



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

GIUNTA PROVINCIALE

SEDUTA DEL 03 Aprile 2012

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

Presiede il VICE PRESIDENTE RUSSO GUGLIELMO.

Assiste il VICE SEGRETARIO GENERALE MARTINELLI MASSIMO.

Il numero è legale, la seduta è aperta.

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

PROT. GEN. N. 33765/2012 DELIBERAZIONE N. 131

**COMUNE DI FORLÌ'. PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA
RELATIVO AD UN'AREA UBICATA IN FREGIO A V.LE BOLOGNA E CLASSIFICATA NEL
PSC/POC COME "T 4.7 ZONA TERZIARIA DI ESPANSIONE DI NUOVA PREVISIONE"
PARERE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008; FORMULAZIONE OSSERVAZIONI
AI SENSI DELL'ART. 35 (4° COMMA) DELLA L.R. 20/2000 E S.M.I.; PARERE AI SENSI
DELL'ART. 5 DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II..**

LA GIUNTA PROVINCIALE

Vista la richiesta del Comune di Forlì relativa al Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata, da realizzarsi in un'area classificata "*T 4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione*", in fregio a V.le Bologna, trasmessa a questa Amministrazione Provinciale in data 16/11/2011 ed assunta al prot. prov.le n. 111796 del 17/11/2011 e volta a richiedere i seguenti pareri:

- parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008;
- parere ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006/parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 ovvero ai sensi dell'art. 12 del D.lgs 152/2006 e ss.mm.ii.;
- formulazione osservazioni ai sensi dell'art. 35 (4° comma) della L.R. 20/2000 e s.m.i.;

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

Constatato che gli elementi salienti che caratterizzano il Piano in oggetto sono così descrivibili:

- Il Piano interessa l'attuazione di un'area, zonizzata come *T4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione*, di forma irregolare e di andamento planimetrico non pianeggiante, collocata a ovest della città di Forlì, in fregio a V.le Bologna;
- il POC suddivide il comparto in due aree: quella a destinazione commerciale-terziaria, con previsione di medio-piccola struttura di vendita (superficie inferiore a mq. 1.500) e quella destinata alle opere pubbliche di seguito elencate:
 - parcheggio, con accesso da viale Bologna,
 - verde pubblico suddiviso in un'area a sud del comparto, una in fregio al parcheggio di pertinenza e un'altra al perimetro est del comparto stesso,
 - strada carrabile posta a sud del comparto per consentire l'accesso al lotto e relativi marciapiedi;
- I parametri urbanistico-edilizi di progetto prevedono:
 - *superficie territoriale del comparto: mq. 13.527;*
 - *superficie fondiaria: mq. 4.535;*
 - *superficie complessiva edificabile: mq. 2.721;*
 - *superficie a verde pubblico: mq. 5.197,05 (di cui mq. 2.000 destinati alla vasca di laminazione e mq. 406,60 come fascia alberata a confine est col lotto limitrofo);*
 - *parcheggio pubblico mq. 2.344 (posti auto 71);*
 - *Ut = 0,40 mq/mq;*
 - *Uf = 0,60 mq/mq;*
 - *superficie permeabile > o = al 30%;*
 - *distanza minima dai confini di proprietà: ml. 5.00 e dagli edifici: ml. 10.00;*

- le opere di urbanizzazione primaria, eccedenti lo standard minimo di legge (mq. 792,90 di parcheggio pubblico e mq. 3.564,45 di verde pubblico), sono previste a scomputo del contributo di costruzione;
- nell'area a destinazione commerciale-terziaria il progetto prevede la realizzazione di un edificio, in fregio al parcheggio pubblico su V.le Bologna, con un piano interrato adibito a parcheggio privato ad uso delle attività previste e la superficie commerciale collocata al piano terra; la funzione principale sarà quella destinata a supermercato alimentare a cui si aggiungeranno 4 unità ad uso artigianato di servizio e pubblico esercizio;
- il supermercato alimentare copre una superficie di mq. 2.000 ed avrà una superficie di vendita fino ai 1.500 mq. (medio-piccola struttura di vendita);
- le opere di urbanizzazione consistono: nella realizzazione di una strada a fondo cieco, con carreggiata di mt. 7.00 a doppio senso di marcia, marciapiedi perimetrali ed aree verdi laterali, il tutto con innesto su via Plinio il Vecchio;
- riguardo le aree di parcheggio, viene previsto il collegamento con il parcheggio esistente, fuori comparto sul lato Forlì, e le opere necessarie alla riorganizzazione di quest'ultimo;
- l'area a verde pubblico viene collocata, in conformità a quanto stabilito dal POC, a sud del comparto e su di essa viene prevista la vasca di laminazione necessaria all'invarianza idraulica;
- le opere previste saranno corredate da tutti gli impianti e reti tecnologiche previste a carico dei soggetti attuatori;
- le modifiche non sostanziali al POC riguardano la distanza della pensilina aggettante, collocata sul fronte dell'edificio, a confine con il parcheggio pubblico e quella del fabbricato dalla strada di lottizzazione che saranno inferiori a quelle stabilite, quest'ultima sarà di mt. 7.00 anziché 10.00, mentre l'ascensore ha una distanza di soli 2mt.;

Constatato che la valutazione ambientale del proponente, condotta come verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., non ravvisa impatti rilevanti nel piano in oggetto implicitamente escludendo la necessità di una procedura di VAS, di cui agli articoli da 13 a 18 del decreto sopra citato, basandosi sui presupposti di seguito sintetizzati:

- il progetto prevede la realizzazione di un'area classificata "*T4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione*", in fregio a V.le Bologna;
- il PRG prevede che la nuova strada di lottizzazione del piano in oggetto permetta l'accesso all'area limitrofa, classificata come "*ZNI (b) 16 a zona di espansione*", di prossima realizzazione e subordinata alla realizzazione del PUA in oggetto;
- si riduce l'impiego delle risorse energetiche non rinnovabili attraverso l'installazione dei pannelli solari;
- l'intervento edilizio è progettato in modo che non comprometta l'acquifero esistente, prevedendo lo scavo per le fondazioni ad una quota superiore a quella della falda acquifera;
- l'impatto ambientale più problematico è costituito dall'impatto acustico che è stato affrontato in modo da ridurre la portata sia per quanto riguarda l'attestamento su V.le Bologna per il quale la distanza di 45.00 mt. del fabbricato viene considerata sufficiente a permettere il riparo dal traffico prodotto sull'asse viario di V.le Bologna, sia riguardo al rumore prodotto dall'attività di carico scarico merci verso i recettori presenti e futuri,

riguardo ai quali si è previsto di realizzare una barriera anti rumore sul confine con la nuova zona residenziale e di una pensilina in corrispondenza della zona dello scarico/carico;

- sono rispettati i parametri urbanistici previsti dalla variante Generale del PRG mentre per quanto riguarda la riduzione della distanza del fabbricato dalla strada di lottizzazione (mt. 7.00 anziché 10.00), si è chiesta deroga attraverso l'art. 8 comma 10 del POC; tale deroga è stata giustificata dal fatto che la strada in questione è essenzialmente a servizio dell'attività e quindi non a traffico consistente;
- i problemi collegati al traffico relativamente alle manovre di ingresso ed uscita dal parcheggio a V.le Bologna saranno risolti inserendo una terza corsia nel mezzo della carreggiata su V.le Bologna che interesserà un tratto di strada pari a 300 ml.; in tale tratto sono stati considerati tutti i passi carrai prospicienti il tratto interessato;
- la sagomatura dell'aiuola, che delimita la carreggiata stradale dalla pista ciclabile, permetterà di realizzare una fermata d'autobus che consentirebbe, data la capienza complessiva dei parcheggi pari a 106 posti auto, lo scambio modale tra mezzi di trasporto;
- le aree verdi, abbondantemente piantumate, consentiranno la conservazione della fauna e della flora selvatiche;
- l'area in esame è inserita all'interno delle zone di tutela della pianura centuriata, rispetto a cui non si evidenziano particolari problematiche.

Richiamate le competenze provinciali in materia di pianificazione attuativa, per cui:

- in ossequio all'art. 35, comma 4 della L.R. 20/2000 come modificata dalla L.R. 6/2009, la Giunta Provinciale può formulare osservazioni relativamente a previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello superiore alle quali i Comuni sono tenuti, in sede di approvazione del piano attuativo, ad adeguarsi ovvero ad esprimersi sulle stesse con motivazioni puntuali e circostanziate;
- il parere sulla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2002 (ex parere art. 13 della L. 64/74), deve essere espresso nell'ambito delle riserve o degli atti di assenso comunque denominati, resi dalla Provincia nel corso del procedimento di approvazione dello strumento urbanistico, quindi nell'ambito della formulazione delle osservazioni di cui al presente atto;

Richiamato per il caso specifico che:

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

Dato atto che:

- in adempimento a quanto previsto al comma 2 dell'art. 12 del suddetto decreto, per il caso in esame sono stati individuati quali soggetti competenti in materia ambientale AUSL di Forlì e ARPA che si sono espressi:

- ARPA, con parere prot. PGFC/2011/11648 del 22.11.2011 (agli atti con prot. prov. n. 113482/2011), dichiarando parere favorevole all'esclusione da VAS del Piano in oggetto;
- A.U.S.L., con parere prot. 0017805 del 27.03.2012, pervenuto in data 28.03.2012, (agli atti con prot. prov. n. 32892 del 29.03.2012), anch'esso favorevole alla esclusione dalla V.A.S.;

- con nota del Comune, pervenuta in data 08.02.2012, acquisita agli atti provinciale con prot. n. 11964 del 09.02.2012, è stata inviata a questa Provincia dichiarazione che è pervenuta una osservazione a seguito degli adempimenti di pubblicazione e deposito, da parte della Circoscrizione n. 2 – Comitato di Quartiere Romiti, allegata in copia.

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Nazionale;

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Regionale:

- Piano Territoriale Regionale, approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 276 del 03.02.2010;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale, approvato con deliberazioni del Consiglio Regionale n. 1338 in data 28.01.1993 e n. 1551 in data 14.07.1993;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti, approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 1322 del 22 dicembre 1999;
- Piano di Tutela delle Acque Regionale (PTA), approvato dall'Assemblea Legislativa con Deliberazione n. 40 del 21 dicembre 2005;
- Piano stralcio per il rischio idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli approvato con deliberazione della Giunta Regionale 17 marzo 2003 n. 350;

Visti gli strumenti di Pianificazione e Programmazione Territoriale Provinciale:

- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato dal Consiglio Provinciale con deliberazione n. 68886/146 del 14.09.2006;
- il Piano Provinciale di gestione dei rifiuti, approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 71491/150 del 30.07.07;
- il Piano Infraregionale delle attività estrattive approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 12509/22 in data 19.02.2004;
- il Piano di Gestione della qualità dell'aria, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 84071/175 del 24.09.2007;
- la Variante integrativa al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvata dal Consiglio Provinciale con deliberazione n.70346 del 19.07.2010;

CONSIDERATO

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

L'area è ubicata a Ovest del centro abitato di Forlì, in zona di pianura, alla quota di circa 25 m. s.l.m., immediatamente a monte della Via Emilia. I sedimenti presenti sono alluvionali continentali, di origine fluviale e di età olocenica. Le indagini eseguite (prove CPT) hanno evidenziato nell'area la presenza di litologie prevalentemente fini (limoso – argillose), con intercalazioni di livelli sabbiosi. Alla profondità di circa 9 metri è segnalato il primo banco ghiaioso. Le analisi del rischio di liquefazione, evidenziano un rischio estremamente basso, con un Potenziale di liquefazione $Pl=0,66$.

La presenza di litologie fini argillose nei primi metri, crea le condizioni per importanti cedimenti, che vengo preliminarmente quantificati in circa 4 cm con una carico di soli 0,3 kg/cm² (fondazione a platea). L'area è indicata a vulnerabilità idrogeologica “estremamente elevata” nelle tavole di tutela idrogeologica del PSC. Anche se la relazione geologica esclude possibili interferenze con la falda nella realizzazione dell'opera, saranno comunque rispettate le prescrizioni di cui all'art. 50 delle NTA del PSC.

L'indagine sismica ha evidenziato una frequenza caratteristica di sito intorno ad 1 Hz, ma anche un picco secondario a 5 Hz,. In fase di progettazione esecutiva, il progettista dovrà tener conto di tali dati per evitare fenomeni di risonanza del sistema edificio/terreno in caso di sisma.

Sulla base delle analisi e dei dati contenuti nella “Relazione geologica e geotecnica”, con integrazioni, a firma dei Dott. Geoll. Fabio Zaffagnini e Mario Casadio, il Servizio scrivente esprime parere favorevole nei confronti delle previsioni del Piano in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, con la seguente prescrizione:

- In fase di progettazione esecutiva, saranno attentamente valutati i carichi da applicare al terreno di fondazione, per evitare l'insorgere di importanti cedimenti assoluti e differenziali; inoltre il progettista dovrà tener conto dei dati emersi dall'indagine geofisica preliminare, per evitare fenomeni di risonanza del sistema edificio/terreno in caso di sisma.

B) Formulazione osservazioni ai sensi dell'art. 35 (4° comma) della L.R. 20/2000 e s.m.i.

Il presente Piano Attuativo dà forma alla previsione commerciale validata dal POC (n. 50 della Tavola A del Commercio e del relativo allegato) di una medio-piccola struttura di vendita (fino a 1.500 mq.) a tipologia mista, mantenendo una sostanziale conformità allo stesso. Le modifiche apportate attengono ad aspetti di dettaglio non influenti ai fini della complessiva organizzazione del sito e delle relazioni funzionali con l'intorno. Tali modifiche si concretizzano in:

- collegamento diretto del parcheggio pubblico su Viale Bologna con quello limitrofo If 2 esistente;
- inserimento di una fascia di verde pubblico tra il parcheggio e la pista ciclabile, in continuità con quella esistente.

Va tuttavia evidenziato che, trattandosi di previsione commerciale esterna al perimetro del territorio urbanizzato, essa soggiace ai limiti definiti al comma 6 dell'art. 67 del PTCP, per cui vanno escluse dalla pianificazione comunale *ulteriori localizzazioni di strutture commerciali frontistanti la Via Emilia o direttamente gravanti su di essa*. A tal proposito è necessario richiamare quanto segue:

- la previsione commerciale (*ambito commerciale n.50*) nell'Ambito "*T 4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione*" in oggetto è stata re-introdotta nella pianificazione comunale con specifica variante al POC in materia di programmazione commerciale adottata con deliberazione consiliare n.79 del 14/04/2009;
- su tale previsione commerciale la Provincia, con deliberazione n. 433 del 26.08.2008, aveva già proposto lo stralcio nell'ambito delle osservazioni formulate ai sensi dell'art. 15, comma 5 della LR 47/78 relative ad una precedente Variante al P.R.G. denominata "Programmazione Medie Strutture di Vendita", adottata con deliberazione di C.C. n. 97 del 23.06.2008 e approvata con atto C.C. n. 169 del 24.11.2008;
- la proposta di stralcio formulata dalla Provincia per tali aree, basava la propria motivazione sulla necessità di rispettare l'art. 67 del PTCP vigente, il quale ripropone la prescrizione validata dalla Conferenza Provinciale del Commercio del 21.03.2000, che esclude la possibilità di ulteriori localizzazioni, esterne ai territori urbanizzati del PRG vigente alla data di approvazione del PTCP stesso, 14.09.2006, di strutture commerciali frontistanti la via Emilia o direttamente gravanti su di essa;
- successivamente l'Amministrazione Comunale, ai fini di dare risposta al permanere di alcune esigenze di fabbisogno di aree per medie strutture di vendita, ha ritenuto con specifica variante al POC (delibera C.C. 79 del 14/04/2009) di riproporre e riconfermare l'idoneità degli ambiti commerciali nn. 48, 50 e 55 come individuati nella specifica "Tavola del commercio"; a supporto di tali scelte il Comune adduce in particolare lo stato di avanzamento dei lavori di realizzazione del sistema di mobilità tangenziale di Forlì e della relativa viabilità di supporto, aventi come finalità primaria la progressiva decongestione della viabilità urbana ricomprendente anche l'asse della Via Emilia interessato dalle previsioni: sotto tale aspetto esse non inducevano più il temuto aggravio, in termini di ulteriori flussi indotti, sulla Via Emilia, principale motivazione posta a fondamento della condizione fissata dal comma 6, allinea 6 dell'art. 67 del PTCP e alla base della richiesta di stralcio delle tre aree in oggetto;
- l'Amministrazione provinciale, con la delibera di Giunta del 06.07.2009, n. 59834/303, di formulazione delle proprie riserve ai sensi dell'art. 34 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. sulla variante al POC in materia di programmazione commerciale adottata (Del. C.C. n.79/2009), riconosceva alle considerazioni comunali un significativo grado di plausibilità in particolare rispetto allo stato di realizzazione dell'Asse di arroccamento e dei lotti relativi alla Tangenziale est, constatando effettivamente che con la realizzazione di tali infrastrutture poteva considerarsi sostanzialmente attenuata l'esigenza di evitare un aggravio, in termini di ulteriori flussi indotti, alla condizione di criticità caratterizzante la mobilità della Via Emilia; riteneva tuttavia non superato quanto definito al comma 6, allinea 6 dell'art. 67 del PTCP, sussistendo la condizione di non conformità delle tre proposte commerciali e riconfermandone pertanto la necessità di stralcio. Contestualmente la Giunta Provinciale indicava nella successiva fase della Conferenza di Pianificazione commerciale, prevista dal PTCP e temporalmente non lontana, la compiuta valutazione circa la possibilità di allocare idoneamente nuove strutture di vendita in grado di soddisfare il permanere di esigenze commerciali.
- Il Comune in sede di approvazione della variante al POC (Del. C.C. n.169 del 14/12/2009 - Allegato A) ritiene di approvare le previsioni commerciali non accogliendo la riserva, in quanto considera sostanzialmente superate le criticità

relative all'aggravio sulla via Emilia delle previsioni ed inoltre ritenendo - secondo quanto definito all'art.11, comma 1, lett.a, della L.R. 20/2000 - che nella formulazione del dispositivo dell'art.67 il comma 6 si possa considerare come “indirizzo” e non come “prescrizione” o “direttiva” con valore coattivo. La controdeduzione comunale alla riserva provinciale si esprime, infatti, come segue: *“poiché l'obiettivo sottostante alla disposizione di cui trattasi (dell'art. 67, comma 6, sesta alinea PTCP) appare sostanzialmente realizzarsi attraverso gli interventi, attuati ed in corso di attuazione, sulle infrastrutture viarie, si propone di non accogliere la riserva di cui trattasi.”*

Il POC, in sintesi, ha confermato la previsione pur in presenza di un parere negativo (proposta di stralcio) della Giunta Provinciale, ritenendo da un lato di interpretare nel significato di “indirizzo” quanto indicato dal PTCP, dall'altro di considerare quanto positivamente messo in evidenza dalla stessa delibera provinciale circa l'attenuazione degli impatti sulla Via Emilia in ragione del divenendo conformarsi del sistema tangenziale della città, ragione quest'ultima che non era stata tuttavia sufficiente a determinare un positivo pronunciamento provinciale.

Col piano ad oggi presentato emergono i seguenti ulteriori ovvero più precisi elementi sulla previsione in oggetto:

- pur non essendo pienamente sancito nella documentazione in oggetto, la nuova struttura di vendita (inferiore o uguale a 1.500 mq. di S.V.) risulta configurarsi come trasferimento della esistente e limitrofa attività commerciale; non viene tuttavia specificato alcunché circa la futura destinazione d'uso dell'esistente contenitore edilizio.
- la nuova struttura realizza un parcheggio pubblico sul fronte della Via Emilia, in continuità e connessione con il limitrofo parcheggio dell'attuale struttura, prescrizione non già derivante dall'atto provinciale, come affermato nella documentazione integrativa del proponente, bensì disposta dal Comune in adozione ed approvazione della citata variante CC. n. 79 del 14/04/2009;
- gli accessi al parcheggio pubblico e alla nuova struttura commerciale vengono previsti direttamente su Viale Bologna (continuando quindi a gravare sulla Via Emilia) e sul retro, da Via Consolare/Via Plinio il Vecchio. Sempre e solo dal retro avviene l'accesso dei mezzi di rifornimento i quali, per accedere alla struttura dovranno attraversare necessariamente il quartiere residenziale dei Romiti.
- La struttura presenta al suo interno, con comune disimpegno alla media struttura di vendita, altri 4 distinti spazi da destinare rispettivamente ad *artigianato*, *artigianato di servizio alla persona*, *pubblico esercizio*. Tali funzioni, con correzione a penna sulle tavole presentate, vanno a rettificare un'originaria previsione di tre esercizi commerciali “di vicinato”.
- Da verifiche istruttorie d'ufficio si rileva infine che la nuova superficie di vendita va triplicare quella attuale, consistente in circa 500 mq. suddivisi a metà tra alimentare ed extraalimentare (Database CCIIAA PARIX 2010), pur rimanendo nella stessa categoria di medio-inferiore struttura di vendita.

Ciò premesso si valuta quanto segue:

In riferimento ai presupposti definiti dalla pianificazione commerciale (Conferenza 2000 e del PTCP) già sopra illustrati, così come ribaditi a seguito della deliberazione provinciale del

06.07.2009, n. 59834/303, si constata che la presente nuova struttura, derivando dal trasferimento di quella attuale, non si configura in senso stretto come *ulteriore* localizzazione di struttura commerciale (comma 6 dell'art. 67 del PTCP); tuttavia essa non rappresenta un saldo "0": pur nella considerazione che quota del nuovo incremento di S.V. (circa 1.000 mq.) possa essere funzionale alla miglior dislocazione spaziale delle merci esposte e al più agevole svolgimento delle funzioni svolte all'interno della suddetta superficie, il suo ampliamento associato al trasferimento, non può annullare la condizione di aggravio della Via Emilia, e far ritenere inapplicabile la limitazione definita all'art. 67, comma 6, sesta alinea della pianificazione sovraordinata provinciale, più volte citata. Si osserva quindi che continua a persistere un margine di "contrasto" con quest'ultima. In tale margine, infatti, non va considerato unicamente il mero aumento quantitativo della struttura, ma anche l'acquisizione di una maggior attrattività della stessa per dimensioni, configurazione architettonica e funzionale, come peraltro considerato all'interno della documentazione prodotta che ne ipotizza una valenza sovra quartiere: perciò, l'asse dell'Emilia rappresenterà comunque la via privilegiata d'accesso e di gravitazione.

Considerato inoltre che, a norma dell'art. 30 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., nell'ambito dell'attuazione di un P.O.C. il Comune dovrebbe programmare e assicurare la contemporanea realizzazione delle dotazioni territoriali e delle infrastrutture per la mobilità legate alla sostenibilità delle trasformazioni in esso considerate, anche attraverso il legame con il programma triennale delle opere pubbliche, si ritiene che con l'approvazione della variante sopracitata non siano state sufficientemente valutate a priori quelle condizioni/interventi, da porre a carico della trasformazione in esame, che avrebbero potuto più pienamente e direttamente superare, almeno nella sostanza, il divario tra le due posizioni (provinciale e comunale); condizioni ed interventi peraltro individuabili nelle stesse previsioni del P.O.C. vigente.

Ciò premesso ed al fine di assicurare le effettive condizioni di sostenibilità alla presente trasformazione, per le problematiche formali e sostanziali da questa rappresentate, il Comune dovrebbe quantomeno basare l'approvazione del piano attuativo sui seguenti presupposti:

a) la nuova struttura trasferisce tutta la funzione commerciale presente nell'attuale limitrofo edificio e questo dovrà essere espressamente sottratto all'insediamento di altra funzione commerciale (alimentare e/o extralimentare) superiore a quella dell'esercizio di vicinato. E' necessario comunque richiamare che una eventuale allocazione di più esercizi di vicinato può determinare contrasto con quanto indicato dalla citata delibera di G.R. 653/2005: nell'ipotesi si dovrà anche provvedere alla separazione dei due parcheggi pubblici, garantendo autonomia ai due distinti lotti. Tali aspetti dovranno essere opportunamente regolati sia a livello urbanistico, sia nei rapporti convenzionali tra Comune e soggetto attuatore.

b) la nuova struttura di vendita non dovrà aggravare le generali condizioni di impatto sulla Via Emilia ovvero sul suo ambito gravitativo, quindi dovrà essere accompagnata dagli interventi strutturali di seguito indicati, e meglio descritti al successivo punto C) per la valutazione della sostenibilità ambientale, in grado di rendere effettiva l'invocata *attenuazione* degli impatti dovuta al sistema tangenziale per il diretto legame che andranno a creare con il nuovo insediamento:

- rotatoria su Viale Bologna, all'innesto con la Via Padulli, direttamente collegante l'asse della Emilia con quello di Arroccamento;

- tratto di nuova bretella congiungente Viale Bologna con Via Tevere a partire dalla rotatoria di cui sopra, utile alla ripartizione del traffico e, in particolare, all'accesso di quello pesante.

La condizione di cui al punto a) richiama anche la necessità di valutare l'opportunità di impegnare risorse nella trasformazione/modifica del parcheggio esistente, risorse probabilmente più utili se impegnate alla realizzazione delle più efficaci infrastrutture a supporto della sostenibilità indicate al punto b).

Il Comune valuterà la misura e la modalità con cui far intervenire il soggetto attuatore per la realizzazione delle suddette opere.

c) In alternativa al punto b), limitare la funzione commerciale alle superfici di vendita attualmente autorizzate nella vecchia struttura, aumentate opportunamente di una modesta quota unicamente al migliore svolgimento spaziale delle funzioni, demandando il completamento della piena capienza commerciale, al contestuale avvio dei suddetti interventi sulla mobilità (punti a) e b)), ovvero al riesame delle condizioni di sostenibilità nella seconda fase della Conferenza Provinciale sul Commercio, così come prefigurato dalla Delibera Provinciale del 06.07.2009, n. 59834/303 a ragione della proposta di stralcio.

Nel reputare che quanto indicato a precedenti punti rappresentino la condizione *sine qua non* che possa far superare il persistere delle motivazioni poste alla base della limitazione di cui all'art. 67 del vigente Piano provinciale, confermate con la delibera provinciale del 06.07.2009, n. 59834/303, si ritiene, in caso contrario, di non potersi discostare dalla posizione già espressa con la suddetta delibera.

Preso atto inoltre che:

- ai sensi della Delibera del CR 653 del 2005, che va ad integrare la Delibera C.R. 1.253 del 1999, la possibilità di associare più esercizi commerciali all'interno della medesima struttura andrebbe a costituire un centro commerciale, si dovrà assicurare, con particolare riferimento agli elaborati definitivi del piano (tavole e Norme Tecniche di attuazione) che gli usi inseriti a lato della struttura commerciale, escludendo in assoluto anche il solo insediamento di un esercizio di vicinato, non determinino una alterazione della tipologia della struttura di vendita" ai sensi delle succitate delibere regionali.
- Fatto salvo quanto consentito dalla presenza di un piano particolareggiato ai sensi dell'art 9 del DM 1444/68, per quanto riguarda la deroga alle distanze dai confini (edificio, rampe, pensilina, ascensore, si rileva che le stesse andranno necessariamente verificate in rapporto al Codice Civile e al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune.

C) Espressione in merito alla valutazione di sostenibilità di cui a dell'art. 5 della L.R. 20/2000.

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

Richiamato quanto già osservato al precedente punto B), la scelta urbanistico-commerciale operata dalla Amministrazione Comunale e l'assetto configurato dal piano attuativo portano alle seguenti considerazioni in termini di sostenibilità ambientale, in approfondimento, conseguenti e coerenti a quanto già osservato in rapporto al profilo urbanistico.

Già in sede di richiesta integrazioni, venivano poste diverse perplessità circa le condizioni di sostenibilità rispetto alla particolare posizione dell'area e alla nuova funzione da insediare, con riferimento al sistema della viabilità diretta ed indiretta al comparto. Per tali motivi veniva chiesto un approfondimento delle valutazioni in relazione ai flussi di traffico, da finalizzare in particolare alla:

- valutazione degli effetti cumulativi con la adiacente struttura;
- valutazione dell'aggravio degli impatti sulla Via Emilia;
- valutazione dell'aggravio degli impatti sui percorsi retrostanti (quartiere Romiti).

Le integrazioni prodotte adducono i seguenti apporti conoscitivi e valutativi:

- stima dei nuovi volumi di vendita (scontrini settimanalmente emessi), con collegamento al movimento di traffico: passando dai 3.000 scontrini attuali ai 4.600 futuri stimati, ad eccezione del sabato, giorno di massimo affollamento compensato con la riduzione del traffico lavorativo, l'aggravio sulla normale circolazione è calcolato nel giorno di venerdì e prevede un aumento di circa 300 scontrini che generano un movimento aggiuntivo di 25 unità/ora nell'ora di massimo afflusso alla struttura.
- L'aggravio viene considerato di scarso rilievo rispetto al traffico attuale su Viale Bologna (416-427 unità all'ora), compensato attraverso la previsione di: collegamento pedonale, accesso dal fronte retrostante (Via Consolare) da parte del principale bacino di utenza (Quartiere Romiti), completamento del sistema tangenziale che sgraverà di circa n. 370 veicoli l'ora, dato raccolto dalla analisi dei flussi di traffico del Comune di Forlì redatta per il risanamento acustico delle strutture scolastiche.
- Nulla è detto circa il traffico pesante generato dalle necessità di approvvigionamento della struttura commerciale.

Valutato nel merito le complessive informazioni e valutazioni raccolte:

- ritenendo pressoché influente lo sgravio dell'afflusso veicolare indotto dal percorso pedonale ed a prescindere dal margine di errore che potrà avere il metodo di stima utilizzato, il nuovo traffico, se pur ripartito tra i due nuovi fronti di accesso, va comunque considerato doppio poiché in arrivo e partenza; quindi, in termini di unità, il numero dei viaggi incrementerebbe rispetto all'attuale di circa 600 nel giorno di venerdì e di circa 500 nei restanti giorni. Complessivamente i viaggi giorno andrebbero dai circa 1200 ai 1400 nei giorni feriali e 2600 il sabato;
- come considerato all'interno della documentazione prodotta, la nuova struttura intende acquisire un'attrazione maggiore (sovracquartiere), per cui l'asse dell'Emilia rappresenterà comunque la via privilegiata d'accesso e gravitazione, con indeterminato e non quantificabile a priori nuovo *input* di traffico;
- per il traffico pesante l'accesso alla nuova struttura è previsto dalle vie del Quartiere Romiti (Via Sapia, Via Firenze, tratto curvo di Via Consolare) strade che risultano a ciò incompatibili sia per caratteristiche dimensionali e funzionali che per la vivibilità del quartiere residenziale: si constata, infatti la sezione stradale inadeguata a mezzi medio/pesanti, la discontinuità tra percorsi pedonali e ciclabili pur in via di

realizzazione, la presenza di dossi limitatori di velocità, un edificio denso e a stretto affaccio sui fronti stradali;

- pur prendendo atto del complesso ed approfondito studio che ha portato a definire la configurazione dei flussi veicolari per l'accesso e l'uscita su Viale Bologna, ove si è tenuto in considerazione anche di un tratto di 300 mt e dei passi carrai esistenti su entrambi i lati della Via Emilia, non si ritiene di poter sciogliere in modo definitivo i dubbi già espressi in sede interlocutoria circa le possibili criticità dei due ingressi;
- si ravvisa, inoltre, l'ulteriore possibile criticità generata dalla fermata d'autobus ricavata con leggera rientranza tra i due accessi principali, posizione motivata nel voler identificare il parcheggio pubblico come parcheggio scambiatore per la città;
- rimane indeterminato, ma presente, l'impatto generato dall'accesso retrostante (Quartiere Romiti) dell'insieme del traffico pesante e di quello leggero.

Per le premesse e le considerazioni espresse si ribadisce come gli interventi indicati al punto B) siano funzionali al recupero delle condizioni di sostenibilità che il Comune, discostandosi dal parere provinciale in sede di approvazione dell'area (variante al POC), avrebbe potuto già garantire in connessione alla nuova trasformazione, anche in quanto già presenti nel P.O.C. vigente. A tal proposito, proprio perché i presupposti sui quali il Comune ha approvato l'area facevano perno sul progressivo sviluppo del sistema tangenziale della città, risulta quantomai logico e necessario che a tale sistema sia strettamente connesso il piano in esame. In assenza peraltro di analisi dei flussi specifiche e dettagliate (con simulazioni) sul sistema locale oltretutto generale che possano attendibilmente dimostrare il contrario, e comunque considerato che il traffico pesante ha come unico accesso quello dal retro, detti interventi, già previsti nel P.O.C., si ritengono così ulteriormente motivati:

a) realizzazione di una rotatoria su Viale Bologna in corrispondenza della uscita Quartiere Cava dall'asse di Arroccamento avente la funzione di:

- mettere in sicurezza l'incrocio tra Via Padulli e Viale Bologna;
- definire, per i due nuovi ingressi all'area, la sola svolta a destra almeno in entrata (per la sola svolta a destra in uscita servirebbe una ulteriore rotonda in direzione opposta verso l'incrocio con la Via Sapia) apportando un primo snellimento e semplificazione ai flussi di ingresso al parcheggio.

b) realizzazione del primo tratto di collegamento tra Viale Bologna e Via Tevere in quanto consente:

- di connettere direttamente il sistema tangenziale (Asse di arroccamento) con la Via Consolare/Via Tevere parallela alla Via Emilia; la realizzazione di questo breve tratto stradale assume valenza strategica anche in assenza del suo futuro prolungamento e collegamento all'asse tangenziale verso sud-ovest, poiché trovandosi in posizione baricentrica tra Quartiere Cava e Quartiere Romiti, permetterebbe di ridistribuire i flussi di traffico dei due quartieri su una strada di più ampia sezione e già dotata di pista ciclabile (tratto rettilineo di Via Consolare);
- con particolare riferimento all'intervento in oggetto, il corretto passaggio del traffico pesante verso la nuova area, su una infrastruttura più adeguata senza interessare il tratto urbano della Via Consolare e il Quartiere Romiti in entrata oltretutto in uscita.

Conseguentemente a tale opera sarà necessario rivedere nel PUA il disegno del punto di innesto tra via Consolare e Via Plinio il Vecchio per consentire i flussi descritti.

A tali opere fisiche, si dovrà aggiungere anche:

c) la predisposizione di un efficace monitoraggio dei flussi di accesso all'area dalla Via Emilia e dalla Via Consolare atto a valutare il persistere e/o il generarsi di criticità nell'intera trama del Quartiere e apportare, se ed ove necessario, gli opportuni correttivi alla proposta progettuale.

Si ritiene che gli interventi sopra elencati rappresentino le condizioni di base da legare e rendere contestuali alla trasformazione in oggetto, in quanto necessarie a garantire una caratterizzazione infrastrutturale ed ambientale minima di equilibrio rispetto alla situazione attualmente in essere e, al contempo, di sostenibilità degli impatti più strategicamente intesi derivanti dalla attuazione della scelta trasformativa già validata dal Comune, condizioni cui subordinare una valutazione positiva.

Ritenuto di dover rappresentare ulteriori aspetti relativi agli elementi di dettaglio e soluzioni atte a compensare taluni svantaggi ed aumentare la sostenibilità ambientale della proposta progettuale, come di seguito indicato:

d) qualora le pendenze lo consentano, la realizzazione di un percorso ciclabile, oltreché pedonale, di collegamento tra Via Plinio il Vecchio e Viale Bologna, indurrebbe ad un più elevato uso della mobilità sostenibile; si invitano il Comune ed il proponente ad una valutazione tecnico-economica circa la fattibilità del percorso;

e) dovrà essere compiutamente valutato lo schema di manovra dei mezzi pesanti al fine di evitare percorsi in retromarcia e garantire sicurezza al transito degli automezzi e all'accesso alla futura lottizzazione ZNI (b)16a. Per questa potrà rivelarsi opportuno, in fase di progettazione, un diverso e solo accesso diretto da Via Consolare;

f) poiché è stata calcolata e valutata migliore per gli effetti acustici la posizione della zona per la attività di carico/scarico merci sul lato ovest, si fa presente che la futura progettazione della suddetta ZNI, potrà essere condizionata pesantemente da tale attività, non solo per le caratteristiche costruttive degli edifici, ma anche nell'assetto distributivo degli stessi all'interno dell'area;

g) viceversa, sul lato est ove è ubicata la rampa di accesso/uscita del garage interrato, non convince pienamente quanto affermato nella documentazione presentata, circa il minor aggravio dell'impatto acustico sugli edifici esistenti, presumendo, su tale rampa, flussi di transito veicolare maggiore e continuo rispetto a quello della rampa di cui al punto sopra; alla presumibile maggiore o comunque presente emissione acustica ed atmosferica, dovuta anche alle maggiori emissioni derivanti da movimento in salita, sarà necessario valutare:

- le caratteristiche costruttive e materiche della rampa, eventualmente introducendo l'uso di materiali fonoassorbenti per il manto di usura;
- la realizzazione di una opportuna schermatura/barriera integrata al verde e/o all'architettura e al percorso ciclo-pedonale data la stretta prospicienza dei fabbricati residenziali. Ciò potrà concorrere anche ad una adeguata ed efficace caratterizzazione della fascia verde in dislivello interposta al confine est.

h) Al fine di contribuire in modo più efficace all'assorbimento degli impatti atmosferici derivati dal traffico generato dal comparto, si dovrà potenziare la dotazione arborea dello stesso, attraverso:

- la piantumazione di alberi lungo tutti gli spazi di sosta, in quantità tale da garantire l'ombreggiamento dei posti auto pubblici e privati; a ciò si aggiunga anche la fascia verde pubblica risultante dalla nuova organizzazione del parcheggio pubblico esistente;

- l'incremento delle alberature negli spazi verdi pubblici, tale da consentire la formazione di un bosco, tuttavia adeguato all'ambiente urbano, ma a forte valenza ambientale e, se del caso, multifunzionale, con ciò interessando anche l'area del bacino di laminazione con specie idonee alla sua funzione idraulica; a tal fine si ritiene che il sesto di impianto debba essere almeno pari al 60% delle superfici verdi;
 - salvo esservi una specifica esigenza da parte del tessuto residenziale limitrofo, le aree verdi previste non paiono pienamente adatte alla localizzazione di attrezzature per gioco bambini. Starà quindi al Comune valutare, in funzione di una caratterizzazione del verde nei termini indicati al precedente punto, dei flussi di traffico retrostanti il comparto, delle esigenze del quartiere, la modalità più idonea di fruizione del verde e la conseguente eventuale attrezzatura, anche a protezione dei dislivelli e pendenze finali;
- i) fatto salvo quanto esposto al punto B) nel previsto rifacimento del parcheggio esistente, per quanto possibile sarà necessario uniformare il fondo a quello del nuovo, conseguendo maggiore permeabilità;
- f) in considerazione dell'elevata estensione edilizia e del carico urbanistico derivante dalla attività che si andrà ad insediare, si ritiene necessario integrare il progetto architettonico con sistemi per la produzione di energia da fonte rinnovabile, in quantità tale da far tendere l'insediamento verso l'autosufficienza energetica, essendo la tipologia edilizia produttiva e, in particolare, quella proposta, la più idonea ad accogliere detti impianti e sfruttare tale opportunità;
- g) vista infine la buona estensione delle superfici verdi, e la necessità di manutenzione delle stesse, si invita ad integrare il progetto con dispositivi di raccolta delle acque meteoriche per l'irrigazione delle stesse.

Preso atto della osservazione trasmessa dalla *Circoscrizione n. 2 – Comitato di Quartiere Romiti* relativa al piano urbanistico attuativo in oggetto, della quale si riassumono le problematiche evidenziate:

- caratteristiche della viabilità inadeguata a sopportare i crescenti flussi di traffico (Via Consolare, Via Firenze, Via Sapinia, Via Valeria);
- forte congestione del traffico in tali arterie, usate anche in alternativa ai percorsi principali;
- mancanza di collegamento delle trasformazioni urbanistiche ad organico piano di sviluppo;
- inefficienza di talune opere pubbliche legate all'attuazione dei comparti, per mancanza di continuità con il restante sistema infrastrutturale;

Preso atto altresì che il Comitato di Quartiere, ritenendo che ogni iniziativa edilizia debba essere inserita almeno in un piano a livello di quartiere potendo così tener conto dei problemi esistenti e degli impatti che possono determinarsi, così come occorrerebbe fare quella in oggetto, intravede ed indica la possibile soluzione delle problematiche della viabilità citata e degli ulteriori impatti della nuova struttura commerciale, nella realizzazione di una strada carrabile al posto del percorso pedonale (ciclabile) tra la nuova zona T4.7 e l'adiacente zona B1.3a;

Atteso che ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., questa Provincia si esprime in merito alle osservazioni solo a fini ambientali;

Ritenute condivisibili le perplessità e le situazioni rappresentate dal Comitato, richiamando in tal senso tutte le considerazioni finora esposte all'interno del presente atto in merito al tema della sostenibilità riguardanti la previsione T4.7;

Ritenuto tuttavia, in merito agli specifici aspetti ambientali che la realizzazione di una arteria stradale in grado di ripartire i flussi e attenuare gli impatti sul Quartiere Romiti vada posta in termini più strategici e strutturali, peraltro già conformati dal P.O.C., così come sopra indicato, ossia attraverso il collegamento di Viale Bologna con Via Tevere/Consolare, e direttamente collegata a Via Padulli – asse di Arroccamento;

Ritenuto che tale soluzione risponda, con effetti di più ampia efficacia e con minore impatto (edifici residenziali esistenti su Via Plinio il Vecchio), anche alla funzione risolutiva ipotizzata dal Quartiere e che possa consentire una più ampia e complessiva riorganizzazione e rimodulazione dei transiti e dei flussi, nelle varie direzioni, del traffico leggero e pesante (anche attraverso l'apposizione di sensi unici, limitazioni di carico, etc...), prevedendone la continua verifica ed assestamento con l'operazione di monitoraggio.

Ritenuto che la valutazione di sostenibilità ambientale ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. 20/2000 e s.m.i. del Piano Urbanistico Attuativo relativo ad un'area denominata "*T 4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione*", in fregio a V.le Bologna, possa essere superata positivamente alle condizioni definite ai soprastanti punti a), b) e c), che tengono conto anche dell'osservazione pervenuta, ritenendo tuttavia di dover invitare il Comune a tener conto anche delle integrazioni e dei suggerimenti indicati ai punti successivi da d) a g);

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

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

A voti unanimi;

DELIBERA

1) Di esprimere parere favorevole ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19 del 30.10.2008, nei confronti delle previsioni del Piano in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, con la seguente prescrizione:

- In fase di progettazione esecutiva, saranno attentamente valutati i carichi da applicare al terreno di fondazione, per evitare l'insorgere di importanti cedimenti assoluti e differenziali; inoltre il progettista dovrà tener conto dei dati emersi dall'indagine geofisica preliminare, per evitare fenomeni di risonanza del sistema edificio/terreno in caso di sisma.

2) Di formulare, ai sensi dell'art. 35 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., sul *Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata da realizzarsi in un'area classificata "T 4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione"*, in fregio a V.le Bologna, le seguenti osservazioni, richiamandone le premesse, le considerazioni e le motivazioni esposte al punto B) della parte narrativa:

2.1 – Nella constatazione che la presente nuova struttura, derivando dal trasferimento di quella attuale, non si configura in senso stretto come *ulteriore* localizzazione di struttura commerciale (comma 6 dell'art. 67 del PTCP), essa non rappresenta tuttavia un saldo "0", per cui il suo ampliamento associato al trasferimento, non può annullare la condizione di aggravio della Via Emilia e far ritenere inapplicabile la limitazione definita all'art. 67, comma 6, sesta alinea del P.T.C.P., più volte citata. Si osserva quindi che continua a persistere un margine di "contrasto" con quest'ultimo. Pertanto al fine di assicurare le effettive condizioni di sostenibilità alla presente trasformazione, per le problematiche formali e sostanziali da questa rappresentate, il Comune dovrebbe quantomeno basare l'approvazione del piano attuativo sui seguenti presupposti:

a) la nuova struttura trasferisce tutta la funzione commerciale presente nell'attuale limitrofo edificio e questo dovrà essere espressamente sottratto all'insediamento di altra funzione commerciale (alimentare e/o extralimentare) superiore a quella dell'esercizio di vicinato. E' necessario comunque richiamare che una eventuale allocazione di più esercizi di vicinato può determinare contrasto con quanto indicato dalla citata delibera di G.R. 653/2005: nell'ipotesi si dovrà anche provvedere alla separazione dei due parcheggi pubblici, garantendo autonomia ai due distinti lotti. Tali aspetti dovranno essere opportunamente regolati sia a livello urbanistico, sia nei rapporti convenzionali tra Comune e soggetto attuatore.

b) La nuova struttura di vendita non dovrà aggravare le generali condizioni di impatto sulla Via Emilia ovvero sul suo ambito gravitativo, quindi dovrà essere accompagnata dagli interventi strutturali di seguito indicati, e meglio descritti al successivo punto C) per la valutazione della sostenibilità ambientale, in grado di rendere effettiva l'invocata *attenuazione* degli impatti dovuta al sistema tangenziale per il diretto legame che andranno a creare con il nuovo insediamento:

- rotatoria su Viale Bologna, all'innesto con la Via Padulli, direttamente collegante l'asse della Emilia con quello di Arroccamento;
- tratto di nuova bretella congiungente Viale Bologna con Via Tevere, utile alla ripartizione del traffico e, in particolare, all'accesso di quello pesante.

La condizione di cui al punto a) richiama anche la necessità di valutare l'opportunità di impegnare risorse nella trasformazione/modifica del parcheggio esistente, risorse probabilmente più utili se impegnate alla realizzazione delle più efficaci infrastrutture a supporto della sostenibilità indicate al presente punto b).

Il Comune valuterà la misura e la modalità con cui far intervenire il soggetto attuatore per la realizzazione delle suddette opere.

c) In alternativa ai due punti a) e b), limitare la funzione commerciale alle superfici di vendita attualmente autorizzate nella vecchia struttura, aumentate opportunamente di una modesta quota unicamente finalizzate al migliore svolgimento spaziale delle funzioni, demandando il completamento della piena capienza commerciale, al contestuale avvio dei suddetti interventi sulla mobilità (punti a) e b)), ovvero al riesame delle condizioni di sostenibilità nella seconda fase della Conferenza Provinciale sul Commercio, così come

prefigurato dalla Delibera Provinciale del 06.07.2009, n. 59834/303, a ragione della proposta di stralcio.

Nel reputare che quanto indicato ai precedenti punti rappresenti la condizione *sine qua non* che possa far superare il persistere delle motivazioni poste alla base della limitazione di cui all'art. 67 del vigente Piano provinciale, confermate con la delibera provinciale del 06.07.2009, n. 59834/303, si ritiene, in caso contrario, di non potersi discostare dalla posizione già espressa con la suddetta delibera.

2.2 Poiché ai sensi della Delibera del CR 653 del 2005, che va ad integrare la Delibera C.R. 1.253 del 1999, la possibilità di associare più esercizi commerciali all'interno della medesima struttura andrebbe a costituire un centro commerciale, si dovrà assicurare, con particolare riferimento agli elaborati definitivi del piano (tavole e Norme Tecniche di attuazione) che gli usi inseriti a lato della struttura commerciale, escludendo in assoluto anche il solo insediamento di un esercizio di vicinato, non determinino una alterazione della tipologia della struttura di vendita" ai sensi delle succitate delibere regionali.

2.3 Fatto salvo quanto consentito dalla presenza di un piano particolareggiato ai sensi dell'art. 9 del D.M. 1444/68, per quanto riguarda la deroga alle distanze da strade e confini (edificio, rampe, pensilina, ascensore), si rileva che le stesse andranno necessariamente verificate in rapporto al Codice Civile e al Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune.

3) Di esprimere, ai sensi dell'art. 5, comma 7, della L.R. 20/2000 e s.m.i., il *Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa privata da realizzarsi in un'area classificata "T 4.7 Zona Terziaria di espansione di nuova previsione"*, in fregio a V.le Bologna, una valutazione positiva alle condizioni sotto definite e riepilogate, richiamandone le premesse, le considerazioni e le motivazioni espresse al punto C) della parte narrativa e che tengono conto dell'osservazione pervenuta:

- a) realizzazione di una rotatoria su Viale Bologna in corrispondenza della uscita Quartiere Cava dall'asse di Arroccamento;
- b) realizzazione del primo tratto di collegamento tra Viale Bologna e Via Tevere a partire dalla suddetta rotatoria; conseguentemente a tale opera sarà necessario rivedere nel PUA il disegno del punto di innesto tra via Consolare e Via Plinio il Vecchio per consentire i flussi descritti in andata e ritorno;
- c) la predisposizione di un efficace monitoraggio dei flussi di accesso all'area dalla Via Emilia e dalla Via Consolare atto a valutare il persistere e/o il generarsi di criticità nell'intera trama del Quartiere e apportare, se ed ove necessario, gli opportuni correttivi alla proposta progettuale.

4) Di definire, sempre ai fini e per gli effetti di cui all'art. 5, comma 7 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., in aggiunta alle condizioni espresse al punto 3) precedente le seguenti ulteriori indicazioni di sostenibilità, in relazione alla proposta in oggetto, di cui alle voci da d) a g) del punto C) della parte narrativa, come di seguito riepilogate:

- d) si invitano il Comune ed il proponente ad una valutazione tecnico-economica circa la fattibilità del percorso percorso ciclabile, oltreché pedonale, di collegamento tra Via Plinio il Vecchio e Viale Bologna;
- e) dovrà essere compiutamente valutato lo schema di manovra dei mezzi pesanti al fine di evitare percorsi in retromarcia e garantire sicurezza al transito degli automezzi e all'accesso

alla futura lottizzazione ZNI (b)16a. Per questa potrà rivelarsi opportuno, in fase di progettazione, un diverso e solo accesso diretto da Via Consolare;

f) si fa presente che la futura progettazione della suddetta ZNI, potrà essere condizionata pesantemente da tale attività, non solo per le caratteristiche costruttive degli edifici, ma anche nell'assetto distributivo degli stessi all'interno dell'area;

g) alla presumibile maggiore o comunque presente emissione acustica ed atmosferica sul lato est del lotto, dovuta anche alle maggiori emissioni derivanti da movimento veicolare in salita, sarà necessario valutare:

- le caratteristiche costruttive e materiche della rampa, eventualmente introducendo l'uso di materiali fonoassorbenti per il manto di usura;
- la realizzazione di una opportuna schermatura/barriera integrata al verde e/o all'architettura e al percorso ciclo-pedonale data la stretta prospicienza dei fabbricati residenziali. Ciò potrà concorrere anche ad una adeguata ed efficace caratterizzazione della fascia verde in dislivello interposta al confine est.

h) Al fine di contribuire in modo più efficace all'assorbimento degli impatti atmosferici derivati dal traffico generato dal comparto, si dovrà potenziare la dotazione arborea dello stesso, attraverso:

- la piantumazione di alberi lungo tutti gli spazi di sosta, in quantità tale da garantire l'ombreggiamento dei posti auto pubblici e privati; a ciò si aggiunga anche la fascia verde pubblica risultante dalla nuova organizzazione del parcheggio pubblico esistente;
- l'incremento delle alberature negli spazi verdi pubblici, tale da consentire la formazione di un bosco, tuttavia adeguato all'ambiente urbano, ma a forte valenza ambientale e, se del caso, multifunzionale, con ciò interessando anche l'area del bacino di laminazione con specie idonee alla sua funzione idraulica; a tal fine si ritiene che il sesto di impianto debba essere almeno pari al 60% delle superfici verdi;
- salvo esservi una specifica esigenza da parte del tessuto residenziale limitrofo, le aree verdi previste non paiono pienamente adatte alla localizzazione di attrezzature per gioco bambini. Starà quindi al Comune valutare, in funzione di una caratterizzazione del verde nei termini indicati al precedente punto, dei flussi di traffico retrostanti il comparto, delle esigenze del quartiere, la modalità più idonea di fruizione del verde e la conseguente eventuale attrezzatura, anche a protezione dei dislivelli e pendenze finali;

i) fatto salvo quanto esposto al punto B) nel previsto rifacimento del parcheggio esistente, per quanto possibile sarà necessario uniformare il fondo a quello del nuovo, conseguendo maggiore permeabilità;

f) in considerazione dell'elevata estensione edilizia e del carico urbanistico derivante dalla attività che si andrà ad insediare, si ritiene necessario integrare il progetto architettonico con sistemi per la produzione di energia da fonte rinnovabile, in quantità tale da far tendere l'insediamento verso l'autosufficienza energetica, essendo la tipologia edilizia produttiva e, in particolare, quella proposta, la più idonea ad accogliere detti impianti e sfruttare tale opportunità;

g) vista infine la buona estensione delle superfici verdi, e la necessità di manutenzione delle stesse, si invita ad integrare il progetto con dispositivi di raccolta delle acque meteoriche per l'irrigazione delle stesse.

4) Di trasmettere il presente atto al Servizio Pianificazione Territoriale ed al Comune di Forlì per il seguito di competenza, unitamente ad una copia firmata e timbrata degli elaborati relativi al Piano attuativo (n. 34 allegati).

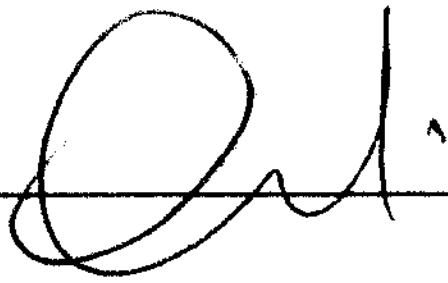
Successivamente, con separata votazione espressa in forma unanime e palese, il presente provvedimento viene dichiarato immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.lgs. 267/2000.

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

IL VICE PRESIDENTE



IL VICE SEGRETARIO GENERALE





PUBBLICAZIONE ed ESECUTIVITA'

Il sottoscritto certifica che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo on line di questa Provincia dal 10 APR. 2012 per quindici giorni consecutivi e diviene esecutiva dopo il decimo giorno dalla predetta data.

IL VICE 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 VICE SEGRETARIO GENERALE



