti per tali attività presso tutti i ricettori presenti.

Nello specifico dovranno essere progettati e realizzati dai soggetti attuatori, a proprio carico, adeguati interventi di gestione/mitigazione e bonifica acustica temporanei necessari per garantire il rispetto dei limiti vigenti presso tutti i ricettori presenti.

Le comunicazioni della data di inizio lavori per le attività di cantiere relative alle opere in oggetto dovranno essere trasmesse al Comune di Cesena e all'Amministrazione Provinciale di Forlì - Cesena, Servizio Pianificazione Territoriale.

ENERGIA

Alla luce di quanto descritto al precedente paragrafo 6.4, si effettuano le seguenti considerazioni:

- in merito all'assunzione di modalità progettuali nelle trasformazioni urbanistiche ispirate ai principi di sostenibilità energetica, la L.R. 23 dicembre 2004, n. 26, "Disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia di energia", dispone - al comma 4 dell'art. 5 - che i Comuni, per gli interventi di nuova urbanizzazione di superficie utile totale superiore ai 1.000 mq, valutino la fattibilità tecnico-economica dell'applicazione di impianti di produzione di energia basati sulla valorizzazione delle fonti rinnovabili, impianti di cogenerazione, pompe di calore, sistemi centralizzati di riscaldamento e raffrescamento.
- il requisito 6.6 "Utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (FER) o assimilate" della D.G.R. 156/2008 afferma che *"al fine limitare i consumi di energia primaria non rinnovabile e di contribuire alla limitazione delle emissioni inquinanti e climalteranti è obbligatorio l'utilizzo di fonti rinnovabili per la produzione di energia termica ed elettrica"*;
- al punto B) del suddetto requisito si prevede inoltre che *"Nel caso di nuova costruzione di edifici, di ristrutturazione integrale di edifici esistenti, di nuova installazione di impianti di climatizzazione in edifici esistenti o ristrutturazione degli stessi è obbligatoria la"*

predisposizione delle opere necessarie a favorire il collegamento a reti di teleriscaldamento e/o teleraffrescamento, nel caso di presenza di tratte di rete ad una distanza inferiore a metri 1000 ovvero in presenza di progetti previsti dai vigenti strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica e in corso di realizzazione”;

- posto che il P.R.U. *Novello* si configura nel caso di specie e che la rete del teleriscaldamento, da elemento centrale nella fase di meta-progettazione è stato assunto quale elemento integrante della progettazione attuativa, è tuttavia evidente che all'eventuale impossibilità tecnico-economica di realizzare tale infrastruttura tecnologica, dovranno quantomeno conseguirsi i livelli prestazionali definiti dai restanti punti A) e C) del requisito 6.6. In particolare:
 - con riferimento alla produzione di energia termica da fonti energetiche rinnovabili (F.E.R.), l'impianto termico o l'impianto tecnologico idrico-sanitario 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;
 - con riferimento alla produzione di energia elettrica da F.E.R. è obbligatoria l'installazione di impianti a fonti rinnovabili per una potenza installata non inferiore a 1 kW per unità abitativa e 0,5 kW per ogni 100 mq di superficie utile energetica di edifici ad uso non residenziale, asserviti agli utilizzi elettrici dell'edificio;
- se sul fronte dell'approvvigionamento di energia termica si è stabilito il ricorso al teleriscaldamento, nel Rapporto ambientale si dichiara il ricorso all'energia fotovoltaica al fine di coprire l'8% del fabbisogno di energia elettrica, riportando l'entità delle coperture che si intendono utilizzare a tal fine in ciascun comparto, senza tuttavia provvedere all'individuazione cartografica di tali superfici né all'inserimento di tale disposizione nell'apparato normativo del P.R.U..

Alla luce di quanto esposto:

- valutata positivamente la proposta di ricorrere all'utilizzo del sistema fotovoltaico a parziale copertura del fabbisogno di energia elettrica (8%);
 - ritenuto che tale previsione muova nella direzione indicata dalle strategie definite dall'Unione Europea in relazione all'obiettivo di sostenibilità teso ad invertire il trend dei cambiamenti climatici (riduzione dei gas ad effetto serra del 20%, riduzione dei consumi energetici del 20%, soddisfacimento del 20% del fabbisogno energetico mediante l'utilizzo delle energie rinnovabili);
 - ritenuto tuttavia che in tale direzione possa essere operato uno sforzo ulteriore, a conferma della progettazione innovativa che caratterizza l'ambito di riqualificazione e degli obiettivi di qualità che esso assume in coerenza con quanto assunto ai sensi della L.R. 19/1998 e ss.mm.ii.;
- si formula la seguente prescrizione:

C.7 Stante il rispetto delle disposizioni definite dal D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 192 “Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia” e s.m.i., così come dettagliate nell’”Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici” di cui alla del. G.R. 156/2008, si ritiene necessario:

- **che nella successiva attuazione delle previsioni urbanistiche oggetto del P.R.U. costituisce norma di riferimento in materia energetica la L.R. 26/2004, e specificamente la parte relativa agli adempimenti previsti al fine di assicurare il contenimento dei consumi**

- energetici nei tessuti urbani, favorire la valorizzazione delle fonti rinnovabili ed assimilate di energia, promuovere la dotazione e fruibilità di altri servizi energetici di interesse locale. Pertanto dovrà trovare specifica applicazione il comma 4, lett. a), dell'art. 5 della citata legge, il quale recita che “per gli interventi di nuova urbanizzazione di superficie utile totale superiore ai 1.000 mq., sia valutata in fase di progetto la fattibilità tecnico-economica dell'applicazione di impianti di produzione di energia basati sulla valorizzazione delle fonti rinnovabili, impianti di cogenerazione, pompe di calore, sistemi centralizzati di riscaldamento e raffrescamento”;
- il ricorso al fotovoltaico, così come riferito all'interno del Rapporto ambientale, a parziale copertura del fabbisogno di energia elettrica deve essere assunto nelle Norme di Attuazione, ad integrazione dell'art. 14 “Norme per il risparmio energetico negli edifici”;
 - in tal senso, si invita altresì l'Amministrazione Comunale a valutare la possibilità di portare la copertura del fabbisogno di energia elettrica mediante il ricorso al sistema fotovoltaico integrato nelle coperture al 20%, in piena coerenza con gli obiettivi di sostenibilità definiti a livello europeo. Le restanti coperture saranno allestite con i tetti verdi secondo quanto già previsto dal progetto ed in conformità con le disposizioni di cui al punto “Vegetazione e aspetti naturalistici”.

SUOLO E SOTTOSUOLO

La matrice analizzata, stante il livello di approfondimento che compete alla pianificazione attuativa, non ha individuato significative problematiche.

Posto che la tipologia di terreno appare quindi adeguata alle previsioni urbanistiche proposte, si concorda con le indicazioni riportate nella relazione geologica; in particolare:

- il piano di fondazione dovrà essere posto al di fuori del campo di variazione significative del contenuto d'acqua del terreno e a profondità tali da non risentire di fenomeni di erosione o scalzamento di acque superficiali; e comunque al di sotto della coltre di terreno vegetale, nonché al di sotto dello strato interessato dal gelo;
- il terreno di fondazione non dovrà subire rimaneggiamenti e deterioramenti prima della costruzione delle opere;
- eventuali acque ruscellanti o stagnanti dovranno essere allontanate dagli scavi;
- il piano di posa degli elementi strutturali di fondazione dovrà essere regolarizzato e protetto con conglomerato magro o altro materiale idoneo;
- è opportuno prevedere un unico piano di posa delle fondazioni (alla stessa profondità);
- particolare attenzione dovrà essere posta alla realizzazione degli sbancamenti; prima dell'esecuzione degli scavi dovranno essere predisposte opportune opere provvisorie di sostegno e, in caso di esecuzione di scavi non sostenuti con altezza superiore a 1.0 metri la pendenza dovrà essere $< 30^\circ$.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei terreni al fine di verificare eventuali contaminazioni da attività pregresse nell'area si rimanda agli adempimenti delle normative vigenti.

VEGETAZIONE E ASPETTI NATURALISTICI

In merito alla progettazione e gestione del sistema del verde complessivamente inteso, facente parte del P.R.U. *Novello* si ritiene innanzitutto opportuno sottolineare che la progettazione unitaria dell'area del parco appare un elemento di fondamentale importanza. La progettazione sotto un'unica regia, infatti, fornisce maggiori garanzie sul raggiungimento degli obiettivi sia legati alla massima

compenetrazione del verde, declinato nelle diverse tipologie individuate nel progetto, all'interno dei lotti residenziali, che funzionali al collegamento delle varie parti della città. In tale ottica, analogamente a quanto avviene per la progettazione dei singoli comparti per i quali, a livello di norme tecniche, viene esplicitata la necessità di provvedere ad una progettazione unitaria, si ritiene che anche per quanto riguarda la progettualità sul parco, debba essere inserito un disposto normativo di riferimento nel quale questo aspetto assuma carattere prescrittivo.

Si concorda appieno con quanto previsto dal cronoprogramma presentato in merito alla tempistica di realizzazione dell'area del parco che la pone in posizione prioritaria rispetto a tutti gli altri interventi di progetto. Conseguentemente si auspica che la progettazione di questa importante opera pubblica, che costituisce l'ossatura del P.R.U., sia avviata tempestivamente al fine di poter procedere con la sua realizzazione fin dalle prime fasi di attuazione del piano di riqualificazione urbana.

In relazione alla progettazione degli spazi a verde privato, si ritiene ampiamente auspicabile che vengano seguiti i medesimi criteri e indirizzi validi per le zone di verde pubblico, al fine di non creare interruzione del disegno ecologico-paesaggistico e di salvaguardare la continuità fruitiva e visiva tra le aree pubbliche e le aree private di uso pubblico che sono il naturale completamento dello spazio aperto.

In relazione alla parte del parco affacciata sulla ferrovia a sud e su via Cavalcavia a ovest, si ritiene che l'individuazione del sesto di impianto proposto, molto compatto e curvilineo, con riferimento alla tipologia di verde definita come Forestazione urbana, debba assumere carattere vincolante e prescrittivo in relazione alla funzione fortemente mitigativa che tale porzione di verde è chiamata a svolgere.

Si sottolinea comunque in questa sede che la porzione di area verde interclusa tra la via Cavalcavia e la parte di via Montecatini che costeggia il lato ovest del P.R.U., così come quella compresa tra la ferrovia e via Montecatini, sebbene funzionale in termini di mitigazione, non appare possedere le caratteristiche di area pubblica fruibile, proprio in relazione alla presenza delle infrastrutture citate.

Inoltre, al fine di migliorare la qualità della fruizione degli spazi pubblici, appare necessario e qualificante il progetto, prevedere, in corrispondenza dei percorsi individuati nel verde pubblico, la presenza di alberature in filari e a macchie, utili a fornire ombreggiamento con riferimento alle percorrenze pedonali e ciclo-pedonali.

In merito alle manutenzioni previste, si ritiene di massima importanza, in relazione agli obiettivi di sostenibilità e di basso impatto del P.R.U., provvedere all'irrigazione delle aree a parco interamente attraverso il recupero delle acque meteoriche, così come esplicitato nel precedente paragrafo riguardante le acque superficiali e sotterranee. Tale disposizione, conseguentemente, dovrebbe assumere carattere prescrittivo per le fasi di attuazione e gestione.

Ancora in merito alla manutenzione, posto che si concorda con il piano di durata decennale, si ritiene che la sostituzione delle fallanze prevista per gli elementi arborei, dovrebbe essere estesa anche agli impianti arbustivi laddove si constati il cattivo stato vegetativo o la morte degli elementi messi a dimora.

Relativamente ai tetti verdi, pur valutando positivamente l'intervento, si ritiene che parte della superficie ad essi destinata, coerentemente con quanto esplicitato e valutato al paragrafo "Energia" al quale si rimanda per maggiori approfondimenti, debba essere adibita alla realizzazione di impianti fotovoltaici fino al raggiungimento della quota del 20% di energia elettrica prodotta. Si ritiene inoltre che le coperture verdi assumano un più spiccato valore, dal punto di vista paesaggistico, se collocate in posizione più prossima al parco per fornire una sorta di continuità del verde su livelli diversi.

In merito agli elaborati cartografici 12.1 e 12.2, relativi all'individuazione delle aree a verde pubblico, si rileva da un lato la presenza di campiture di colore verde scuro che non trovano riscontro nella legenda, e dall'altro che il grafismo relativo al verde di quartiere, seppur presente in legenda non appare, nella medesima forma, nel disegno grafico. Si richiede pertanto di modificare tali elaborati.

Relativamente alla procedura di screening, verificato che nel Rapporto Ambientale si specifica che i parcheggi saranno tutti ombreggiati, si evidenzia, dall'analisi delle Tavole 12.1 e 12.2, che sia il parcheggio pubblico denominato P2 P, situato nel comparto 4, che il parcheggio pubblico sulla Via Piersanti - Mattarella, situato nel Comparto 5, non presentano alberature. Si ritiene necessario, conseguentemente, modificare gli elaborati progettuali inserendo elementi arborei adeguati in dimensioni e quantità.

Alla luce di quanto sopra complessivamente considerato, si formulano le seguenti prescrizioni:

C.8 La progettazione del parco, posta in capo alla Società di trasformazione urbana Novello S.p.A., o in accordo con gli Uffici dell'Amministrazione comunale, deve sottostare ad un progetto unitario che garantisca il recepimento dei criteri generali evidenziati nel Rapporto Ambientale e riferiti all'integrazione del parco con il contesto circostante e alla penetrazione degli elementi stessi del parco all'interno dei singoli comparti. La realizzazione del parco, inoltre, come previsto dal cronoprogramma presentato, deve avvenire a partire dalle prime fasi di attuazione del P.R.U..

C.9 In merito agli interventi a verde, da realizzarsi secondo la tipologia "Forestazione urbana", vista la funzione prevalentemente mitigativa che gli stessi sono chiamati a svolgere, si ritiene che l'attuazione tramite impianti arborei con sesto molto compatto e curvilineo, debba essere assunta all'interno del corpo normativo del P.R.U..

C.10 Gli elaborati cartografici individuati come 12.1 e 12.2, relativi all'individuazione delle aree a verde pubblico, devono essere modificati al fine di fornire una corrispondenza tra la legenda e il disegno grafico, sia per quel che riguarda le campiture di colore verde scuro, che non trovano riscontro nella legenda, sia per il grafismo relativo al verde di quartiere, che seppur presente in legenda non appare, nella medesima forma, nel disegno.

C.11 Con specifico riferimento alla procedura di verifica (*screening*), si evidenzia la necessità di modificare le tavole 12.1 e 12.2, inserendo, nei parcheggi pubblici P2 P (Comparto 4) e via Piersanti – Mattarella (Comparto 5), elementi arborei funzionali all'ombreggiatura dei posti auto, adeguati in numero e dimensioni.

ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

Per quanto riguarda l'invarianza idraulica si condividono le conclusioni assunte dal Proponente, per cui il principio dell'invarianza idraulica all'interno dell'ambito da riqualificare è verificato poiché aumentano di fatto le superfici permeabili.

La vulnerabilità dell'acquifero bassa e la profondità della falda fanno sì che non si riscontrino particolari problemi legati all'inquinamento della falda e, in fase di cantiere, legati alle modalità costruttive.

In relazione a quanto descritto e valutato negli elaborati progettuali, con particolare riferimento alle

disposizioni assunte all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione ed alle considerazioni espresse nel Rapporto ambientale, si condivide appieno la necessità di adottare politiche e strategie progettuali tese al risparmio ed al recupero/riutilizzo delle acque. Si ritiene pertanto necessario operare un ulteriore passaggio funzionale, interpretando le indicazioni programmatiche proposte in relazione a tale tematica ed assumendole all'interno del corpo normativo del P.R.U..

La quota potenziale di recupero delle acque meteoriche, stimata pari al 40% circa del presunto fabbisogno non potabile dovrà essere verificata anche alla luce delle prescrizioni di cui all'art. 12 delle Norme Tecniche di Attuazione. Ci si riferisce, in particolare, alla prescrizione di cui al suddetto art. 12, al comma 5 ("Le aree adibite a parcheggio devono essere trattate con pavimentazioni che consentano almeno il 50% della permeabilità del suolo"), che non pare raccordarsi pienamente con la stima nel Rapporto ambientale in merito ai parcheggi a raso (per i quali si prevede un recupero minimo pari all'80% delle acque di pioggia).

Secondo le indicazioni programmatiche fornite, si prevede inoltre la possibilità di irrigare le aree a parco tramite recupero delle acque meteoriche e la previsione di vasche per l'accumulo idrico. A tale finalità potrà concorrere la realizzazione dei previsti laghetti, progettualità che peraltro consente la migliore contestualizzazione paesaggistica e naturalistica dell'intervento. A questo proposito si fa notare che nella documentazione presentata, non vengono date informazioni esaustive circa le caratteristiche ed il posizionamento del laghetto, né tanto meno sui volumi d'acqua coinvolti nel recupero.

Alla luce delle considerazioni esposte e stante gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di qualità urbana assunti dal P.R.U., si ritiene necessario definire, all'interno del corpo normativo, le migliori e più efficaci soluzioni legate al risparmio idrico ed al recupero e riutilizzo degli apporti meteorici, da assumersi quale elemento progettuale organico e coerente nelle sue diverse parti.

Certi infatti di essere nella consapevolezza che l'intenso sfruttamento del territorio, con conseguente crescente impermeabilizzazione dei suoli influenza negativamente il ciclo naturale dell'acqua, disturbando l'equilibrio fra precipitazione, evaporazione, alimentazione della falda acquifera e deflusso superficiale. L'impermeabilizzazione del territorio dovuta all'urbanizzazione comporta infatti i seguenti effetti negativi:

- le fognature sono sovraccaricate quando piove intensamente: il notevole deflusso superficiale causato dalla crescente impermeabilizzazione del suolo viene in massima parte convogliato in reti fognarie, che possono risultare idraulicamente insufficienti a ricevere le piogge intense, determinando quindi rigurgiti in strada;
- l'alimentazione della falda acquifera viene ridotta: se vengono convogliate nella rete fognaria elevate quantità d'acqua meteorica, l'acqua si infiltra in misura notevolmente ridotta. Ciò comporta un abbassamento rilevante del livello della falda acquifera;
- il microclima peggiora: se l'acqua meteorica viene drenata rapidamente dalle superfici impermeabilizzate solamente una minima parte può evaporare. Ciò comporta una diminuzione dell'umidità dell'aria e un aumento della temperatura nell'ambiente circostante;
- lo smaltimento delle acque meteoriche è molto costoso: per lo smaltimento delle acque meteoriche tramite fognatura separata o mista sono necessarie reti fognarie di dimensioni rilevanti e a volte anche impianti per la ritenzione ed il trattamento delle acque meteoriche che richiedono però elevati costi d'investimento e di gestione.

Alla luce delle considerazioni sopra espresse, si ritiene necessario che la progettazione attuativa dell'ambito interpreti ed assuma le seguenti indicazioni:

C.12 La gestione delle risorse idriche dovrà tendere a massimizzare la chiusura del ciclo idrico, in tal senso, si ritiene che particolare attenzione dovrà essere dedicata al recupero/riutilizzo delle acque meteoriche.

Nello specifico:

- le acque dei piazzali e dei parcheggi non possono essere convogliate nelle acque bianche né in quelle miste, senza un trattamento adeguato;
- le acque provenienti dai pluviali dei tetti verdi, nonché dagli spazi pedonali possono essere riutilizzate completamente. Qualora si decidesse di non realizzare il laghetto destinato alla raccolta delle acque da cui poi attingere per l'irrigazione si devono individuare sistemi locali di raccolta delle acque che servano i singoli blocchi abitativi e provvedano all'irrigazione delle aree verdi più prossime. In alternativa, è possibile prevedere la realizzazione di serbatoi di raccolta interrati alimentati dai pluviali da cui attingere per l'irrigazione locale;
- al fine di favorire il ravvenamento della falda il laghetto e/o i serbatoi interrati dovrebbero/potrebbero prevedere sistemi di troppo pieno al fine di convogliare parte dell'acqua recuperata per l'alimentazione della falda;
- la pavimentazione semipermeabile dei parcheggi a raso non deve permettere che i prodotti dello scarico dei mezzi e gli eventuali sversamenti accidentali vadano ad infiltrarsi nel terreno inquinandolo. Deve quindi prevedersi un sistema di sottofondo drenante e filtrante che consenta sì il deflusso delle acque ma anche la ripulitura delle stesse;
- per quanto riguarda il Comparto 5 si osserva la presenza di un'area pavimentata di dimensioni importanti e con una decisa inclinazione. Fermo restando che l'invarianza idraulica è verificata, si ritiene che in caso di forte pioggia la geometria dell'area potrebbe creare delle criticità si prescrive quindi di prevedere adeguata regimazione delle acque sui piazzali del comparto 5 al fine di evitare possibili criticità. Si può in questo caso verificare la possibilità di accoppiare la regimazione all'utilizzo di pozzi perdenti.

MONITORAGGIO

Tenuto conto degli obiettivi assunti alla base del Programma di Riqualificazione Urbana e di quanto è emerso in sede di valutazione, si ritiene indispensabile assicurare il monitoraggio delle componenti legate agli aspetti di congestione da traffico veicolare, di risparmio energetico, nonché a quelli inerenti la realizzazione/manutenzione del verde pubblico e la gestione sostenibile del ciclo delle acque.

In tal senso, si prescrive quanto segue:

C.13 Il sistema di monitoraggio previsto nell'ambito della procedura di V.A.S. dovrà prevedere indicatori atti a misurare, in fase di attuazione del comparto, le seguenti grandezze:

- livello di congestione della rete stradale del comparto e del suo intorno nell'ora di punta di un giorno ferialo medio, assumendo quali informazioni di base i dati di traffico monitorati secondo le modalità e le scansioni temporali definite al precedente punto C.1;
- infrastrutturazione energetica del comparto, con particolare riferimento alla rete di teleriscaldamento, all'introduzione di sistemi energetici a fonti energetiche rinnovabili ed alla prestazione energetica degli edifici;
- realizzazione dei tetti verdi (localizzazione e superficie coperta);
- eventuale realizzazione di sistemi per la raccolta delle acque meteoriche;

- realizzazione del verde pubblico (essenze piantumate e attività di manutenzione operata - sistema di irrigazione e sostituzione delle fallanze);

A completa realizzazione del comparto, si richiede di contabilizzare, con opportuni indicatori, almeno le seguenti grandezze:

- livello di congestione della rete stradale del comparto e del suo intorno nell'ora di punta di un giorno feriale medio, assumendo quali informazioni di base i dati di traffico monitorati secondo le modalità e le scansioni temporali definite al precedente punto C.1;
- consumi energetici (termici ed elettrici) distinti per edificio e per funzioni insediate e livello di copertura di tale fabbisogno operato mediante il teleriscaldamento e mediante impianti F.E.R. (fotovoltaico);
- copertura del fabbisogno irriguo mediante l'utilizzo degli apporti meteorici.

Si ritiene altresì utile, come già espresso in sede di valutazione dell'analogo Accordo di programma *Parco Europa*, ricercare opportuni indicatori per la valutazione degli effetti delle trasformazioni urbanistiche anche in relazione al monitoraggio dello stato di qualità dell'aria e del clima acustico, a partire dai dati di traffico rilevati ed utilizzando, eventualmente, sistemi modellistici previsionali.

Dato atto che:

1. ai sensi dell'art. 28 della L.R. 18 maggio 1999, n. 9, come modificata dalla L.R. 16 novembre 2000, n. 35, le spese istruttorie relative alla procedura di verifica (*screening*) sono a carico del proponente e sono determinate forfettariamente dall'autorità competente in relazione al valore dell'opera o dell'intervento;
2. in particolare, nel caso in esame, trattandosi di una procedura di verifica (*screening*), si ritiene che le spese istruttorie sopra richiamate debbano essere quantificate in misura pari allo 0,03% del valore dell'intervento, in considerazione della complessità della valutazione effettuata;
3. risulta però attualmente impossibile determinare l'importo delle spese istruttorie dovute alla Provincia di Forlì - Cesena, in quanto il soggetto proponente non ha indicato nella documentazione trasmessa il valore dell'intervento;

Tutto ciò premesso e richiamato quanto evidenziato nella premessa narrativa;

Visto il parere favorevole espresso dal Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale in merito alla regolarità tecnica della proposta, ai sensi dell'art. 49 del D.lgs. n. 267/2000;

A voti unanimi;

DELIBERA

1. In relazione all'Accordo di programma in variante alla pianificazione urbanistica denominato Novello, sottoscritto dal Comune di Cesena, dalla Provincia di Forlì - Cesena e dai soggetti privati interessati dall'Accordo medesimo in sede di Conferenza preliminare tenutasi in data 31 gennaio 2011, di formulare le seguenti osservazioni, ai sensi dell'art. 40 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii.:

A.1 Stante il rispetto della disciplina delle attività commerciali così come definita dalla vigente normativa, si ritiene necessario portare a congruenza gli elaborati in relazione alle destinazioni d'uso ammesse e previste nell'ambito da riqualificare.

A.2 Si ritiene necessario definire univocamente l'oggetto di cui trattasi all'art. 7, comma 1, delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U. (pista ciclabile, percorso promiscuo ciclopedonale, ovvero coesistenza di entrambe le tipologie), anche ai fini della normativa cui riferirsi per la progettazione, ed associare quindi l'esatta cartografia di progetto alla norma prescrittiva.

A.3 Valutando positivamente la disposizione di cui al punto 7) dell'Allegato programmatico alle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U., anche in relazione agli obiettivi di sostenibilità assunti dal P.R.U., si ritiene necessario che essa costituisca norma vincolante e che quindi sia assunta all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione aventi carattere prescrittivo.

A.4 Valutando positivamente la disposizione di cui al punto 13) dell'Allegato programmatico alle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.U., anche in relazione agli obiettivi di sostenibilità assunti dal P.R.U., si ritiene opportuno che quanto disposto possa diventare uno dei criteri di valutazione all'atto della eventuale predisposizione del Progetto Unitario.

A.5 Si ritiene che entrambe le ipotesi proposte in merito alla localizzazione di un nuovo istituto per l'istruzione superiore, sebbene definibili su differenti scenari temporali, siano funzionali ed appropriate, sia dal punto di vista urbanistico che ambientale.

Sarà pertanto necessario pervenire, preliminarmente alla sottoscrizione conclusiva dell'Accordo di programma in oggetto, all'individuazione ed alla contestuale condivisione di una soluzione definitiva.

- 2. Di esprimere parere favorevole, in relazione alla compatibilità delle previsioni oggetto di Accordo di programma con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008, parere favorevole.**
- 3. Di esprimere parere motivato positivo, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e di escludere, ai sensi dell'art. 10, comma 1 della L.R. 18 maggio 1999, n. 9 e s.m.i. così come integrata dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. il progetto di parcheggi pubblici con capacità superiore a 500 posti auto nell'ambito del P.R.U. *Novello* dall'ulteriore procedura di V.I.A., a condizione che vengano complessivamente rispettate le prescrizioni di seguito riportate:**

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 riferire lo scenario al 1° anno (ricostruzione/validazione dello stato *ante operam*), al termine del 3° anno (realizzazione

- del parco sopra Secante e degli alloggi 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;
- 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.

Si confermano altresì i richiamati punti di monitoraggio dei flussi di traffico afferenti il P.R.U. *Novello*, disposti all'intersezione fra la Via Cavalcavia, la Via Daltre e la Via Togliatti e la Via Madonna dello Schioppo ed all'intersezione fra la Via Madonna dello Schioppo e la Via Ravennate.

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.

C.2 Si invita l'Amministrazione Comunale a valutare, nel più minuto disegno edilizio ed urbanistico dei comparti propedeutico al rilascio del necessario titolo abilitativo (e, laddove previsto, all'interno del Progetto Unitario) l'opportunità di prevedere specifiche misure incentivanti l'utilizzo di sistemi di trasporto alternativi al mezzo privato (a partire dalle proposte avanzate nel Rapporto ambientale e sommariamente descritte al precedente paragrafo 6.1). L'assunzione di tali (o simili) puntuali misure, potranno sostenere ed amplificare i vantaggi delle previsioni di Piano volte a favorire una mobilità più sostenibile.

C.3 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.

C.4 Si ritiene necessario eseguire i seguenti rilievi fonometrici:

- I. rilievo 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 ricettori nn. 60, 44, 48, 83, 69, 89 (identificati nell'ambito dell'elaborato "Valutazione di clima acustico - Integrazioni" - giugno 2011), secondo le modalità stabilite dalla normativa vigente;
- II. rilievo per la misura del rumore ferroviario, in prossimità dei ricettori nn. 48 e 69 (identificati nell'ambito dell'elaborato "Valutazione di clima acustico - Integrazioni" - giugno 2011), secondo le modalità stabilite dall'Allegato D, punto 1, del D.M. 16 marzo 1998.

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.

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. Tale monitoraggio dovrà essere eseguito con oneri a carico dei soggetti attuatori.

C.5 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.

C.6 Durante le attività di cantiere relative alla realizzazione delle opere oggetto della procedura di verifica (*screening*), dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia mediante l'impiego delle più idonee attrezzature operanti in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che mediante una adeguata organizzazione delle singole attività, che tramite la realizzazione di misure di mitigazione temporanee ove necessarie, al fine di garantire il rispetto dei limiti vigenti per tali attività presso tutti i ricettori presenti.

Nello specifico dovranno essere progettati e realizzati dai soggetti attuatori, a proprio carico, adeguati interventi di gestione/mitigazione e bonifica acustica temporanei necessari per garantire il rispetto dei limiti vigenti presso tutti i ricettori presenti.

Le comunicazioni della data di inizio lavori per le attività di cantiere relative alle opere in oggetto dovranno essere trasmesse al Comune di Cesena e all'Amministrazione Provinciale di Forlì - Cesena, Servizio Pianificazione Territoriale.

C.7 Stante il rispetto delle disposizioni definite dal D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 192 "Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia" e s.m.i.,

così come dettagliate nell'“Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici” di cui alla del. G.R. 156/2008, si ritiene necessario:

- che nella successiva attuazione delle previsioni urbanistiche oggetto del P.R.U. costituisce norma di riferimento in materia energetica la L.R. 26/2004, e specificamente la parte relativa agli adempimenti previsti al fine di assicurare il contenimento dei consumi energetici nei tessuti urbani, favorire la valorizzazione delle fonti rinnovabili ed assimilate di energia, promuovere la dotazione e fruibilità di altri servizi energetici di interesse locale. Pertanto dovrà trovare specifica applicazione il comma 4, lett. a), dell'art. 5 della citata legge, il quale recita che “per gli interventi di nuova urbanizzazione di superficie utile totale superiore ai 1.000 mq., sia valutata in fase di progetto la fattibilità tecnico-economica dell'applicazione di impianti di produzione di energia basati sulla valorizzazione delle fonti rinnovabili, impianti di cogenerazione, pompe di calore, sistemi centralizzati di riscaldamento e raffrescamento”;
- il ricorso al fotovoltaico, così come riferito all'interno del Rapporto ambientale, a parziale copertura del fabbisogno di energia elettrica deve essere assunto nelle Norme di Attuazione, ad integrazione dell'art. 14 “Norme per il risparmio energetico negli edifici”;
- in tal senso, si invita altresì l'Amministrazione Comunale a valutare la possibilità di portare la copertura del fabbisogno di energia elettrica mediante il ricorso al sistema fotovoltaico integrato nelle coperture al 20%, in piena coerenza con gli obiettivi di sostenibilità definiti a livello europeo. Le restanti coperture saranno allestite con i tetti verdi secondo quanto già previsto dal progetto ed in conformità con le disposizioni di cui al punto “Vegetazione e aspetti naturalistici”.

C.8 La progettazione del parco, posta in capo alla S.T.U. Novello S.p.A., o in accordo con gli Uffici dell'Amministrazione comunale, deve sottostare ad un progetto unitario che garantisca il recepimento dei criteri generali evidenziati nel Rapporto Ambientale e riferiti all'integrazione del parco con il contesto circostante e alla penetrazione degli elementi stessi del parco all'interno dei singoli comparti. La realizzazione del parco, inoltre, come previsto dal cronoprogramma presentato, deve avvenire a partire dalle prime fasi di attuazione del P.R.U..

C.9 In merito agli interventi a verde, da realizzarsi secondo la tipologia “Forestazione urbana”, vista la funzione prevalentemente mitigativa che gli stessi sono chiamati a svolgere, si ritiene che l'attuazione tramite impianti arborei con sesto molto compatto e curvilineo, debba essere assunta all'interno del corpo normativo del P.R.U..

C.10 Gli elaborati cartografici individuati come 12.1 e 12.2, relativi all'individuazione delle aree a verde pubblico, devono essere modificati al fine di fornire una corrispondenza tra la legenda e il disegno grafico, sia per quel che riguarda le campiture di colore verde scuro, che non trovano riscontro nella legenda, sia per il grafismo relativo al verde di quartiere, che seppur presente in legenda non appare, nella medesima forma, nel disegno.

C.11 Con specifico riferimento alla procedura di verifica (*screening*), si evidenzia la necessità di modificare le tavole 12.1 e 12.2, inserendo, nei parcheggi pubblici P2 P (Comparto 4) e via Piersanti – Mattarella (Comparto 5), elementi arborei funzionali all'ombreggiatura dei posti auto, adeguati in numero e dimensioni.

C.12 La gestione delle risorse idriche dovrà tendere a massimizzare la chiusura del ciclo idrico, in tal senso, si ritiene che particolare attenzione dovrà essere dedicata al recupero/riutilizzo delle acque meteoriche.

Nello specifico:

- le acque dei piazzali e dei parcheggi non possono essere convogliate nelle acque bianche né in quelle miste, senza un trattamento adeguato;
- le acque provenienti dai pluviali dei tetti verdi, nonché dagli spazi pedonali possono essere riutilizzate completamente. Qualora si decidesse di non realizzare il laghetto destinato alla raccolta delle acque da cui poi attingere per l'irrigazione si devono individuare sistemi locali di raccolta delle acque che servano i singoli blocchi abitativi e provvedano all'irrigazione delle aree verdi più prossime. In alternativa, è possibile prevedere la realizzazione di serbatoi di raccolta interrati alimentati dai pluviali da cui attingere per l'irrigazione locale;
- al fine di favorire il ravvenamento della falda il laghetto e/o i serbatoi interrati dovrebbero/potrebbero prevedere sistemi di troppo pieno al fine di convogliare parte dell'acqua recuperata per l'alimentazione della falda;
- la pavimentazione semipermeabile dei parcheggi araso non deve permettere che i prodotti dello scarico dei mezzi e gli eventuali sversamenti accidentali vadano ad infiltrarsi nel terreno inquinandolo. Deve quindi prevedersi un sistema di sottofondo drenante e filtrante che consenta sì il deflusso delle acque ma anche la ripulitura delle stesse;
- per quanto riguarda il Comparto 5 si osserva la presenza di un'area pavimentata di dimensioni importanti e con una decisa inclinazione. Fermo restando che l'invarianza idraulica è verificata, si ritiene che in caso di forte pioggia la geometria dell'area potrebbe creare delle criticità si prescrive quindi di prevedere adeguata regimazione delle acque sui piazzali del comparto 5 al fine di evitare possibili criticità. Si può in questo caso verificare la possibilità di accoppiare la regimazione all'utilizzo di pozzi perdenti.

C.13 Il sistema di monitoraggio previsto nell'ambito della procedura di V.A.S. dovrà prevedere indicatori atti a misurare, in fase di attuazione del comparto, le seguenti grandezze:

- livello di congestione della rete stradale del comparto e del suo intorno nell'ora di punta di un giorno ferial medio, assumendo quali informazioni di base i dati di traffico monitorati secondo le modalità e le scansioni temporali definite al precedente punto C.1;
- infrastrutturazione energetica del comparto, con particolare riferimento alla rete di teleriscaldamento, all'introduzione di sistemi energetici a fonti energetiche rinnovabili ed alla prestazione energetica degli edifici;
- realizzazione dei tetti verdi (localizzazione e superficie coperta);
- eventuale realizzazione di sistemi per la raccolta delle acque meteoriche;
- realizzazione del verde pubblico (essenze piantumate e attività di manutenzione operata - sistema di irrigazione e sostituzione delle fallanze).

A completa realizzazione del comparto, si richiede di contabilizzare, con opportuni indicatori, almeno le seguenti grandezze:

- livello di congestione della rete stradale del comparto e del suo intorno nell'ora di punta di un giorno ferial medio, assumendo quali informazioni di base i dati di traffico

- monitorati secondo le modalità e le scansioni temporali definite al precedente punto C.1;
- consumi energetici (termici ed elettrici) distinti per edificio e per funzioni insediate e livello di copertura di tale fabbisogno operato mediante il teleriscaldamento e mediante impianti F.E.R. (fotovoltaico);
 - copertura del fabbisogno irriguo mediante l'utilizzo degli apporti meteorici.

Si ritiene altresì utile, come già espresso in sede di valutazione dell'analogo Accordo di programma *Parco Europa*, ricercare opportuni indicatori per la valutazione degli effetti delle trasformazioni urbanistiche anche in relazione al monitoraggio dello stato di qualità dell'aria e del clima acustico, a partire dai dati di traffico rilevati ed utilizzando, eventualmente, sistemi modellistici previsionali.

- 4. Di impegnare il Comune di Cesena a provvedere a comunicare al Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Forlì – Cesena il valore complessivo dei parcheggi pubblici che sono oggetto del presente procedimento di verifica (*screening*), entro e non oltre il termine di trenta giorni dal ricevimento di copia conforme all'originale del presente atto.**
- 5. Di dare mandato al Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale sia di quantificare, sulla base del valore dell'intervento comunicato dal Comune di Cesena nei termini indicati al precedente punto 4 del presente partito di deliberazione, che di richiedere al Comune di Cesena, il pagamento delle spese istruttorie dovute alla Provincia di Forlì - Cesena.**
- 6. Di trasmettere copia conforme del presente provvedimento deliberativo al Comune di Cesena per il seguito di competenza.**
- 7. Di trasmettere il presente atto al Servizio Pianificazione Territoriale per il seguito di competenza.**

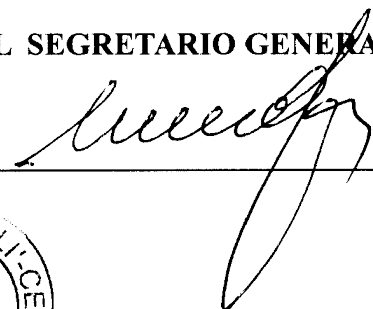
Inoltre, con separata votazione espressa in forma unanime e palese, dichiara il presente provvedimento immediatamente eseguibile, in considerazione dell'esigenza di assicurare celerità e speditezza al procedimento complesso.

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

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO GENERALE

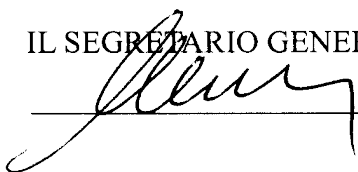




PUBBLICAZIONE ed ESECUTIVITA'

Il sottoscritto certifica che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo on line di questa Provincia dal _____ - 5 AGO. 2011 _____ per quindici giorni consecutivi e diviene esecutiva dopo il decimo giorno dalla predetta data.

IL SEGRETARIO GENERALE



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

IL SEGRETARIO GENERALE

