



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

GIUNTA PROVINCIALE

SEDUTA DEL 17 Dicembre 2013

In seduta odierna, alle ore 09:15, 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	A
3)	BAGNARA	GIANLUCA	-	ASSESSORE	
4)	BARAVELLI	BRUNA	-	ASSESSORE	
5)	BRUNELLI	MAURIZIO	-	ASSESSORE	
6)	GARBUGLIA	LUCIANA	-	ASSESSORE	
7)	MERLONI	DENIS	-	ASSESSORE	A
8)	MONTESI	MARINO	-	ASSESSORE	

Presiede l' ASSESSORE ANZIANO BARAVELLI BRUNA.

Assiste il SEGRETARIO GENERALE GUIDA ENNIO.

Il numero è legale, la seduta è aperta.

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

PROT. GEN. N. 146793/2013 DELIBERAZIONE N. 506

COMUNE DI CESENA: "PIANO URBANISTICO ATTUATIVO DI INIZIATIVA PRIVATA RELATIVO ALL'AREA DI TRASFORMAZIONE POLIFUNZIONALE AT4A 05/01 IN LOC. DIEGARO". ESPRESSIONE DEL PARERE IN MERITO ALLA COMPATIBILITA' DELLE PREVISIONI CON LE CONDIZIONI DI PERICOLOSITA' LOCALE DEL TERRITORIO AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008; DECISIONE IN MERITO ALLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AI SENSI DELL'ART. 12 DEL D.LGS. 03.04.2006 N. 152 E SS.MM.II.

LA GIUNTA PROVINCIALE

Vista la richiesta del Comune di Cesena relativa al "Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.) di Iniziativa Privata relativo all'Area di Trasformazione Polifunzionale AT4a 05/01 in loc. Diegaro" trasmessa a questa Amministrazione Provinciale in data 04.07.2013 ed assunta al prot. prov. n. 102829, volta ad acquisire da questa Amministrazione i seguenti pareri ai sensi:

- art. 24 della L. 47/85 per le formulazione di osservazioni provinciali;
- art. 5 della L.R. 19/2008 (parere in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio);
- art. 12 D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per la verifica di assoggettabilità.

Preso atto che:

il Comune di Cesena è dotato di P.R.G. approvato dalla Giunta Provinciale n. 55283/348 del 29.07.2003, ai sensi della L.R. 47/78 e ss.mm.ii.;

Richiamato che, in base al vigente regime di pianificazione, sulla sulla strumentazione attuativa comunale è necessaria l'espressione delle seguenti competenze da parte della Giunta Provinciale:

- parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008, in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio (ex art. 13 della L. 64/74), da esprimersi nell'ambito degli atti di assenso resi dalla Provincia stessa nel corso del procedimento di approvazione degli strumenti;
- decisione in merito alla "verifica di assoggettabilità" di cui all'art. 12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.: ciò in base al combinato disposto dell'art. 35, comma 1, e dell'art. 6, comma 3 bis, del novellato Decreto n. 152/2006, come sostituiti dall'art. 1 del suddetto D.lgs. 4/2008, nonché dell'art. 2, comma 3 della L.R. 13 giugno 2008, n. 9 che sottopone il piano in oggetto alla valutazione ambientale; la Provincia, in qualità di autorità competente, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 1, comma 4 della già citata L.R. 9/13 giugno 2008, sentita l'autorità procedente e tenuto conto dei contributi pervenuti, emette il provvedimento di verifica, assoggettando o escludendo il piano o programma dalla VAS e se del caso, definendo le necessarie prescrizioni;

Dato atto che il Comune ha altresì ritenuto di fare richiesta a questa Provincia anche delle osservazioni previste all'art.24 della L. 47/85;

Riepilogati di seguito i contenuti del piano particolareggiato:

L'area in esame, che si estende per una superficie totale pari a mq. 40.480, di cui 20.240 di *Se (superficie edificabile)* e mq. 20.240 di *Ap (aree pubbliche)*, è localizzata a Diegaro a Sud della Via Emilia Ponente e va a completare l'insediamento produttivo della zona posta nei pressi della Strada Provinciale Diegaro-San Vittore.

La Superficie Territoriale (ST) del comparto è composta da mq.26.985 di *aree private* e da mq. 13.495 di *aree pubbliche*; sono previsti:

- parcheggio pubblico P2, pari a mq. 2.995, tra cui quello per i mezzi pesanti, posizionato ad ovest
- parcheggio privato P1, pari a mq. 4.154) ad uso pubblico, posizionato a nord;

- *verde pubblico (mq. 4.048 di verde di standard più mq. 3.232 di verde di compensazione ambientale aggiuntiva)*, posizionato lungo tutto il perimetro del comparto, boscato con funzione sarà di mitigazione;

La proposta progettuale prevede la realizzazione di un unico lotto fondiario destinato a deposito e centro di distribuzione alimentare con ufficio di servizio, quale sede logistica per i diversi punti di vendita della Società ARCA S.p.a. presenti in zona; più nel dettaglio:

- il deposito, *con una superficie di circa 10.000 mq. ed una altezza di m. 13*; l'edificio di progetto, *disposto in un corpo unico*, verrà realizzato modularmente in modo da permetterne l'ampliamento su di un secondo lotto di circa 5 ettari localizzato a monte, sul quale verranno realizzate in futuro le celle frigorifere;
- gli spazi di sosta per i mezzi pesanti, separati dal parcheggio per i mezzi privati, sono studiati in modo da far sì che anche la circolazione avvenga separatamente;
- il parcheggio delle auto, interno alla superficie fondiaria, nelle immediate vicinanze degli uffici, sarà opportunamente alberato, mentre i mezzi pesanti verranno convogliati sul lato Ovest dell'edificio dove è situata l'area di manovra; le operazioni di carico e scarico, previste sempre ad Ovest, sono regolate secondo giorni ed orari prestabiliti;
- vengono mantenuti sul lato Est lo scolo consorziale, su quello Ovest il fosso poderale esistente che verrà tombinato nell'ultimo tratto a Nord per non frammentare lo spazio verde; sul lato Sud l'area si raccorda al nuovo fosso di guardia di previsione, necessario a scolare i fossi poderali esistenti;

Rispetto alla viabilità, il nuovo comparto è accessibile dalla Via Emilia attraverso la Via Primo Brighi ed è posto nelle vicinanze dei collegamenti con la E45 e la A14; tuttavia l'autorizzazione al PUA è soggetta ai seguenti lavori anche fuori comparto:

- risistemazione della carreggiata stradale (Via Primo Brighi) per un tratto di 135 mt.; per l'ultimo tratto di 75 mt. è prevista la demolizione e rifacimento del manto;
- la risistemazione dell'intersezione con la via Emilia;
- lavori di sistemazione della via Emilia per un tratto di 160 mt.: è previsto il suo allargamento a valle per creare una terza corsia di immissione in modo che i mezzi in uscita non intralcino la scorrevolezza del traffico ed un'isola spartitraffico; a richiesta dell'ufficio AUSL di Cesena si è deciso altresì di rimuovere l'aiuola esistente in sede del fosso stradale;
- all'interno del comparto le corsie pedonali sono separate rispetto alle corsie di traffico;
- non sono previste piste ciclabili in quanto, sia la via Brighi che la via Emilia, nel tratto che concerne il lotto ne sono sprovviste;

Constatato inoltre che la verifica di assoggettabilità del proponente, condotta ai sensi dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006, come modificato dal D.lgs. 4/2008, esclude la necessità che il PUA debba essere sottoposto a ulteriore procedura di VAS, di cui agli articoli da 13 a 18 del decreto sopra citato, poiché non rileva impatti significativi come di seguito sintetizzato:

- il piano non interessa altre aree, non influenza altri piani o programmi, né costituisce alcun particolare quadro di riferimento;
- la proposta progettuale recepisce gli obiettivi indicati nella scheda di trasformazione 05/01 AT4a relativa alle *“Aree di cintura a destinazione prevalentemente polifunzionale”*;

- nella Tav. PS 5.4 del PRG “*Carta dell'uso reale del suolo*” viene indicato ai margini dell'area un filare alberato soggetto a tutela che però, ad un successivo rilievo, è risultato senza caratteristiche di pregio in quanto costituito da robinie;
- le infrastrutture di progetto supportano adeguatamente la pressione veicolare, per cui non sono riscontrabili criticità sul sistema della viabilità, dal momento che l'autorizzazione del Piano è soggetta a lavori di sistemazione/miglioramento della stessa affinché il traffico veicolare prodotto non interferisca con la viabilità,
- i volumi relativi la laminazione delle acque sono stati calcolati in modo che la superficie privata lamini tutte le acque private, immettendole poi nella fognatura pubblica dotata di una strozzatura al fine di non mettere in crisi il sistema generale;
- la laminazione delle acque pubbliche avviene tramite un bacino di profondità massima di 30 cm. a valle dell'area di intervento (Est), su area pubblica.

Dato atto che sul presente procedimento:

- il deposito del Piano urbanistico è stato effettuato a far data dal 20.06.2013 per 30 gg. consecutivi;
- in data 26.07.2013, con nota prot. prov.le n. 109539 questa Provincia ha trasmesso al Comune richiesta di integrazioni, con particolare riferimento al tema della viabilità;
- in data 17.10.2013, con nota comunale prot. 007507/2013, acquisita al prot. prov.le n. 130395, il Comune ha risposto in merito ai punti sollevati e ha inoltrato la documentazione integrativa richiesta;
- il Comune ha prodotto attestazione circa la presenza/assenza di vincoli sull'area oggetto del presente piano attuativo, così come richiesto dall'art. 49 della L.R. 47/78; l'area risulta quindi libera dai vincoli specificatamente indicati dalla norma.

Dato atto inoltre che, in adempimento a quanto previsto al comma 2 dell'art. 12 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per il caso in esame sono stati individuati quali soggetti competenti in materia ambientale, AUSL di Cesena e ARPA, Consorzio di Bonifica della Romagna; i predetti enti si erano già espressi sul piano attuativo, prima del suo deposito in seno alla Conferenza dei Servizi svoltasi in data 22 maggio 2013 (verbale allegato fascicolo n. 2010/urb_pua/35), definendo le modifiche necessarie alla risoluzione delle principali problematiche, tra cui:

- l'insediamento dovrà essere destinato alla logistica di prodotti alimentari *non deperibili* per i quali non siano previste celle frigo;
- nel parcheggio pubblico dovrà essere vietata la sosta ai mezzi coi motori accesi;
- permangono delle problematiche relative alla profondità dell'area di manovra dei mezzi pesanti;
- la riduzione dell'area edificabile sul lato est dell'AT tra l'edificio di progetto e il limite della Se (da ml. 9,65 a ml 7,00) trasferendo questa superficie sul lato ovest in modo da garantire maggiore area di manovra;
- adeguamento ed ampliamento dell'area di manovra mezzi pesanti interni all'area privata;
- rimozione aiuola per sicurezza pedoni in transito e ciclisti in transito su Via Emilia in direzione Forlì;
- eliminazione della invarianza idraulica tramite la previsione di allagamento di 10 cm. del piazzale di carico/scarico, da recuperare abbassando di 5 cm. la vasca di

laminazione in verde privato;

- verifica di idoneità statica del tombinamento di attraversamento del canale del canale di Bonifica Emilia del Macero su via Primo Brighi;

I suddetti Enti si sono inoltre espressi favorevolmente all'esclusione da VAS del Piano in oggetto con le seguenti prescrizioni:

- ARPA-Ausl (PGFC10726/2013 del 28.11.2013) favorevole all'esclusione da VAS, alla condizione già espressa in sede di Conferenza dei Servizi, come di seguito riportato in sintesi, ossia che *nel parcheggio pubblico non dovrà avvenire la sosta dei mezzi con i motori accesi (divieto) compresi i compressori di camion autotiratore*.
- Consorzio di Bonifica della Romagna: prot. n. 29667/CES/8808 del 11.12.2013, pervenuto in data medesima, favorevole all'esclusione da VAS, tuttavia richiamando il provvedimento autorizzativo ai sensi del R.D. 368/04 di cui al prot. n. 18762/CES/5082, ancora sospeso, la cui positiva conclusione è vincolante per l'esecuzione dell'intervento.

3 - In merito all'ipotesi indicata da questa Provincia circa il coinvolgimento di ANAS per gli aspetti connessi alla sicurezza viabilistica (immissione sulla Via Emilia) il Comune, nella nota integrativa, ha specificatamente dichiarato la propria competenza esclusiva sul tratto in esame. Ha quindi provveduto ad inviare – come peraltro richiesto da questa Provincia nella nota di cui sopra - il parere già espresso dai competenti servizi comunali in sede di Conferenza dei Servizi del 22.05.2013; il suddetto parere prevede, in particolare, la rimozione della aiuola esistente sul fronte del distributore carburanti in prossimità della Via Primo Brighi;

Il piano infine, ha ottenuto i pareri e le prescrizioni degli enti gestori delle reti tecnologiche.

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;
- Variante al PTCP ai sensi dell'art. 27 bis della L.R. 20/2000 in recepimento dei piani di gestione dei distretti idrografici dell'Appennino Settentrionale, dell'Appennino Centrale e del Piano regionale di Tutela delle Acque, adottata con delibera del Consiglio Provinciale n. 105921 del 29.11.2012;

CONSIDERATO

A) Inquadramento geologico ed espressione parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 (ex art. 13 della L. 64/74).

L'area è ubicata a Ovest del centro storico di Cesena, in zona di pianura, ad una quota di circa 38 m. s.l.m.. I terreni sono costituiti da sedimenti continentali di origine fluviale, di età olocenica, a distribuzione granulometrica variabile sia verticalmente che orizzontalmente. In particolare, le indagini eseguite (prove CPT) hanno evidenziato la presenza di litologie fini, prevalentemente coesive, argillose, con rare intercalazioni sabbiose. L'analisi del rischio di liquefazione dei terreni di fondazione in caso di terremoto, effettuata sull'unica verticale in cui sono state rilevate litologie sabbiose, evidenzia la presenza di alcuni strati potenzialmente liquefacibili (Fattore di sicurezza < 1.0). Pur risultando, sull'intera verticale, un potenziale di liquefazione piuttosto basso, per il quale la relazione definisce il rischio come *“praticamente nullo”*, in fase esecutiva, si dovrà valutare se approfondire tale tema per escludere definitivamente l'ipotesi di rischio.

Dal punto di vista geotecnico, non sono stati rilevate particolari problematiche.

Le registrazioni del rapporto spettrale H/V del rumore sismico, confermano la sostanziale omogeneità dei terreni, con una frequenza di sito pari a circa 1,8 Hz; tale dato andrà confrontato con la frequenza propria delle strutture di progetto, per evitare fenomeni di doppia risonanza.

E' stata effettuata anche un'indagine geoelettrica, che ha confermato l'assenza di particolari anomalie.

L'area è zonizzata come “Art. 6 – Area di potenziale allagamento” nelle Tavole del Rischio idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli, con tirante idrico di riferimento di 50 cm, e pertanto soggetta alla relativa normativa, come correttamente indicato nelle Tavole di Piano; non sono state evidenziate altre problematiche di tipo idrogeologico.

Il Servizio scrivente, sulla base dei dati contenuti nella Relazione geologica a firma del Dott. Geol. Mario Casadio, esprime parere favorevole nei confronti del Piano in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, con la seguente prescrizione:

- A.1) In fase esecutiva dovrà essere valutato l'effettivo rischio di liquefazione dei terreni di fondazione, anche attraverso l'esecuzione di ulteriori prove geotecniche.

B) Osservazioni ai sensi dell'art. 24 della L. 47/85

L'area oggetto del PUA (AT4a 05/01) nella sua configurazione urbanistica vigente deriva dall'estensione dell'area originariamente inserita in sede di variante generale al PRG (2000); infatti, con deliberazione del C.C. n. 133/2011 il Comune di Cesena, in sede di approvazione della variante 1/2010, su osservazione presentata dall'interessato, ha ampliato l'estensione del comparto di 15.000 mq., portando la Superficie Territoriale (ST) iniziale (25.000 mq.) a 40.000 mq. Alla maggiore estensione di ST corrispondono i conseguenti incrementi di superficie edificabile ($l'U_f = 0,4mq./mq.$ resta invariato) e delle aree di standards; con l'approvazione della variante è stato anche modificato lo schema di assetto dell'area nell'elaborato PG5 prevedendo una nuova soluzione distributiva.

Il progetto urbanistico – attuativo risulta conforme a quanto definito dal PRG così preventivamente modificato. E' previsto un unico grande lotto fondiario su cui sorge un unico esteso edificio a tipologia a piastra; il prolungamento di Via Primo Brighi avviene sul lato ovest disimpegnando un ampio parcheggio pubblico destinato alla sosta degli automezzi (anche pesanti). Il tutto è circondato da fasce di verde pubblico alberate aventi funzione ambientale. Ampia parte delle aree previste come pubbliche dal PRG (aree aggiuntive di compensazione) vengono destinate a spazi pertinenziali da mantenere in proprietà privata (parcheggi e laminazione) secondo quanto previsto all'art. 42.08bis delle Norme del Piano Regolatore..

Ciò premesso si ritiene di dover formulare le seguenti osservazioni sotto il profilo urbanistico – territoriale:

B.1) - Posta la competenza del Comune a decidere sulle osservazioni alle varianti ai Piani Regolatori, si deve tuttavia partire dal presupposto che l'estensione dell'AT, avvenuta in direzione sud – ovest verso la zona agricola pedecollinare e la frangia abitata di Via Settecrociari, non è stata sottoposta alle preventive valutazioni di questa Amministrazione Provinciale. In proposito emerge l'appartenenza dell'area alle zone di tutela definite dal piano provinciale come *“Zone di rilevante interesse paesaggistico ambientale”* di cui all'art. 19; il cui comma 11 dispone che i Comuni possano prevedere in tali zone ulteriori aree a destinazione d'uso extragricola purchè sia dimostrato, oltreché un fabbisogno non altrimenti soddisfacibile, *la compatibilità delle previsioni con la tutela delle caratteristiche paesaggistiche generali dei siti interessati e con quella di singoli elementi fisici, biologici, antropici di interesse culturale in essi presenti.* Si rammenta, infatti, che i commi 6 e 8 dell'art. 19 attribuiscono a tali zone paesistiche destinazioni d'utilizzo proprie affatto diverse da quella prevista. Si osserva pertanto che le condizioni dettate al comma 11 dell'art. 19 del P.T.C.P. andranno verificate e garantite quantomeno dal piano attuativo, ricercando la massima compatibilità degli interventi con il contesto.

B.2) - Il piano particolareggiato localizza nella parte aggiunta con la variante 1/2010, il grande parcheggio pubblico, favorendo quindi il maggiore sfruttamento in estensione della superficie edificabile. Le perplessità già sollevate in sede di richiesta di integrazioni circa la distribuzione degli spazi pubblici in rapporto alla loro funzionalità col tessuto urbanizzato adiacente e al loro impatto sui ricettori abitativi più prossimi, sono ora rafforzate dal tema della compatibilità paesaggistica. Si ribadisce quindi che il Comune dovrebbe rivalutare l'opportunità di dislocare diversamente gli spazi di sosta pubblici (specie in rapporto ai mezzi pesanti) con la finalità di rendere compatibile quanto più possibile l'area posta col contesto paesaggistico. La rivalutazione che il Comune potrà operare, dovrà quindi temperare l'aspetto paesaggistico, quello di integrazione delle aree pubbliche, una maggiore caratterizzazione ambientale della porzione ovest dell'area. In proposito si veda e si valutino anche le considerazioni e la proposta aggiuntive formulate dal proponente quale risposta alle

integrazioni richieste (aggiornamento 14 ottobre 2013), in merito all'ipotesi di portare a compimento e raccordare viabilità e spazi di sosta all'urbanizzazione pregressa, aumentando il livello di dotazioni pubbliche che, dall'analisi presente sulla Tavola 2, appaiono deficitarie e dando quindi un qualche significato alla presenza del parcheggio sul lato ovest la cui conformazione andrebbe comunque rivista. Si evidenzia in proposito che la scheda del PRG (PG5) relativa all'AT4a 05/01 stabilisce alla voce "Obiettivi e criteri di intervento" che l'area di trasformazione *deve migliorare l'organizzazione della zona artigianale*.

B.3) – La dotazione di parcheggi pertinenziali risulta non sufficiente in rapporto a quanto richiesto dalla Legge 122/89 ossia pari a 1mq/10mc. Inoltre, poiché gli elaborati grafici rappresentano spazi di sosta per mezzi pesanti solamente in corrispondenza del parcheggio pubblico, non si ritiene opportuno demandare tale onere alla collettività qualora il parcheggio a ciò destinato, come sembra dall'attuale dislocazione, sia funzionale esclusivamente ai mezzi afferenti all'insediamento ARCA. Anche per tale motivazione si rimanda a quanto osservato al punto 1. Va quindi chiarito quanto disposto in convenzione (art. 8) circa opere di urbanizzazione primaria su suolo privato asservito all'uso pubblico. Si ritiene infatti che la dotazione di standard debba essere garantita per intero su aree di proprietà pubblica. Non si condivide, in tal senso la tripartizione dei parcheggi in pubblici, privati, privati di uso pubblico.

Posta quindi la necessità di integrare la dotazione di spazi di sosta pertinenziali, si ritiene che quota parte degli stessi debba essere destinata anche ai mezzi pesanti, quindi ricavati all'interno delle superfici fondiarie, sgravando così il pubblico da oneri non propri. Tale ragione potrebbe peraltro meglio giustificare la consistente riduzione percentuale di aree pubbliche dovuta al previsto mantenimento in proprietà di 6.745 mq. della ST.

B.4) - Si prende atto infine, da quanto chiarito nelle integrazioni che il filare tutelato presente su Via Brighi non viene toccato dall'intervento. Per quanto riguarda invece il filare tutelato dal PTCP e dal PRG posto sul lato - confine nord, nonostante il Comune ed il proponente non ne riconoscano il pregio (robinie infestanti) - ponendo dubbi sulla esistenza di un filare meritevole di tutela - si precisa che la sua eliminazione potrà essere conseguente solo ad una rivalutazione della sua valenza paesaggistica all'interno del Piano Strutturale Comunale, in variante alla pianificazione provinciale. Si constata infatti che l'elemento vegetazionale lineare tuttora presente compare sulle foto aeree sin dall'adozione del PTCP. E' necessario pertanto che il Comune ne garantisca il mantenimento e la tutela, qualora ricadente all'interno del perimetro di intervento.

C) Decisione in merito alla verifica di assoggettabilità di cui all'art. 12 del D.lgs.152/2006 e s.m.i..

Viste le considerazioni e la proposta di seguito illustrate in merito agli aspetti ambientali, così come proposte all'Autorità procedente (Comune) con nota prot. n. 0095048 del 05.10.2013, ai sensi di quanto previsto al comma 4 dell'art. 12 del D.lgs.152/2006, al fine di definire le condizioni alle quali escludere il PUA in oggetto da procedura di VAS di cui agli artt. da 13 a 18 del medesimo decreto:

“ 1) Anche a fronte delle considerazioni integrative portate dal proponente, in termini di sostenibilità complessiva, si riconferma quanto già espresso in sede di richiesta integrazioni, riguardo alla non idoneità (quantomeno non opportunità) della scelta di destinare l'espansione

produttiva in oggetto a centro logistico di distribuzione alimentare., scelta aggravata dall'ulteriore possibilità espansiva concessa con la variante 1/2010. Pur tenendo conto che a livello territoriale più ampio potrebbero derivare impatti positivi in quanto vengono riunite nella sede in progetto attività di distribuzione già presente in sedi sparse, tuttavia questa specifica localizzazione, gravante direttamente sulla Via Emilia, determina una intersezione con la stessa che resta comunque critica, anche a fronte delle misure di adeguamento assunte dal Comune e sopra descritte. Esse infatti non rappresentano una soluzione ottimale al problema dell'immissione da e per Via Primo Brighi: si pensi alla necessità di dover definire specifiche direzioni di entrata ed uscita dei mezzi, con ciò generando anche possibili circoli viziosi nel tratto tra le due rotatorie tra loro piuttosto distanti sulla Via Emilia. A parere della scrivente autorità, il Comune di Cesena avrebbe già dovuto orientare un insediamento logistico di tale entità e natura (alimentare) a localizzarsi in parti della città più idonee e direttamente gravanti sul sistema della mobilità dedicata (Polo di Pievesestina). A titolo collaborativo occorre inoltre segnalare sin d'ora all'amministrazione comunale che non risulta affatto ipotizzabile quanto già prefigurato dagli elaborati descrittivi del progetto (sviluppo di ulteriori 5 ha verso sud), a meno di interventi infrastrutturali tali da escludere ogni diretta connessione alla Via Emilia. Si ritiene infatti che la Via Emilia, per quanto collegata e vicina al sistema portante della mobilità come evidenziato nelle integrazioni proposte, non rappresenti asse idoneo a sostenere nuove dirette immissioni veicolari di tale fattispecie, mentre occorre precisare che la stessa ipotesi di collegamento dell'AT alla Via Settecrociari (illustrata dal proponente nelle integrazioni fornite) non risulterebbe adeguata né allo stato dei fatti, tantomeno allo sviluppo in espansione ipotizzato. Tale ipotesi, di assai dubbia perseguibilità, potrà essere eventualmente proposta in sede di Piano Strutturale Comunale, che individui le condizioni infrastrutturali necessarie alla sua credibilità e sostenibilità consentendone il pieno sviluppo. Pertanto, posti gli interventi di adeguamento previsti atti a sostenere l'intervento in progetto, dovrà ritenersi esaurita la capacità espansiva della zonizzazione produttiva.

2) Nel caso oggi in esame, il problema del rapporto con il sistema viario, infatti, si pone in termini sia di quantità di mezzi ma, soprattutto tra quantità e tipologia di mezzi (camion e bilici) nel punto di immissione/emissione degli stessi sulla Via Emilia. Le analisi sui dati da traffico pervengono a percentuali incrementali di scarso rilievo, ma non risultano attendibili, dato che le stesse non sono chiaramente calcolate. Su base oraria, infatti sembra potersi ricavare un incremento maggiore ossia: $7,5/295 = 2,8\%$ circa per le auto

$8,5/54 = 15,7\%$ per i mezzi pesanti.

La criticità tuttavia non è di tipo quantitativo quanto (il cui rapporto incrementale dati forniti risulterebbe infatti abbastanza contenuto) dalla criticità della intersezione (il rapporto incrementale, in quest'ottica, risulta invece di assoluto rilievo (60 auto/giorno, 40 bilici/giorno, 30 camion/giorno).

Si ritiene pertanto necessario che, a fronte della soluzione che Comune (ente competente del tratto stradale) ed AUSL di Cesena hanno concertato al fine di creare condizioni di accesso adeguate ai nuovi carichi, il Comune debba prendere in considerazione anche le seguenti ulteriori soluzioni che, singolarmente o insieme, potrebbero elevare il grado di sicurezza dell'intersezione:

- divieto di svolta a sinistra anche ai mezzi leggeri;
- regolamentazione semaforica;
- creazione di corsie di canalizzazione sia in entrata che in uscita.

3) Per quanto riguarda le condizioni all'interno del comparto, si sottolinea che:

3.1) La possibilità di rivalutare un diverso assetto delle zone di parcheggio in base alle considerazioni esposte al punto B1) potrà costituire elemento a favore, oltretutto di una più razionale integrazione del nuovo comparto con quello esistente, anche di un minore impatto in rapporto alle tutele paesistiche, a quelle sulla popolazione insediata (recettori sensibili); si constata inoltre come il parcheggio per mezzi pesanti in zona ovest rappresenti soluzione che appare più onerosa per le protezioni acustiche che deve adottare. La medesima problematica è chiaramente espressa anche al punto 9 del parere espresso dal Settore Infrastrutture e Mobilità del Comune di Cesena (allegato D del verbale della Conferenza dei Servizi, nota prot. PG n. 3083/351) che vede nella soluzione proposta quella “meno opportuna”. Si rinnova quindi l'invito al Comune a valutare nuovamente la soluzione distributiva proposta alla luce di tutte le considerazioni svolte. Si suggerisce, in sostanza la dislocazione dei mezzi pesanti nel parcheggio posto a nord (area da mantenere in proprietà) previa risoluzione dello snodo di accesso.

3.2) Si ritiene non essere stato risolto in modo adeguato (per conformazione e ampiezza) il progetto di “snodo” tra l'urbanizzazione esistente ed il nuovo comparto, nel punto in cui vi si affacciano l'ingresso al lotto fondiario e quello al parcheggio nord. Lo spazio di disimpegno tra questi accessi e la nuova viabilità è esiguo e mal gerarchizzato, quindi anche poco sicuro, in rapporto ad entrata ed uscita dei mezzi pesanti ed alla presenza delle curvature stradali. La soluzione raffigurata risulta sacrificata e poco razionale anche rispetto all'ampiezza complessiva di superficie territoriale a disposizione, all'ampiezza delle varie parti del comparto da disimpegnare e delle esigenze di svolte e di manovra dei mezzi pesanti che afferiscono all'attività. Si ritiene necessario pertanto che venga rivista la soluzione proposta razionalizzando e dando un più “ampio respiro” agli spazi di disimpegno e manovra: ciò comporterà sicuramente un arretramento delle superfici fondiarie, una diversa posizione e spazio delle immissioni, una possibile diversa ubicazione dei manufatti (cabina Enel, portineria, etc...) e delle isole verdi previsti tutti in corrispondenza dell'ingresso. Inoltre non si comprende come non sia stata organizzata una circolazione di ritorno nel lungo prolungamento della Via Brighi.

3.3) In conseguenza alle esigenze paesaggistiche e compensative rispetto a rumore ed aria si ritiene debba essere complessivamente incrementata la dotazione arborea della parte ovest del comparto.

3.4) Data l'elevata estensione di superficie edificata il Comune dovrà valutare di perseguire la massima ottimizzazione costi/benefici in rapporto all'elevato consumo di suolo attraverso i seguenti accorgimenti:

- dato quanto già previsto in convenzione, occorre adottare soluzioni tipologiche e costruttive della copertura atte a consentirne l'utilizzo per dispositivi di produzione di energia da fonti rinnovabili (anche con beneficio per gli spazi pubblici presenti, diminuendo il costo di mantenimento delle urbanizzazioni a carico della collettività;
- integrare la dotazione ecologica (arborea in grado di elevare il sesto complessivo di piantumazione e garantire il massimo grado di ombreggiamento nei mesi caldi (in particolare in corrispondenza delle aree di parcheggio (pubblico e privato) che risultano assai sguarnite.
- impianti arborei non inferiori al 60% della superficie destinata a verde con rinforzi di tipologie colturali specifiche per la mitigazione degli impatti ambientali lungo i bordi delle aree più esposte.

3.5) richiamata la problematica di sicurezza evidenziata dal Settore Edilizia Pubblica del Comune relativa alla presenza del fosso in area a verde pubblico (allegato C del verbale della Conferenza dei Servizi, nota prot. ID n. 1719105/339) è necessario impedire la fruibilità pub-

blica del verde apponendo le necessarie barriere. Il Comune valuti a tal proposito l'opportunità di mantenere in proprietà la fascia verde di compensazione ambientale lungo fosso."

Dato atto che l'Amministrazione Comunale, con nota inviata il 6.12.2013, ha preso atto delle osservazioni formulate e proposto le seguenti considerazioni, di seguito sintetizzate:

L'efficacia del progetto è limitata solo a quanto previsto dal PRG vigente senza considerare ipotesi di ampliamento;

le soluzioni ulteriori proposte al punto 2) sono ritenute già compensate da quelle proposte anche considerando il fatto che:

- il contesto di transito (urbano) impone velocità moderate;
- ottimali condizioni di visuale libera dato l'andamento rettilineo della Via Emilia e assenza di limiti visivi;
- deciso allargamento delle corsie stradali e inserimento di corsie spartitraffico;

Per tali ragioni, previa consultazione degli uffici competenti in materia di viabilità comunali (tratto di competenza del Comune di Cesena), il Comune ritiene che:

- una possibile limitazione a sinistra degli automezzi leggeri potrebbe avvenire solo se, a seguito di un monitoraggio, se ne ravvisasse la necessità, con la conseguente eliminazione della corsia centrale di immissione; va anche tenuto conto che la seconda rotatoria, quella verso SE è distante circa un Km;
- l'installazione del semaforo risulterebbe essere un aggravio nella fluidità del traffico, pertanto da evitare;
- corsie laterali di immissione non sono possibili per la presenza del fosso;

L'amministrazione Comunale inoltre non ritiene ragionevole una modifica significativa degli assetti dei parcheggi, data la fase conclusiva dell'iter procedimentale. Allo stesso modo non ritiene di dover intervenire per l'adeguamento dello snodo tra la Via Primo Brighi ed il nuovo comparto. Tuttavia propone una riduzione del numero posti camion nel parcheggio pubblico, una maggiore alberatura dello stesso, rimandando a momenti successivi la possibile integrazione del parcheggio e della viabilità con la zonizzazione esistente.

Infine il Comune chiarisce che:

- la possibilità di incremento della dotazione arborea è accoglibile compatibilmente con l'area di impianto disponibile;
- le NTA del PUA prevedono l'installazione di impianti solare termico e fotovoltaico, come previsto dalla DAL regionale in merito alla produzione di energie rinnovabili
- in merito alla sicurezza dell'area verde il Comune demanda all'ufficio del verde l'assunzione delle più idonee misure di protezione, da definire in sede di permesso di costruire delle opere di urbanizzazione.

Sentita quindi l'autorità procedente, tenuto conto dei pareri espressi dai soggetti competenti in materia ambientale sopra richiamati, con i quali le principali problematiche ambientali del Piano sono state affrontate e risolte apportando al PUA le integrazioni necessarie e sopra descritte;

Tenuto conto anche del fatto che all'ampliamento della Superficie Territoriale del PUA disposto con la variante 1/2010, non è comunque conseguito un incremento di Superficie Utile nella proposta progettuale, che rimane pari a quella che sarebbe derivata dalla situazione pre-vigente (circa 10.000 mq. di SU); la maggiore estensione territoriale conseguita, quindi, ri-

sulta funzionale all'aspetto distributivo, senza aver generato nella proposta in esame carichi insediativi aggiuntivi;

Ritenuto comunque di dover confermare le considerazioni espresse nella proposta iniziale;

Si ritiene di poter escludere il “*Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo all'Area di Trasformazione Polifunzionale AT4a 05/01 in loc. Diegaro*” del Comune di Cesena, dalla procedura di VAS di cui agli articoli da 13 a 18 del D.lgs. 152/2006, come modificato dal D.lgs. 4/2008, alle condizioni di seguito riepilogate e formulate:

C.1) In termini di sostenibilità complessiva, ed alla luce delle condizioni infrastrutturali esistenti e proposte, con l'intervento in progetto dovrà ritenersi esaurita la capacità espansiva della zonizzazione produttiva di Diegaro, ossia la sua capacità di produrre traffico incrementale;

C.2) A fronte della soluzione che Comune (ente competente del tratto stradale) ed AUSL di Cesena hanno concertato al fine di creare condizioni di accesso e immissione nella intersezione con la Via Emilia adeguate ai nuovi carichi, il Comune dovrà:

- b1) subordinare l'inizio dell'attività produttiva all'avvenuta realizzazione e collaudo di tutte le opere extracomparto;
- b2) predisporre misure di monitoraggio dei flussi di traffico da e per la complessiva zonizzazione produttiva, affinché, al fine di prevenire il determinarsi di carichi maggiori rispetto a quelli ipotizzati o, comunque, di qualunque criticità, definendo ed assumendo tutte le misure precauzionali (dirette ed indirette) necessarie a garantire la sicurezza del transito sulla Via Emilia per ogni livello di utenza; si richiamano, tra quelle che il Comune riterrà utili, le stesse già proposte al precedente punto 2);
- b3) Valutare espressamente, quale alternativa soluzione per la fuoriuscita dei mezzi leggeri, l'ipotesi di collegamento alla Via Settecrociari, come da schema grafico riportato nelle integrazioni del proponente, subordinatamente ad una compiuta verifica da parte dei settori competenti del Comune della esistenza di tutti i presupposti e condizioni di fattibilità (raggio di curvatura, sezione stradale, etc...) e degli eventuali interventi di adeguamento necessari: In tal modo si potrebbe “ridurre” l'interferenza di veicoli nel punto critico di immissione e anticipare e valutare una più organica integrazione delle opere di urbanizzazione con la parte esistente della zonizzazione produttiva. Diversamente si sconsiglia vivamente l'immissione verso sinistra, sulla Via Emilia, a qualunque tipologia di veicoli.

C.3) In sede di progettazione delle opere di urbanizzazione, dovrà essere verificato lo snodo di distribuzione tra parcheggio lato nord ed accesso/uscita al lotto fondiario per valutarne l'adeguatezza degli spazi antistanti e delle modalità di immissione;

C.4) Si raccomanda l'adozione delle misure atte ad impedire la fruibilità verde pubblico. Il Comune valuti a tal proposito l'opportunità di mantenere in proprietà la fascia verde di compensazione ambientale lungo fosso.”;

C.5) Di integrare il piano in oggetto con i restanti accorgimenti così come indicati dal Comune nella nota del 5/12/2013;

C.6) Il Comune dovrà assicurare il pieno e coerente recepimento delle indicazioni fornite da ARPA e Consorzio di Bonifica della Romagna consultati in qualità di soggetti competenti in materia ambientale.

Dato atto infine che questa Provincia provvederà a rendere pubblico il risultato della verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 12, comma 5, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Visti i pareri favorevoli espressi dalla Responsabile di Posizione Organizzativa Pianificazione territoriale, Ing. Simona Savini, in merito alla regolarità tecnica della proposta, e dal Dirigente del Servizio Bilancio Finanze e Provveditorato, in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs n. 267/2000 e ss.mm.ii.;

A voti unanimi;

DELIBERA

A) Di esprimere parere favorevole ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, con la seguente prescrizione:

A.1) In fase esecutiva dovrà essere valutato l'effettivo rischio di liquefazione dei terreni di fondazione, anche attraverso l'esecuzione di ulteriori prove geotecniche.

B) Di formulare, ai sensi dell'art.24 della L.47/85, le seguenti osservazioni, richiamandone le premesse:

B.1 - Posta l'appartenenza dell'area alle zone di tutela definite dal piano provinciale come "*Zone di rilevante interesse paesaggistico ambientale*" di cui all'art. 19; le condizioni dettate al comma 11 dell'art. 19 del P.T.C.P. andranno verificate e garantite dal piano attuativo, ricercando la massima compatibilità degli interventi con il contesto;

B.2 - Il Comune dovrebbe rivalutare l'opportunità di dislocare diversamente gli spazi di sosta pubblici (specie in rapporto ai mezzi pesanti) con la finalità di rendere compatibile quanto più possibile l'area posta col contesto paesaggistico. In proposito si veda e si valutino anche le considerazioni e la proposta aggiuntive formulate dal proponente quale risposta alle integrazioni richieste (aggiornamento 14 ottobre 2013), in merito all'ipotesi di portare a compimento e raccordare viabilità e spazi di sosta all'urbanizzazione pregressa, aumentando il livello di dotazioni pubbliche che, dall'analisi presente sulla Tavola 2, appaiono deficitarie e dando quindi un qualche significato alla presenza del parcheggio sul lato ovest la cui conformazione andrebbe comunque rivista. Si evidenzia in proposito che la scheda del PRG (PG5) relativa all'AT4a 05/01 stabilisce alla voce "Obiettivi e criteri di intervento" che l'area di trasformazione *deve migliorare l'organizzazione della zona artigianale*.

B.3 - Posta la necessità di integrare la dotazione di spazi di sosta pertinenziali, in rapporto a quanto richiesto dalla Legge 122/89, si ritiene che quota parte degli stessi debba essere destinata anche ai mezzi pesanti, quindi ricavati all'interno delle superfici fondiarie, sgravando così il pubblico da oneri non propri. Tale ragione potrebbe peraltro meglio giustificare la consistente riduzione percentuale di aree pubbliche dovuta al previsto mantenimento in proprietà di 6.745 mq. della ST. Va quindi chiarito quanto disposto in convenzione (art. 8) circa opere di urbanizzazione primaria su suolo privato asservito all'uso pubblico. Si ritiene infatti che la dotazione di standard debba essere garantita per intero su aree di proprietà pubblica. Non si condivide, in tal senso la tripartizione dei parcheggi in pubblici, privati, privati di uso pubblico.

B.4 - Per quanto riguarda il filare tutelato dal PTCP e dal PRG posto sul lato - confine nord, nonostante il Comune ed il proponente non ne riconoscano il pregio (robinie infestanti) - ponendo dubbi sulla esistenza di un filare meritevole di tutela - si precisa che la sua eliminazione potrà essere conseguente solo ad una rivalutazione della sua valenza paesaggistica all'interno del Piano Strutturale Comunale, in variante alla pianificazione provinciale. Si constata infatti che l'elemento vegetazionale lineare tuttora presente compare sulle foto aeree sin dall'adozione del PTCP. E' necessario pertanto che il Comune ne garantisca il mantenimento e la tutela, qualora ricadente all'interno del perimetro di intervento.

C) Di escludere il *“Piano Urbanistico Attuativo di Iniziativa Privata relativo all'Area di Trasformazione Polifunzionale AT4a 05/01 in loc. Diegaro”* del Comune di Cesena, dalla procedura di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 come modificato dal D.Lgs. 4/2008, alle condizioni definite ai punti da C.1 a C.6 della sezione C) in parte narrativa, richiamandone le premesse;

D) Di trasmettere il presente atto al Servizio Ambiente - Pianificazione Territoriale ed al Comune di Cesena per il seguito di competenza, unitamente ad una copia degli elaborati progettuali debitamente timbrati e firmati (n. 23 allegati) relativamente al parere espresso al punto 1).

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



PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

(Delibera prot. n. 146793 del 13/12/13)

Pareri dei Responsabili dei Servizi, art. 49 comma 1 D.Lgs. 267/2000

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA:

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

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

Lì, 11/12/13

X IL DIRIGENTE DEL SETTORE

Simone Fini

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE:

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

Lì, 16/12/13

IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

[Signature]

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

☐ Il sottoscritto esprime parere NON FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile

Lì,

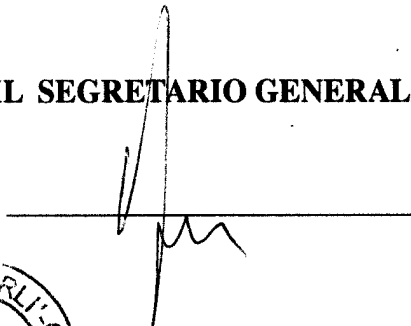
IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

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

L' ASSESSORE ANZIANO



IL SEGRETARIO GENERALE

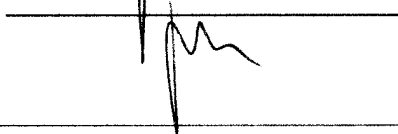




PUBBLICAZIONE ed ESECUTIVITA'

Il sottoscritto certifica che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo on line di questa Provincia dal 19 DIC. 2013 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



