



ORIGINALE

PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

DECRETO DEL PRESIDENTE

(ai sensi dell'art. 1, comma 55 della Legge 7 aprile 2014, n. 56 e s.m.i.)

L'anno 2014, il giorno 10, del mese di Novembre alle ore 14:40, nella sede della Provincia, il Presidente DREI DAVIDE, con la partecipazione del Segretario Generale GUIDA ENNIO, ai sensi dell'art. 97, comma 2, del D.Lgs. n. 267/2000 e s.m.i.,

ADOTTA IL SEGUENTE DECRETO

PROT. GEN. N. 103590/2014 DECRETO N. 4

COMUNE DI CESENA. VARIANTE CARTOGRAFICA E NORMATIVA AL P.R.G. 2000 - N. 1/2014 "DISPOSIZIONI DI SALVAGUARDIA TERRITORIALE E URBANISTICA NEL PERIODO DI REDAZIONE DEI NUOVI STRUMENTI URBANISTICI E RECEPIMENTI DI PRESCRIZIONI COGENTI DI CUI ALLA L.R. 30.07.2013 N. 15", ADOTTATA CON DEL. C. C. N. 7 DEL 06.02.2014. DECISIONE IN MERITO ALL'ASSOGGETTABILITA' A VAS DELLA VARIANTE (ART. 12 DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.). DECISIONE IN MERITO ALL'ASSOGGETTABILITA' A VAS DELL'ACCORDO CON I PRIVATI "GOBBI FRUTTA S.R.L." (ART. 12 DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.). ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO (ART. 15 D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II.) SULL'ACCORDO CON I PRIVATI PER "JOLLY SERVICE S.P.A."

IL PRESIDENTE

Su proposta del Dirigente del Servizio Ambiente e Pianificazione Territoriale;

Vista la Variante urbanistica al vigente Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Cesena, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n. 7 del 06.02.2014, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii., avente titolo *“Variante cartografica e normativa al P.R.G. 2000 - N. 1/2014. Disposizioni di salvaguardia territoriale e urbanistica nel periodo di redazione dei nuovi strumenti urbanistici e recepimenti di prescrizioni cogenti di cui alla L.R. 30.07.2013 n. 15”*, trasmessa a questa Amministrazione provinciale in data 03.04.2014 ed assunta al prot. prov.le n. 36169 del 04.04.2014 (Fascicolo n. 2014/07.04.01/18);

Premesso che il Comune di Cesena è dotato di PRG approvato dalla Giunta provinciale ai sensi dell'art. 14 della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. con deliberazioni n. 55283/348 del 29.07.2003, n. 22633/95 del 29.03.2005 e n. 165/41709 del 08.05.2007 e successive Varianti speciali approvate dal Consiglio comunale ai sensi dell'art. 15 della citata legge regionale;

Dato atto che questa Provincia, con deliberazione di Giunta n. 83458/311 del 09.09.2014, si è già espressa sulla Variante in oggetto ai sensi dell'art. 15, comma 5, della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii., formulando osservazioni per gli aspetti urbanistici, nonché ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 e s.m.i., esprimendo il parere sulla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio;

Richiamato altresì che nella suddetta deliberazione è stato deciso di rimandare a successivo e separato atto l'espressione in merito alla valutazione ambientale, ovvero la decisione sull'assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. della Variante urbanistica e dell'accordo con i privati per l'insediamento della ditta “Gobbi Frutta S.r.l.” a Villa Calabra, ed il parere motivato ai sensi dell'art. 15 del medesimo decreto sull'accordo con i privati per l'insediamento della ditta “Jolly Service S.p.A.” a Torre del Moro, in quanto la perentorietà dei termini di cui all'art. 15, comma 5, della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. di formulazione delle osservazioni da parte della Giunta provinciale non consentiva di completare tale atto anche con l'espressione provinciale sulla procedura di valutazione ambientale negli stessi termini di scadenza, data l'esigenza di assicurare tempi congrui per la fase consultiva, istruttoria e partecipativa, come previsto dalla normativa vigente e secondo i termini da essa stabiliti;

Dato atto, in relazione alla procedura di valutazione ambientale, che:

- a seguito delle integrazioni richieste da questa Provincia (prot. prov.le n. 44563/2014), il Comune ha trasmesso il *“Rapporto preliminare di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (D.Lgs. 03/04/2006 n. 152 e s.m.i.)”* (prot. prov.le n. 71955/2014) concernente quei contenuti di Variante che negli elaborati adottati non risultavano esaminati sotto il profilo degli effetti ambientali e territoriali, avendo questa Amministrazione evidenziato che *“La Variante propone la procedura di valutazione ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. unicamente in relazione ai due accordi con i privati ex art. 18 L.R. 20/2000 che vi accedono [...], senza estendere la valutazione agli altri ulteriori elementi proposti in modifica alla strumentazione urbanistica vigente. Benché la suddetta Variante abbia quale proposito quello di concorrere alla riduzione di consistente parte delle aree di trasformazione previste dal PRG e non ancora attuate, si ritiene che il nuovo disegno urbanistico-territoriale che si viene a configurare debba essere comunque valutato ai fini della complessiva sostenibilità ambientale strategica, come peraltro disposto dall'art. 6, comma 3 bis, del D.Lgs. 152/2006”*;

- rispetto agli adempimenti previsti dalla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il procedimento in oggetto risulta quindi così articolato:
 - i contenuti della Variante urbanistica e dell'accordo con i privati che ad essa accede per l'insediamento della ditta "Gobbi Frutta S.r.l." a Villa Calabra (nel seguito denominato accordo "Gobbi Frutta") sono sottoposti a verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
 - i contenuti dell'accordo con i privati, anch'esso accedente alla Variante, per l'insediamento della ditta "Jolly Service S.p.A. a Torre del Moro (nel seguito denominato accordo "Jolly Service") è sottoposto a procedura di VAS ai sensi degli artt. 13÷18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- la Provincia, quindi, in quanto autorità competente:
 - sentita l'autorità procedente e tenuto conto dei contributi pervenuti, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo la Variante al PRG e l'accordo con i privati "Gobbi Frutta" dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni;
 - in collaborazione con l'autorità procedente, svolge le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti inoltrati ed esprime il proprio parere motivato in relazione alla procedura di VAS inerente l'accordo con i privati "Jolly Service";
- ai sensi dell'art. 12, comma 2, e dell'art. 13, comma 5, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., Comune e Provincia hanno individuato quali soggetti competenti in materia ambientale l'Az. USL di Cesena (oggi Az. USL di Romagna), ARPA Sezione Provinciale di Forlì Cesena ed il Consorzio di Bonifica della Romagna Centrale, provvedendo, l'Amministrazione comunale, a trasmettere loro copia degli elaborati;
- come disposto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., gli elaborati inerenti la procedura di VAS sono stati depositati presso le sedi dell'autorità competente e dell'autorità procedente per sessanta giorni naturali e consecutivi a far data dal 18.06.2014, giorno di pubblicazione dell'avviso sul BURET; tale documentazione è stata inoltre resa visionabile e d'acquisibile dai siti istituzionali della Provincia e del Comune;
- in data 19.08.2014 il Comune di Cesena ha comunicato che in relazione alla procedura di VAS inerente l'accordo "Jolly Service" sono state acquisiti i seguenti ulteriori contributi:
 - osservazione n. 1 pervenuta in data 13.08.2014 a firma dei componenti del Consiglio Direttivo del "Comitato di Liberazione dal Cemento Lupa/Cesena Ovest";
 - osservazione n. 2 pervenuta in data 13.08.2014 a firma dei sig.ri Gentili Ivan, Angelini Cristina, Gentili Andrea e Gentili Laura;
- le medesime osservazioni sono parimenti pervenute a questa Provincia, assunte rispettivamente al prot. prov.le n. 79563 del 14.08.2014 e n. 79562 del 14.08.2014;
- sulla base di quanto previsto dall'art. 12, comma 4, del suddetto decreto, in data 01.09.2014 (prot. prov.le n. 82175) è stata inoltrata all'Amministrazione comunale la bozza del provvedimento da proporre alla Giunta Provinciale relativamente alla verifica di assoggettabilità a VAS della Variante 1/2014 e dell'accordo con privati "Gobbi Frutta" che ad essa accede, precisando che a tale data non risultava ancora acquisito, da parte di questa Amministrazione provinciale, il parere richiesto al Consorzio di Bonifica della Romagna;
- il Comune di Cesena, con nota assunta al prot. prov.le n. 82951 del 03.09.2014, ha risposto all'inoltro di cui sopra condividendo l'esito proposto per la procedura di verifica e fornendo proprie considerazioni in merito alle condizioni formulate dalla Provincia;

Considerato inoltre che:

- con nota assunta al prot. prov.le n. 76582 del 01.08.2014, ARPA Sezione Provinciale di Forlì-Cesena ha trasmesso alla scrivente Amministrazione il proprio contributo in merito alla valutazione ambientale, da ritenersi valido anche per l'Az. USL della Romagna, che si riporta integralmente:

Comune, in sede di autorizzazione dell'intervento dovrà prevedere l'adozione di misure di protezione dall'evento e/o riduzione della vulnerabilità.

Dagli elaborati presentati non si evince il recettore finale della acque meteoriche provenienti dal comparto e gli eventuali sistemi adottati per l'invarianza idraulica.

Si precisa sin d'ora che lungo la Via Calabria a confine con l'area suddetta si sviluppa il canale Calabrina in parte tombinato ed in parte a cielo aperto, per il quale si fanno presenti criticità idrauliche per quanto concerne il manufatto esistente di tombinatura, che risulta ad oggi idraulicamente insufficiente.

Il canale Calabrina si sviluppa anche lungo la Via Violone di Gattolino (lato di monte), ed in corrispondenza del comparto risulta essere attualmente tombinato.

In sede progettuale sarà necessario prevedere adeguamenti della tombinatura del canale per quanto sopra esposto.

Per l'area sopra esposta, si ritiene, per quanto di competenza, che gli interventi non siano da assoggettare alla valutazione Ambientale Strategica di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 4/2008.

2 – AREA JOLLY SERVICE – parere VAS art. 15 D.Lgs. 152/2006

L'area rientra all'interno del bacino idrografico del canale di bonifica Stefanelli.

L'intervento interessa direttamente il canale Stefanelli (nel tratto in origine lungo la Via Lupa) ed il canale S. Cristoforo del Fossalta (in corrispondenza del nuovo accesso).

Come già anticipato per le vie brevi ai progettisti si rileva la criticità idraulica, già allo stato ante operam, del manufatto di tombinamento del canale Stefanelli lungo la Via Lupa. Pertanto:

a) L'area 1 non potrà scaricare le acque meteoriche nel canale Stefanelli nel punto a monte della tombinatura esistente in Via lupa a causa dell'insufficienza idraulica del manufatto. È necessario prevedere il rifacimento di detta tombinatura o, in alternativa, individuare un recapito diverso, quale ad esempio il fosso di monte della linea ferroviaria che, immettendosi nel canale Stefanelli tramite l'affluente Stefanelli 2° a valle della tombinatura suddetta, consentirebbe di ovviare al problema idraulico sopra esposto.

b) Per l'area 2 non si evidenziano particolari problemi idraulici, fatto salvo il soddisfacimento dell'invarianza idraulica e l'ottenimento del nulla osta RFI per il recapito delle acque nel fosso a monte della ferrovia.

Si evidenzia inoltre l'interferenza con il canale S. Cristoforo del Fossalta (nuovo accesso da realizzare nei pressi del sottopasso dell'E45 esistente).

Per l'espressione del parere di competenza è necessario integrare il progetto con la previsione di nuova distribuzione delle acque meteoriche come sopra esposto, in difetto di tali integrazioni/modifiche il parere di competenza è da considerarsi non favorevole”;

Richiamati i contenuti della Variante in oggetto già riepilogati nell'atto di Giunta provinciale n. 83458/311 del 09.09.2014;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale nazionale;

Visti i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione territoriale regionale vigenti:

- Piano Territoriale Regionale (PTR) approvato dall'Assemblea legislativa con deliberazione n. 276 del 03.02.2010;
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 1338 del 28.01.1993 e n. 1551 del 14.07.1993;
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 1322 del 22.12.1999;
- Piano di Tutela delle Acque Regionale (PTA) approvato dall'Assemblea legislativa con deliberazione n. 40 del 21.12.2005;

Amministrazione evidenziato che *“La Variante propone la procedura di valutazione ambientale ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. unicamente in relazione ai due accordi con i privati ex art. 18 L.R. 20/2000 che vi accedono [...], senza estendere la valutazione agli altri ulteriori elementi proposti in modifica alla strumentazione urbanistica vigente. Benché la suddetta Variante abbia quale proposito quello di concorrere alla riduzione di consistente parte delle aree di trasformazione previste dal PRG e non ancora attuate, si ritiene che il nuovo disegno urbanistico-territoriale che si viene a configurare debba essere comunque valutato ai fini della complessiva sostenibilità ambientale strategica, come peraltro disposto dall'art. 6, comma 3 bis, del D.Lgs. 152/2006”*.

Le valutazioni contenute nel Rapporto preliminare così predisposto, volte di fatto ad integrare quelle afferenti gli accordi con i privati, si basano sull'analisi delle caratteristiche e della consistenza delle dotazioni territoriali ed infrastrutturali che caratterizzano gli ambiti interessati dalle previsioni della Variante, verificando le stesse rispetto agli strumenti della pianificazione sovraordinata, con specifico riguardo alle tutele, ed in rapporto alle ipotizzabili pressioni che derivano dalla loro attuazione. Si conclude che le disposizioni/previsioni assunte dalla Variante *“non presagiscono condizioni di impatto od elementi di significativa alterazione sulle componenti ambientali e dei valori paesaggistici dei luoghi, né generano complessivamente, per la loro portata sul sistema insediativo di rango comunale, disequilibri allo scenario territoriale ed infrastrutturale”*.

Esaminati quindi i contenuti del Rapporto preliminare, richiamate altresì le osservazioni già espresse sulla procedimento in oggetto ai sensi dell'art. 15, comma 5, della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. con deliberazione della Giunta provinciale n. 83458/311 del 09.09.2014, e tenuto conto:

- dei contributi forniti dai soggetti competenti in materia ambientale consultati (Az. USL di Cesena, ARPA Sezione Provinciale di Forlì-Cesena, Consorzio di Bonifica della Romagna) ai sensi del comma 2 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., integralmente riportati nelle premesse narrative del presente atto;
- delle considerazioni espresse dall'Amministrazione comunale in merito alla bozza del provvedimento di verifica inviata al Comune in data 03.09.2014 (registrata al prot. prov.le n. 82951) ai sensi del comma 4 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

si ritiene che la Variante in oggetto possa essere esclusa dalla procedura di VAS di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. alle condizioni di seguito espresse:

Finalità della Variante

Come già osservato al **punto A.1) della deliberazione 83458/311 del 09.09.2014**, è certamente apprezzabile l'obiettivo di pervenire ad una forma di “salvaguardia” del territorio comunale, eliminando le previsioni insediative non attuate e comunque ritenute oggi, alla luce dello stato di attuazione del PRG, non (più) rilevanti ai fini degli interessi pubblici definiti ed assunti dal medesimo, nelle more di approvare il Piano strutturale, che avrà il compito di delineare rinnovate strategie per il governo del territorio, anche concorrendo massimamente alla riduzione del consumo di suolo per funzioni urbane.

D'altra parte, le nuove previsioni insediative cui dà luogo la Variante in oggetto (gli accordi con i privati) vanno di fatto a “sostituire” quelle previsioni destinate alle medesime funzioni che il Piano, nel suo impianto originario, ha previsto soprattutto a completamento degli *esistenti* ambiti specializzati per attività produttive, fra cui, *in primis*, Pievesestina e che la Variante stessa elimina nell'ottica della salvaguardia territoriale.

Merita dunque un richiamo al Piano provinciale, al quale spetta il compito precipuo di *“individuare le aree produttive idonee ad essere ampliate per assumere rilievo sovracomunale”*, stabilendone *“l'assetto infrastrutturale e le caratteristiche urbanistiche e funzionali”* (art. A-13 della L.R. 20/2000). In questo senso, il PTCP qualifica il sistema polifunzionale di Pievesestina innanzitutto come ambito produttivo di livello comunale che costituisce una polarizzazione nel sistema produttivo provinciale, definito quale *“insieme di aree produttive spazialmente contigue con una dimensione complessiva (superficie esistente e di progetto) superiore a [...] 30 ettari in pianura”*; 30 ettari è ritenuta essere quella minima soglia dimensionale affinché,

per una aggregazione di attività produttive, possano attuarsi politiche volte alla qualificazione dell'insediamento ed alla mitigazione degli impatti ed, eventualmente, alla loro trasformazione in Aree Ecologicamente Attrezzate (AEA), obiettivo specificatamente assegnato dal PTCP alla pianificazione comunale. L'areale di Pievesestina, peraltro, ad un secondo livello di valutazione, è individuato dal Piano provinciale come ambito produttivo che può assumere valenza sovracomunale, in virtù di caratteristiche quali una adeguata possibilità di espansione, una buona localizzazione territoriale ed una dimensione non trascurabile; esso è poi ricompreso, insieme all'ambito produttivo forlivese di Villa Selva, nel più ampio "quadrilatero" insediativo ed infrastrutturale fra le città di Forlì e Cesena, che il PTCP riconosce quale miglior recapito della maggior parte del fabbisogno di aree industriali di interesse sovracomunale.

Ciò premesso, ed alla luce del percorso avviato dall'Amministrazione comunale con la presente Variante, teso ad agevolare la transizione ai nuovi strumenti urbanistici attraverso cui concorrere anche ad un migliore e più razionale utilizzo delle risorse finite (suolo), l'approntamento di strategie territoriali *ulteriori e diverse* da quelle previste dal PRG vigente, con specifico riferimento alle previsioni produttive oggi proposte ex novo, proprio in virtù della rilevanza strutturale di tali scelte, dovrebbe trovare idoneo supporto e validazione nella Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), sulla base di una compiuta definizione delle differenti condizioni di sostenibilità del territorio comunale e dei rivalutati fabbisogni insediativi. Il documento di ValSAT, che costituirà parte integrante del redigendo PSC, avrà infatti il compito di individuare, descrivere e valutare *"i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli"* soprattutto "alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano".

È peraltro opportunamente rilevato nel Rapporto preliminare *"il forte limite che sconta la presente verifica stante l'assenza nella strumentazione urbanistica comunale di un quadro conoscitivo al quale è correlata una ValSAT definente, attraverso precisi indicatori sintetici facilmente misurabili, la capacità di carico e la sensibilità del territorio nelle sue diverse componenti territoriali, ambientali, ecologiche e socio-economiche, in relazione a variazioni dell'assetto di piano"*.

C.1) Anche dal punto di vista degli effetti sul sistema ambientale e territoriale delle scelte operate dalla Variante in oggetto, non può che richiamarsi quanto già osservato al punto A.1 della deliberazione della Giunta provinciale n. 83458/311 del 09.09.2014: condividendo infatti l'obiettivo dell'Amministrazione comunale di operare una "salvaguardia" del proprio territorio nelle more di pervenire alla definizione del Piano Strutturale Comunale, si ritiene più corretto rinviare a tale sede la verifica della necessità di fabbisogni insediativi *ulteriori e diversi* da quelli oggi pianificati.

Si invita pertanto l'Amministrazione comunale a valutare la necessità e, in subordine, la più idonea collocazione, di ulteriori previsioni insediative in seno al processo di formazione dei nuovi strumenti urbanistici (PSC-POC-RUE), al fine di poter verificare, alla luce delle risultanze della ValSAT, tutte le possibili alternative, tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo e degli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Il nuovo fabbisogno insediativo del PRG

Il Rapporto preliminare verifica la riduzione delle previsioni insediative operata dalla Variante 1/2014 rispetto all'impianto iniziale del PRG 2000, in termini di effetti indotti sul sistema territoriale ed infrastrutturale, con la finalità di accertare *"il permanere [...] di adeguate condizioni di qualità e consistenza dell'infrastrutturazione, ovvero delle relative previsioni, funzionali alle richieste condizioni di sostenibilità della trama insediativa concorrenti, alla scala più ampia, a soddisfare adeguati livelli di qualità urbana"*. A tale riguardo viene innanzitutto precisato che i criteri definenti le condizioni allo stralcio delle previsioni inattuate, prevedono il mantenimento, nel disegno di Piano, di quelle aree di trasformazione preordinate e necessarie all'attuazione di funzioni e servizi di interesse pubblico, concorrenti ad assicurare standard di qualità urbana ed ecologico-ambientale, ovvero di supporto alle politiche abitative ed alle attività costituenti il tessuto produttivo locale.

In taluni casi, tuttavia, la Variante 1/2014 opera, parallelamente all'eliminazione degli ambiti di trasformazione, la contestuale soppressione delle opere di infrastrutturazione viaria previste dal PRG quale necessario adeguamento della rete alla maggiore domanda di mobilità connaturata ai processi insediativi. Ne costituiscono caso specifico l'eliminazione della previsione di rotatoria sulla Via Romea all'intersezione tra la Via Giardino di San Mauro e la Via Rio San Martino e l'eliminazione di due tratti stradali di progetto.

Il primo di questi si pone quale elemento di connessione tra la Via San Mauro e l'AT3 05/14 fino alla Via Emilia, attraverso il comparto denominato "Ex Sacim": con la soppressione dell'area di trasformazione suddetta, di impegno territoriale pari ad oltre 6 ha e SUL di 9.000 mq, l'Amministrazione comunale ha valutato la ridondanza dell'infrastruttura, anche in ragione degli interventi di adeguamento sulla Via Romea in corso di attuazione (rotatoria all'incrocio con la Via San Mauro), punto sul quale si concorda.

Il secondo arco stradale stralciato dalla Variante coincide con il tratto viario ad andamento nord-sud compreso tra la Via Diegaro e la Via Larga (cd. circonvallazione di Pievesestina), fino al congiungimento con l'area produttiva AT4a 12/02. Il Rapporto preliminare precisa che tale viabilità era stata prevista dal PRG quale asse di scorrimento, privo di intersezioni ed avente sezione adeguata, asservente i flussi di traffico provenienti o diretti al casello autostradale e/o al futuro Lotto 0 della Secante, ovvero in direzione della Via Emilia, nonché quale elemento infrastrutturale di potenziamento per sopperire alle quote di traffico inducibili dalle previsioni AT4a 12/22 e AT4a 12/11.

L'eliminazione dell'AT4a 12/11, operata con la presente Variante, e la conseguente inattuabilità degli obblighi convenzionali attribuiti al comparto per la realizzazione di una porzione del suddetto tratto stradale, rende di non immediata fattibilità il compimento della previsione infrastrutturale. Come precisato nel Rapporto preliminare *"Il primo tronco della strada di collegamento tra l'esistente Via Fossalta e la nuova S.P. 140 Diegaro - S. Egidio è stato recentemente realizzato da parte degli assegnatari attuatori del PIP C2 F2-3, mentre rientra tra gli impegni dell'Amministrazione Comunale la realizzazione del secondo tratto più settentrionale prospiciente Comparto C2 F 1 'Autoporto'. Ciò consentirà, nel breve termine, di disporre di due assi viari, costituiti rispettivamente da Via Fossalta e Via Del Commercio e Via Turati, fungenti, oltreché da assi di distribuzione agli insediamenti, anche di attraversamento da e per le grandi infrastrutture della mobilità (S.G.C. E-45 e A14) riservando alla Via Dismano, in via prioritaria ed esclusiva, il traffico leggero veicolare a servizio dell'abitato di Pievesestina"*. A supporto di quanto affermato, sono richiamate le valutazioni condotte nell'ambito della procedura di screening ex art. 9 della L.R. 9/1999 alla quale sono state sottoposte le previsioni insediative di Pievesestina e Torre del Moro (complessivamente aggregate in 7 nuclei). Si richiama in particolare come, alla prevista attuazione delle aree di trasformazione AT4a 12/22 e AT4a 12/11 costituenti il "Nucleo 5" (406.305 mq di estensione territoriale con potenzialità edificatoria paria a 162.522 mq di SUL), corrispondessero flussi di traffico giornalieri totali pari al 65% di quelli complessivamente indotti dall'attuazione delle previsioni produttive sottoposte a verifica; l'elaborato di screening rilevava peraltro, nello scenario cosiddetto B, ovvero di realizzazione dei nuclei insediativi e della sola viabilità interna ad essi, una scarsa incidenza dei flussi veicolari di progetto rispetto al flusso interessante la rete viaria all'intorno. Il Rapporto preliminare conclude quindi che *"valutato il peso insediativo di poco superiore al 13% (sia in termini di ST che di SUL) tra l'Area di Trasformazione AT4a 12/22, confermata dalla Variante 1/20014, rispetto all'interesse del Nucleo 5, ne deriva la piena sostenibilità infrastrutturale dell'apparato viario dell'area di Pievesestina alle condizioni poste dalla Variante 1/2014"*.

Pur rilevando che l'assenza dell'area di nuova trasformazione AT4a 12/11 riduce parte del carico di traffico generabile, si evidenzia che la prevista circonvallazione nasce anche e soprattutto per la risoluzione delle problematiche legate alla viabilità dell'intera realtà produttiva di Pievesestina, con particolare riferimento al segmento territoriale afferente l'attuale Via Dismano, laddove sono manifeste le problematiche connesse alla contiguità di un tessuto storicizzato e di recente espansione residenziale con l'ambito produttivo il quale, nelle previsioni del PTCP, è destinato ad assumere rango sovracomunale. Si osserva inoltre che per taluni comparti produttivi previsti dal PRG a Pievesestina e mantenuti in essere nella Variante in oggetto, le valutazioni espresse da questa Provincia, sulla base dei rapporti ambientali per essi predisposti, sono state effettuate al lordo della previsione di circonvallazione, quantomeno nella definizione degli scenari di medio-lungo

periodo. Ne è un esempio il Piano attuativo relativo all'AT4a 12/02 "Via Viazza – Via Larga", già trasmesso alla scrivente Amministrazione per l'espressione dei pareri di competenza, in cui il disegno di assetto urbanistico ha evidentemente tenuto conto di questa infrastruttura di progetto che ne rappresenta, di fatto, l'accesso.

C.2) Si evidenzia sin da ora che, in sede di formazione del Piano strutturale, le eventuali politiche di consolidamento/riqualificazione/espansione degli ambiti produttivi esistenti non potranno prescindere da una puntuale valutazione dell'assetto infrastrutturale e delle conseguenti dotazioni territoriali dell'intera polarità produttiva di Pievesestina, tenuto altresì conto del ruolo che essa assume/può assumere alla scala d'area vasta, come anche evidenziato nel Rapporto preliminare.

Parcheggio cimitero di San Demetrio

L'area destinata a parcheggio pubblico a servizio del cimitero in località San Demetrio, è assoggettata alle disposizioni di cui all'art. 19 delle Norme del PTCP inerente "*Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale*", che comprende quegli ambiti territoriali "*caratterizzati oltre che da rilevanti componenti vegetazionali o geologiche, dalla compresenza di diverse valenze (storico-antropica, percettiva, ecc....) che generano per l'azione congiunta, un interesse paesistico*".

Accertato che trattasi di una previsione inferiore alle soglie dimensionali indicate negli allegati della L.R. 9/1999 e ss.mm.ii., la compatibilità dell'intervento rispetto alle suddette disposizioni di tutela è definita dal comma 5, il quale precisa che la sua subordinazione alla eventuale previsione mediante gli strumenti di pianificazione e/o di programmazione nazionali, regionali e provinciali non si applica alla realizzazione di talune opere, fra cui le strade, che abbiano rilevanza meramente locale. Il previsto parcheggio pubblico è infatti pertinenza di servizio dell'infrastruttura stradale (art. 24 del Codice della Strada) e pertanto, ai fini dell'applicazione della norma paesistica, è da ritenersi ricompreso nell'accezione di *strada*; altrettanto verificata si reputa essere la rilevanza *meramente locale*, in quanto opera "*al servizio della popolazione di non più di un comune ovvero di parti della popolazione di due comuni confinanti*".

Ciò premesso, in sede di progettazione dell'opera, dovrà essere verificata la compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi, perseguibile, come già indicato nel Rapporto preliminare, anche attraverso la scelta dei materiali e contenendo l'impermeabilizzazione del suolo, vista la destinazione del parcheggio alle sole autovetture.

C.3) Riconoscendo che il tipo di infrastruttura prevista è riconducibile alle fattispecie indicate dal comma 5 dell'art. 19 delle Norme del PTCP, in sede di progettazione dell'opera pubblica in oggetto, si ritiene necessario che l'Amministrazione comunale definisca le necessarie condizioni circa il suo migliore inserimento paesaggistico ed ambientale, come già indicato nel Rapporto preliminare.

D) DECISIONE IN MERITO ALL'ASSOGGETTABILITÀ A VAS AI SENSI DELL'ART. 12 DEL D.LGS. 152/2006 E SS.MM.II. DELL'ACCORDO CON I PRIVATI "GOBBI FRUTTA"

Esaminati quindi i contenuti del Rapporto preliminare, richiamate altresì le osservazioni già espresse sulla procedimento in oggetto ai sensi dell'art. 15, comma 5, della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. con deliberazione della Giunta provinciale n. 83458/311 del 09.09.2014, e tenuto conto:

- dei contributi forniti dai soggetti competenti in materia ambientale consultati (Az. USL di Cesena, ARPA Sezione Provinciale di Forlì-Cesena, Consorzio di Bonifica) ai sensi del comma 2 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., integralmente riportati nelle premesse narrative del presente atto;
- del parere espresso dal Dirigente del Servizio Infrastrutture Viarie e Gestione Strade Cesena, su richiesta della Responsabile di P.O. Pianificazione Territoriale, in relazione alla procedura di valutazione ambientale della previsione in oggetto, recante, per quanto di competenza, esito favorevole *“a condizione che le ulteriori quote di traffico generate dal nuovo insediamento della ditta Gobbi Frutta srl si immettano nella Via Cervese attraverso il tratto di strada che scorre in adiacenza con il Canale Emiliano Romagnolo”*;
- delle considerazioni espresse dall'Amministrazione comunale in merito alla bozza del provvedimento di verifica inviata al Comune in data 03.09.2014 (registrata al prot. prov.le n. 82951) ai sensi del comma 4 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- delle considerazioni espresse al precedente punto C.1) in merito alla valutazione ambientale della Variante, da ritenersi preliminari e sovraordinate alla valutazione ambientale della sola proposta di accordo con i privati in oggetto, avente carattere puntuale e specifico;

si ritiene che l'accordo con i privati “Gobbi Frutta” possa essere escluso dalla procedura di VAS di cui agli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. alle condizioni di seguito espresse:

Tutele paesistiche

La previsione in oggetto ricade in “Zone ed elementi di tutela dell'impianto storico della centuriazione”, di cui all'art. 21B delle Norme del PTCP; nello specifico, trattasi di “Zone di tutela delle struttura centuriata” (comma 2, lett. a)). Ai sensi del comma 6 del suddetto dispositivo, le aree così caratterizzate *“hanno di norma destinazione d'uso agricola e sono conseguentemente assoggettate alle prescrizioni relative alle zone agricole dettate dalle leggi regionali e dalla pianificazione regionale, provinciale, comunale, con le ulteriori prescrizioni seguenti:*

[....]

d) nell'ambito delle zone di cui al precedente comma 2 possono essere individuate, da parte degli strumenti di pianificazione comunali od intercomunali, ulteriori aree a destinazione d'uso extra agricola, oltre a quelle di cui al terzo comma, ove si dimostri che l'assetto delle aree interessate risulti garantire il rispetto delle disposizioni dettate alle precedenti lettere a), b) e c), nonché quelle di cui al successivo comma 11, a tutela degli individuati elementi della centuriazione, qualora gli stessi riguardino tali zone. In ogni caso tali eventuali nuove previsioni dovranno assicurare:

- *assetto insediativi coerenti con l'orientamento centuriale, definito dalla trama dei sistemi scolanti e viabilistici principali;*
- *la coerenza dell'orientamento della nuova edificazione con le esigenze di drenaggio del sistema scolante minore;*
- *il mantenimento e/o la ricostituzione di siepi, filari e/o quinte alberate lungo le strade ed i canali di scolo”.*

D.1) Poiché la previsione in oggetto è attuabile mediante intervento diretto, si ritiene necessario, al fine di pervenire ad una compiuta ed efficace definizione delle condizioni di tutela paesistica cui essa deve soggiacere, che l'Amministrazione comunale definisca uno schema di assetto urbanistico dell'area alla luce delle disposizioni di cui all'art. 21B delle Norme del PTCP, verificando la presenza e lo stato di conservazione degli elementi centuriali ivi indicati, ovvero integri la prescrizione posta con il n. 216 (Allegati Normativi - A11) con le disposizioni a tal fine necessarie.

Rete infrastrutturale e mobilità

Nel Rapporto preliminare si precisa che *“Allo stato attuale non si conoscono i reali flussi di traffico indotti dallo spostamento dei vari impianti della ditta Gobbi, ma si possono ipotizzare e stimare in base al numero dei dipendenti e degli spostamenti medi dei mezzi pesanti”*. Sono così stimati, durante il periodo diurno, 6 transiti/ora di mezzi leggeri (autoveicoli e motocicli) e 2 transiti/ora di mezzi pesanti, accedenti all'area sul suo lato nord-est ed interessanti – in entrata ed in uscita – il tratto di strada che scorre in adiacenza al Canale Emiliano Romagnolo fino al suo innesto con la Via Cervese, ritenuto il prioritario ricettore del traffico indotto, in quanto, come riportato nel Rapporto preliminare, collegamento al casello autostradale ed alle altre arterie della viabilità principale.

Sulla base dei dati su indicati, ipotizzando come di prassi il periodo diurno pari a 10 ore ed assumendo 2,5 quale fattore di conversione dei mezzi pesanti, si otterrebbe un traffico giornaliero medio pari a circa 110 veicoli equivalenti (corrispondenti a 60 mezzi leggeri ed a 20 mezzi pesanti) in ingresso ed in uscita dal nuovo insediamento produttivo.

La S.P. 71 bis “Cervese” è interessata da una media giornaliera di transiti, considerati in entrambi i sensi di marcia, pari a quasi 13.000 unità, di cui il 3% circa pesante (dati del sistema regionale di rilevazione del traffico, rispetto ad una postazione prossima all'area di intervento, relativi al mese di giugno 2014); lo stesso PTCP definisce medio-alto lo stato di congestione di tale arteria.

Dai dati riportati, certamente sommari ma forse sufficienti a fornire un ordine di grandezza dei volumi di traffico che interessano l'area in esame, pare vero che il traffico inducibile dall'attività di progetto è incidente per una quota ridotta rispetto a quello che già attualmente percorre la S.P. 71 bis; resta tuttavia dubbio se tale ricettore, che già presenta elevati livelli di saturazione, possa accogliere ulteriori quote di traffico senza una adeguata messa in sicurezza dell'intersezione attraverso la quale dette quote vi si immettono.

In tal senso, si rileva che il PRG vigente ha già assunto la previsione di una rotatoria fra la S.P. 71 bis, la Via Violone di Gattolino e la adduttrice alla Via Calabria (ovvero il tratto di strada che scorre in adiacenza con il Canale Emiliano Romagnolo e che collega la S.P. 71 bis con la Via Calabria), al netto quindi della nuova area destinata a trasformazione urbanistica e che tale infrastruttura di progetto non è tra quelle eliminate con la Variante in oggetto a seguito della contrazione dei comparti pianificati (punto C.2).

D2) Pur in assenza di una esaustiva definizione degli scenari di mobilità conseguenti all'attuazione della previsione in esame, nonché delle caratteristiche del sistema della rete infrastrutturale all'intorno, si ritiene necessario che l'Amministrazione comunale verifichi puntualmente la capacità della viabilità interessata ad assorbire i flussi veicolari di progetto garantendo piene condizioni di sostenibilità e di sicurezza con particolare riferimento alle immissioni sulla Via Cervese e quindi, se del caso, subordini l'entrata in esercizio dell'attività oggetto di accordo all'avvenuta realizzazione della rotatoria già prevista dal Piano fra la S.P. 71 bis, la Via Violone di Gattolino e la adduttrice alla Via Calabria.

Ciò fermo restando che le quote di traffico generate dal nuovo insediamento potranno immettersi sulla S.P. 71 bis solamente attraverso l'adduttrice alla Via Calabria, senza dunque interessare l'abitato di Villa Calabra, come indicato nel parere reso dal Dirigente del Servizio Infrastrutture Viarie e Gestione Strade Cesena di questa Provincia.

Sistema infrastrutturale tecnologico

Nel Rapporto preliminare non viene riportata alcuna considerazione circa la servibilità del sistema infrastrutturale tecnologico (acquedottistico, fognario-depurativo ed energetico).

D.3) Si ritiene pertanto necessario che l'Amministrazione comunale, nelle more di giungere alla (eventuale) definitiva conformazione urbanistica della previsione in oggetto, verifichi l'adeguatezza del sistema infrastrutturale tecnologico, verificando se e quali adempimenti debbano essere posti in essere con l'attuazione del comparto.

Sistema energetico

La voce “energia” rappresenta uno dei consumi più significativi del sistema produttivo cesenate, come è

peraltro emerso in sede di screening ex artt. 9 e 10 della L.R. 9/1999 e ss.mm.ii. relativo alle aree di trasformazione polifunzionali del polo produttivo di Pievesestina e Torre del Moro.

In merito all'assunzione, nelle trasformazioni urbanistiche, di modalità progettuali orientate ai principi di sostenibilità energetica, la L.R. 23.12.2004, n. 26, "Disciplina della programmazione energetica territoriale ed altre disposizioni in materia di energia", dispone - al comma 4 dell'art. 5 - che i Comuni, per gli interventi di nuova urbanizzazione di superficie utile totale superiore ai 1.000 mq, valutino in fase di progetto la fattibilità tecnico-economica dell'applicazione di impianti di produzione di energia basati sulla valorizzazione delle fonti rinnovabili, impianti di cogenerazione, pompe di calore, sistemi centralizzati di riscaldamento e raffrescamento. Il Rapporto ambientale non effettua specifiche considerazioni circa il fabbisogno energetico dell'azienda insediante, che peraltro svolge la propria attività logistica nella distribuzione di prodotti freschi, quindi presumibilmente necessitante di sistemi refrigeranti.

D.4) Stante il rispetto delle disposizioni definite dal D.Lgs. 19.8.2005, n. 192 "Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia" e s.m.i., così come dettagliate nell'"Atto di indirizzo e coordinamento sui requisiti di rendimento energetico e sulle procedure di certificazione energetica degli edifici" di cui alla D.A.L. 156/2008 e ss.mm.ii., si ritiene necessario che nell'attuazione della previsione urbanistica in oggetto costituisce norma di riferimento in materia energetica la L.R. 26/2004, e specificamente la parte relativa agli adempimenti previsti al fine di assicurare il contenimento dei consumi energetici, favorire la valorizzazione delle fonti rinnovabili ed assimilate di energia, promuovere la dotazione e fruibilità di altri servizi energetici di interesse locale. Pertanto dovrà trovare specifica applicazione il comma 4, lett. a) dell'art. 5 della citata legge.

Tutela dall'inquinamento acustico

in relazione al clima acustico, il Rapporto preliminare precisa che uno specifico studio di impatto acustico relativo agli impianti della ditta insediante ed al traffico indotto sarà redatto propedeuticamente alla fase attuativa. In ogni caso, *"vista la previsione di layout di progetto, gli eventuali impianti ad uso del capannone (trattamento aria, celle frigo o compressori), la movimentazione di muletti e le zone carico e scarico mezzi pesanti, saranno disposti sul lato nord del lotto lato campagna, per non arrecare disagi delle residenze esistenti e di progetto"*.

D.5) Stante il fatto che le attività insediabili dovranno redigere la valutazione di impatto acustico secondo la normativa vigente ai sensi dell'art. 8 della L. 447/1995, alla luce di quanto argomentato, si concorda con la necessità di prevedere una idonea progettazione degli edifici e delle aree pertinenziali, nonché del lay-out interno-esterno delle attività, con ubicazione in posizione schermata e lontana dagli edifici residenziali di tutte le sorgenti sonore verosimilmente impattanti, quali: viabilità di accesso all'area, zone di carico/scarico delle materie prime e/o dei prodotti finiti, lavorazioni in esterno, impianti rumorosi. Dovrà altresì essere prevista una idonea distanza tra gli edifici di progetto ed i ricettori abitativi al fine di lasciare uno spazio utile alla realizzazione, all'interno delle aree di progetto, di tutti i sistemi di mitigazione acustica che si rendessero necessari per il rispetto dei limiti di immissione assoluti e differenziali di cui alla citata L. 447/1995.

Sicurezza idraulica

Il Rapporto preliminare riporta una sintetica descrizione delle caratteristiche geologiche dell'area oggetto di accordo, non rilevando alcun rischio né di tipo idraulico, né idro-geomorfologico, senza tuttavia approfondire le tematiche legate alla tutela ed al risparmio delle risorse idriche in relazione all'attività insediante.

Si precisa innanzitutto che la previsione in esame ricade nelle *"Aree di potenziale allagamento"* di cui all'art. 6 della Normativa del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico dell'Autorità dei Bacini Romagnoli, ovvero quelle *"aree nelle quali si riconosce la possibilità di allagamenti a seguito di piene del reticolo minore e di bonifica, nonché sormonto degli argini da parte di piene dei corsi d'acqua principali di pianura, in corrispondenza di piene con tempo di ritorno non superiore a 200 anni, senza apprezzabili effetti dinamici"*, per le quali è prevista l'adozione di un tirante idrico fino a 50 cm.

Dagli elaborati presentati, inoltre, non si evince il recettore finale delle acque meteoriche dilavanti il comparto né gli eventuali sistemi adottati per garantire l'invarianza idraulica della trasformazione urbanistica. Qualora tale recapito fosse il canale Calabrina che si sviluppa, in parte tombinato ed in parte a cielo aperto, lungo la Via Calabria a confine con l'area oggetto di accordo, e prosegue tombinato lungo la Via Violone di Gattolino (lato di monte), il Consorzio di Bonifica della Romagna, nel parere reso, evidenzia criticità idrauliche per quanto concerne il manufatto esistente di tombinatura, che risulta essere oggi idraulicamente insufficiente.

D.6) Si ritiene necessario che, nelle more di giungere alla (eventuale) definitiva conformazione urbanistica della previsione in oggetto, siano definiti, in accordo con il competente Consorzio di Bonifica i necessari adeguamenti della tombinatura del canale Calabria, qualora identificato quale recettore degli apporti meteorici, determinando l'impegno da prevedersi in sede di convenzione.

Tutela delle acque superficiali e sotterranee

Vista la presenza di un'area adibita a parcheggio specialistico al servizio dei mezzi che supportano la logistica aziendale, si richiama che, in relazione alla qualità delle acque meteoriche che recapitano nella rete di drenaggio urbano, così come definita dalla D.G.R. 1860/2006 in base a diversi parametri (tipo di ricettore, tipologia di attività, natura della superficie impermeabile, densità degli oli, quantità di fango prevista, ecc....), dovranno prevedersi idonei sistemi di trattamento. Sebbene la verifica e l'applicazione delle disposizioni in materia di convogliamento, trattamento e scarico delle acque meteoriche sia oggetto di verifica e controllo da parte delle amministrazioni competenti in sede di rilascio delle autorizzazioni allo scarico, poter, già in questa fase, disporre di alcune informazioni in merito, avrebbe presumibilmente consentito una preliminare

l'azienda A.T.I. di Mariani & C. s.n.c., già ivi localizzata e riconosciuta dal Piano come *ambito di recupero delle attività polifunzionali in zona agricola* (art. 82 bis delle NdA); sono inoltre destinate a trovarvi collocazione le aziende Calcestruzzi del Savio S.r.l. e Barducci Liberio.

Questa Provincia, richiamando le decisioni assunte con l'approvazione della Variante Generale al PRG del Comune di Cesena in merito alla delocalizzazione della Calcestruzzi del Savio dall'attuale insediamento a Borgo Paglia in fascia di tutela fluviale, nonché agli ambiti di recupero delle attività polifunzionali in zona agricola, osservava, nel merito del suddetto procedimento, che *“la proposta di realizzare l'insediamento in oggetto [...], in posizione marginale rispetto al tessuto produttivo esistente, mediante permesso di costruire ed utilizzando un indice generalmente destinato a zone di completamento produttivo (0,6 mq/mq) è incongrua alla luce dell'ubicazione, dell'estensione e delle caratteristiche insediative e di accessibilità dell'area. Si ritiene pertanto necessario sottoporre tale previsione a pianificazione attuativa preventiva (lasciando facoltà all'Amministrazione comunale di individuare uno o più piani attuativi ricomponenti l'insediamento di progetto), assumendo indici adeguati alle necessità e corrispondendo gli standards urbanistici previsti per legge”*. Rilevate altresì condizioni ambientali non favorevoli, quali la prossimità di zone residenziali, le difficoltose e limitate condizioni di accessibilità all'area dalla Via Lupa, le criticità legate al sistema fognario-depurativo dell'area di Pievesestina e Torre del Moro, la vicinanza di un pozzo di alimentazione dell'acquedotto, *“in accordo con il parere espresso da ARPA, si ritiene che il piano attuativo (o, in alternativa, i piani attuativi) conseguente a tale previsione debba essere assoggettato a specifica VAS, in virtù della presunta importanza degli impatti generati dalle attività che si insedieranno in detta area” (deliberazione della Giunta provinciale n. 92453/458 del 29.09.2009).*

Con successiva deliberazione n. 233 del 21.12.2010 il Comune di Cesena ha adottato una ulteriore Variante al PRG ai sensi dell'art. 15 della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. (**Variante 1/2010**), proponendo, a confine con l'area sopra descritta (comunque conformato con la Variante 1/2008) ed analogamente a quanto riproposto con la Variante 1/2014 in oggetto, un ulteriore insediamento per funzioni produttive, interessante circa 71.000 mq di territorio, destinato alla ditta Jolly Service S.p.A..

Questa Provincia, nel merito, rilevava che *“Come evidenziato in occasione della Variante PRG 1/2008 su tale area permane una situazione critica sotto molteplici aspetti [...] quali:*

- *criticità sotto il profilo della tutela degli acquiferi sotterranei e presenza di pozzo per captazione acque per uso umano;*
- *alti livelli di subsidenza;*
- *importanti carenze infrastrutturali di collegamento alla fognatura nera/depurazione e criticità nel servizio idrico ed energetico;*
- *grave criticità del sistema viario della zona circostante (congestione del traffico pesante, completamento della viabilità di servizio alla secante, completamento lotto 0 Secante ecc..)”*.

La Giunta provinciale formulava pertanto la seguente osservazione: *“Sotto il profilo urbanistico si riscontra una posizione dell'area proposta molto marginale rispetto al tessuto produttivo già conformato nella zona di Diegaro-Torre del Moro che rende la previsione del tutto incongrua, sia in riferimento all'ubicazione sia all'estensione del nuovo tessuto produttivo, tale localizzazione comporta infatti una interclusione inappropriata di zone agricole e pertanto si ritiene che una eventuale espansione produttiva nella zona debba costituire un continuum organico con il tessuto polifunzionale esistente al di là del tracciato della E45. Viste inoltre le molteplici criticità ambientali ed insediative emerse, si evidenzia una situazione territoriale che rispetto alle previsioni proposte nel PRG ha già raggiunto livelli minimi di sostenibilità e pertanto in assenza di studi e verifiche più approfonditi, si chiede all'Amministrazione comunale di riconsiderare l'area nel suo insieme stralciando quanto proposto dalla presente Variante” (deliberazione della Giunta provinciale n. 90897/409 del 13.09.2011)*. Analoghe considerazioni sono state espresse, nel medesimo atto, in relazione alla valutazione ambientale della previsione in parola (art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.).

Il Comune di Cesena, con l'approvazione della Variante 1/2010, ha provveduto, in detta sede, allo stralcio della proposta di trasformazione urbanistica dell'area sopra indicata.

Con la **Variante 1/2014**, oggetto della presente istruttoria, la suddetta previsione è stata nuovamente proposta, ora accedente allo strumento urbanistico come accordo con i privati (accordo “Jolly Service”) ed assoggettata a VAS ai sensi degli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Il Rapporto ambientale in tal senso trasmesso a questa Amministrazione comprende la valutazione di sostenibilità ambientale sia dell'area interessata dall'accordo “Jolly Service” sia dell'area adiacente approvata in seno alla Variante 1/2008 destinata all'insediamento/potenziamento delle ditte Calcestruzzi del Savio e A.T.I..

Il Rapporto ambientale è stato sviluppato sulla base dei criteri definiti nell'Allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., sebbene taluni temi e/o punti non siano stati efficacemente trattati (in particolare, il punto *h*) *sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste*). Non risultano inoltre prefigurate le misure in merito al *monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione* del piano proposto, come previsto al punto i) dell'Allegato IV al D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

Nel Rapporto ambientale, la mappatura e la quantificazione degli impatti (come sintetizzati nella tabella seguente) sono state effettuate sulla base della caratterizzazione delle attività insedianti, in gran parte note, ovvero:

- **Jolly Service S.p.A.:** l'azienda offre servizi di tipo logistico di varie tipologie; in particolare, a seguito di esclusiva IFCO, effettua il ritiro dei contenitori usati dalle piattaforme della grande distribuzione (GDO), il loro lavaggio e la distribuzione dei contenitori puliti in tutta Italia. Attualmente dispone di due unità operative entrambe dislocate in località Pievesestina, ma separate e distanti fra loro;
- **A.T.I.:** l'azienda si occupa di costruzione e vendita di apparecchi termo-idraulici per il settore del riscaldamento e della produzione di acqua calda sanitaria; l'insediamento di progetto sarà dedicato ad attività di stoccaggio del prodotto semilavorato e finito, oggi svolta nel centro ubicato in Via Mattei;
- **Calcestruzzi del Savio:** l'azienda svolge attività di escavazione, frantumazione e commercio di calcestruzzo e materiale inerte per l'edilizia ed attualmente è insediata nella frazione di Borgo Paglia, sull'ansa in sinistra idrografica del fiume Savio.

	A.T.I.	Calcestruzzi del Savio	Jolly Service
Layout insediativo	Si prevede la realizzazione di un edificio da adibirsi a magazzino.	Si prevede il trasferimento dell'attività ad oggi insediata in Via Bibbiena (località Borgo Paglia). Il sistema impiantistico è costituito da nastri trasportatori e vagli vibranti che entrano in funzione nel momento della miscelazione.	Le attività insedianti concernono lo stoccaggio dei prodotti in celle frigorifere ed il lavaggio dei contenitori.
Consumo idrico	La necessità idrica dell'attività attualmente insediata è legata al raffreddamento degli impianti, funzionanti a ciclo chiuso con recupero dell'acqua; il consumo è legato all'evaporazione all'interno di tale linea impiantistica, stimabile in 0,20 mc/giorno . A ciò si aggiunge un fabbisogno per usi igienico-sanitari pari a circa 1,5 mc/giorno .	L'impianto è dotato di una apparecchiatura per il recupero ed il riutilizzo dell'acqua di processo e necessita di un apporto idrico pari a circa 45 mc/giorno . A ciò si aggiunge un fabbisogno per usi igienico-sanitari pari a circa 1,5 mc/giorno .	Le esigenze idriche sono ascrivibili all'impianto di lavaggio dei contenitori, che funziona a ciclo chiuso con recupero tramite trattamento dell'acqua utilizzata; le integrazioni periodiche sono stimabili in circa 1 mc/giorno (nel R.A. sono tuttavia riportati dati non congruenti). A ciò si aggiunge un fabbisogno per usi igienico-sanitari pari a circa 12 mc/giorno .
Produzione di rifiuti	Il ciclo produttivo prevede il completo recupero del materiale di risulta, costituito da scarti di materiali plastici che, dopo un	Il ciclo produttivo complessivo prevede il recupero del materiale di risulta costituito da scarti della produzione che vengono reinseriti	Il ciclo produttivo comporta la produzione di rifiuti identificabili con le etichettature dei contenitori raccolti, smaltite tramite ditte

	processo di macinazione, vengono reinseriti nel ciclo produttivo.	dopo trattamento di separazione dell'acqua dagli inerti.	specializzate.
	L'attività attualmente insediata ha un consumo energetico annuo pari a circa 190.000 kwh. Il magazzino di	Per l'attività di progetto si valuta un	Si stima un consumo di energia elettrica annuo pari a 906.000 kwh di cui:

Esaminati quindi i contenuti del Rapporto preliminare, richiamate altresì le osservazioni già espresse sulla procedimento in oggetto ai sensi dell'art. 15, comma 5, della L.R. 47/1978 e ss.mm.ii. con deliberazione della Giunta provinciale n. 83458/311 del 09.09.2014, e tenuto conto:

- dei contributi forniti dai soggetti competenti in materia ambientale consultati (Az. USL di Cesena, ARPA Sezione Provinciale di Forlì-Cesena, Consorzio di Bonifica della Romagna) ai sensi del comma 2 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., integralmente riportati nelle premesse narrative del presente atto; nello specifico sia l'Azienda USL che ARPA hanno espresso *parere non favorevole* all'intervento;
- dei contributi pervenuti sulla documentazione depositata ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- delle considerazioni espresse al precedente punto C.1) in merito alla valutazione ambientale della Variante, da ritenersi **preliminari e sovraordinate** alla valutazione ambientale della sola proposta di accordo con i privati in oggetto, avente carattere puntuale e specifico;

si esprime, ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., parere non favorevole sull'accordo con i privati "Jolly Service", ritenute non superate talune specifiche criticità, come di seguito motivato:

E.1) L'analisi del sistema viario afferente l'area in oggetto è stata effettuata a partire dalla caratterizzazione della situazione esistente in termini di flussi di traffico ed adeguatezza della rete stradale, stimando successivamente il carico veicolare indotto dall'intervento ed ipotizzandone una distribuzione sulla maglia viaria.

Il comparto si trova delimitato da due importanti barriere infrastrutturali: la E45 ad est e la linea ferroviaria a nord; l'accesso è ad oggi consentito attraverso la Via San Cristoforo mediante sottopasso della E45. Alla luce delle analisi effettuate, gli estensori del Rapporto ambientale affermano che *"allo stato attuale la rete viaria di interesse non presenta particolari criticità"*, rilevando quanto segue:

- *"il LdS [livello di servizio] per il traffico medio orario e massimo è sempre verificato;*
- *il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano consistenti valori del potenziale di riserva;*
- *si evidenziano valori della congestione massimi pari a 2 per la SS9 che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata"*.

Con riferimento allo stato di progetto, stimato il traffico giornalmente generabile dalla previsione pari a 206 mezzi pesanti e 444 mezzi leggeri (ovvero 959 veicoli equivalenti al giorno), le valutazioni condotte portano gli estensori del Rapporto ambientale a sostenere che:

- *"il LdS per il traffico orario e massimo orario è sempre verificato;*
- *il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano consistenti valori del potenziale di riserva con diminuzioni di tale parametro poco significative;*
- *si evidenziano valori della congestione massimi pari a 2 per la SS9 e la Via Dismano che evidenziano l'assenza di criticità sulla rete considerata;*
- *rispetto allo scenario attuale si nota una modifica della congestione della via Dismano che passa dal valore 1 al valore 2. Tali valori evidenziano entrambi l'assenza di problematiche e non necessitano di nessun intervento specifico"*.

Sulla base di queste considerazioni, si concludere che *"l'intervento proposto non induce particolari criticità sul sistema viario attuale. Al fine di garantire la piena sostenibilità dell'intervento e del suo inserimento nell'intero contesto/comparto infrastrutturale di interesse, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo ingresso al sito caratterizzato dalla presenza di una rotatoria che andrà a risolvere il problema dell'accessibilità e contemporaneamente a fluidificare il traffico nel nodo interessato"*. Infatti, *"una volta risolto tale nodo, il flusso si distribuisce nella rete esistente che appare assolutamente adeguata a sostenere l'insediamento di progetto. [...] Si conferma lo stato odierno che esclude il passaggio dei mezzi pesanti nel sottopasso di Via San Cristoforo in direzione del borgo Case Scuola Vecchia. In tale direzione rimane*

possibile il flusso di mezzi leggeri”.

Ciò premesso, si osserva quanto segue:

- a) nell'introduzione al capitolo “Mobilità” del Rapporto ambientale viene descritto l'assetto dell'attuale maglia viaria accedente al nuovo comparto come *“del tutto inadeguata dal punto di vista dimensionale e funzionale”*, in contrasto con le considerazioni successivamente riportate nel medesimo documento, come sopra riprodotte;
- b) i dati di traffico medio e massimo orario diurno riportati nel Rapporto ambientale (pag. 231) e utilizzati quale base per la definizione degli scenari di mobilità, non sono in alcun modo identificati rispetto alla fonte, all'epoca della rilevazione, alla sezione stradale interessata, all'arco temporale rispetto al quale sono definiti gli indicatori orario di traffico medio e massimo. E' evidente che in assenza di questi riferimenti i valori riportati non risultano valutabili;
- c) ai fini del calcolo del *flusso massimo ammissibile in grado di transitare su un arco stradale (S)*, dato dal prodotto fra la capacità limite (S_0) dell'arco ed una serie di fattori correttivi proposti dall'HCM 2000:
 - il flusso di saturazione (S_0), definito come *flusso orario smaltibile da una corsia in assenza di ostacoli alla circolazione*, è stato assunto pari a 1.900 veicoli/ora per tutti gli assi stradali inclusi nella valutazione;
 - analogamente, il coefficiente correttivo che tiene conto della larghezza della strada è stato assunto pari ad 1 in tutti i casi.

Tali assunzioni non si ritengono del tutto corrette, in quanto tendo ad equiparare la prestazione di strade aventi caratteristiche dimensionali e geometriche anche molto differenti; ne consegue che il flusso massimo ammissibile (S), ferma restando l'incertezza sui dati di partenza (punto a)) potrebbe essere sovrastimato per quegli archi stradali che hanno un dimensionamento inferiore (Via San Cristoforo e Via Longo);

- d) a fronte di un considerevole traffico indotto dalla previsione in oggetto, sarebbe stato opportuno l'utilizzo di un modello previsionale in grado di simulare, alla scala sub-comunale la distribuzione del traffico nella rete stradale. Infatti, l'ipotesi di distribuzione del traffico – leggero e pesante – inducibile dalla trasformazione urbanistica rispetto alla quale è stato valutato lo scenario di progetto, non trova riscontri analitici (ad esempio, all'uscita dall'area si ipotizza una distribuzione equipollente dei mezzi pesanti fra E45 e SS9, senza che vi sia alcun supporto motivazionale);
- e) conseguentemente, l'incertezza evidenziata si ripercuote sulla stima del *livello di servizio (LdS)* e la definizione della *congestione viaria* (rapporto flusso/capacità).

Evidenziate le suddette lacune/incoerenze delle valutazioni effettuate, si rileva che la **previsione di rotatoria, quale soluzione volta a rendere congrua l'accessibilità al comparto, presenta indubbie limitazioni di tipo geometrico, planimetrico ed altimetrico**; nello specifico:

- f) pur non essendo chiaramente riportati i parametri dimensionali che caratterizzano la rotatoria di progetto, essa pare ascrivibile, dalle planimetrie trasmesse, alla tipologia delle “mini-rotatorie”, comprendente quelle con diametro esterno (diametro del cerchio inscritto) compreso tra 14 e 25 m. Generalmente l'adozione di mini-rotatorie viene limitata agli incroci tipo F/F tra strade locali, prevedendo quelle definite “compatte” negli incroci C/C, C/F, F/C;
- g) accanto alle regole di carattere geometrico, l'intersezione deve essere dimensionata con riferimento alla domanda di traffico ed in relazione alle manovre consentite, definite dalla capacità della rotatoria e dal livello di servizio della soluzione adottata. In particolare, il rapporto tra il diametro del cerchio inscritto ed il diametro dell'isola centrale risulta di particolare importanza per il transito dei veicoli pesanti, specialmente nelle rotatorie di più modeste dimensioni.

Si ritiene quindi che la soluzione di accesso ipotizzata per il comparto produttivo sia non solo inefficace all'effettiva gestione/smaltimento dei (considerevoli) flussi di traffico in ingresso ed in uscita dalla nuova area produttiva, ma anche pregiudizievole del transito in sicurezza dei mezzi leggeri lungo la Via San Cristoforo.

E.2) L'area in esame è compresa all'interno del bacino idrografico del canale di bonifica Stefanelli. L'intervento interessa direttamente il canale Stefanelli (nel tratto in origine lungo la Via Lupa) ed il canale S. Cristoforo del Fossalta (in corrispondenza del nuovo accesso). Il Consorzio di Bonifica, nel contributo trasmesso ai fini della valutazione ambientale, rileva uno stato di criticità idraulica già allo stato ante operam del manufatto di tomlinamento del canale Stefanelli lungo la Via Lupa, specificando che *“Per l'espressione del parere di competenza è necessario integrare il progetto con la previsione di nuova distribuzione delle acque meteoriche [...], in difetto di tali integrazioni/modifiche il parere di competenza è da considerarsi non favorevole”*. Ritiene infatti, in prima istanza, che l'area 1 (come individuata nella planimetria riportata alla pag. 266 del Rapporto ambientale) non possa scaricare le acque meteoriche nel canale Stefanelli nel punto a monte della tomlinatura esistente lungo la Via Lupa a causa dell'insufficienza idraulica del manufatto; è necessario quindi prevedere il rifacimento di detta tomlinatura o, in alternativa, individuare un recapito diverso, quale ad esempio il fosso di monte della linea ferroviaria che, immettendosi nel canale Stefanelli tramite l'affluente Stefanelli 2° a valle della tomlinatura suddetta, consentirebbe di ovviare al problema idraulico sopra esposto. Evidenzia inoltre l'interferenza del nuovo accesso da realizzare nei pressi dell'esistente sottopasso della E45 con il canale San Cristoforo del Fossalta, non affrontata in alcun modo dalla valutazione di sostenibilità della proposta trasformazione urbanistica.

E.3) Il Rapporto ambientale riferisce una sintetica valutazione circa capacità ed adeguatezza della rete dei sottoservizi idrici, depurativi ed energetici a sostenere la nuova previsione insediativa, ipotizzando che le dotazioni che si realizzeranno internamente all'area possano collegarsi con la rete presente sulla Via San Cristoforo. Precisa inoltre che *“Le informazioni verbali ottenute, e le verifiche sommarie condotte ad oggi portano a considerare sufficienti le linee esistenti di gas ed acqua; per la fognatura, essendo la condotta su Via San Cristoforo superficiale, e con andamento planimetrico del terreno declive da sud a nord, si renderebbe necessaria una centralina di sollevamento per il trasporto dei reflui dall'area di intervento al pozzetto esistente sulla predetta Via San Cristoforo. [...] Tutte le specifiche di dettaglio saranno analizzate nelle successive fasi di progettazione in accordo con gli enti competenti”*.

Posto che è precipuo scopo della valutazione “preventiva” verificare l'idoneità dell'area alla trasformazione produttiva proprio in fase pianificatoria, si ritiene che le indicazioni di massima contenute nel Rapporto ambientale non soddisfino questa esigenza, in quanto non attestano né l'effettiva sostenibilità della rete impiantistica esistente a supportare i carichi aggiuntivi, né la capacità/sostenibilità dell'insediamento di progetto a realizzare le dotazioni necessarie tenuto conto che, con particolare riferimento al sistema fognario-depurativo, le barriere infrastrutturali che delimitando l'area (e che di fatto ne rendono difficoltosa l'accessibilità) e la presenza di dislivelli plano-altimetrici ne rendono difficoltosa/onerosa la realizzazione.

Si evidenziano inoltre le seguenti incoerenze e/o criticità:

E.4) Come già osservato al punto **A.1)** della deliberazione 83458/311 del 09.09.2014, le nuove previsioni insediative cui dà luogo la Variante in oggetto (gli accordi con i privati) vanno di fatto a “sostituire” quelle previsioni destinate alle medesime funzioni che il Piano, nel suo impianto originario, ha previsto soprattutto a completamento degli *esistenti* ambiti specializzati per attività produttive e che la Variante stessa elimina nell'ottica della salvaguardia territoriale. Fermo restando che tale scelta dovrebbe più congruamente essere vagliata e quindi confermata a partire da una valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) di scala comunale, ovvero alla luce delle diverse opportunità localizzative e delle differenti capacità di carico che il territorio comunale presenta nel suo complesso, l'accordo con i privati in oggetto, fondato specificamente sulle necessità logistico-aziendali della ditta Jolly Service, prevede che una quota parte della capacità edificatoria sia destinata ad “attività non note”, elemento che pare ulteriormente discordante rispetto alle finalità che stanno alla base della Variante urbanistica.

E.5) Nell'area oggetto di accordo è presente, in prossimità del confine est, un pozzo per la captazione delle acque destinate al consumo umano, soggetto alla disciplina di cui all'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che individua aree di salvaguardia distinte in zone di tutela assoluta e zone di rispetto. La zona di tutela assoluta, costituita dall'area immediatamente circostante la captazione, ha un'estensione di 10 m di raggio e vi si può prevedere unicamente una sistemazione a verde e ambientazione dell'impianto (come stabilito dall'art. 19.05 delle NdA del PRG). La zona di rispetto, costituita dalla porzione di territorio circostante la zona di tutela assoluta, è sottoposta a vincoli e destinazioni d'uso tali da tutelare qualitativamente e quantitativamente la risorsa idrica captata; in particolare, in tale zona, avente sempre secondo le disposizioni del PRG estensione di 200 m di raggio dal punto di captazione, sono consentite trasformazioni urbanistiche nei limiti stabiliti dall'art. 5 del decreto citato, a condizione che sia escluso, con la realizzazione delle necessarie infrastrutture, qualsiasi pericolo di inquinamento della falda idrica sotterranea. Sono pertanto vietate le attività elencate al comma 4, fra cui *“a) dispersione di fanghi e acque reflue” e “d) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade”*. La zona di rispetto, così rappresentata, interessa di fatto un'ampia porzione dell'area di trasformazione nella quale, stando all'assetto urbanistico proposto, ricadono superfici impermeabilizzate adibite a piazzali, parcheggi e strade.

E.6) Il comparto ricade interamente nella zona di tutela disciplinata dall'art. 28, comma 2, lett. a) del PTCP concernente le *aree di alimentazione degli acquiferi sotterranei*, ovvero quelle aree caratterizzate da elevata permeabilità dei terreni in cui si verifica una connessione diretta tra il primo corpo tabulare ghiaioso superficiale e i corpi ghiaiosi più profondi. Queste zone sono inibite ad una serie di attività che possono creare pregiudizio alla falda acquifera (disposizioni di cui ai commi 4, 5 6 e 7 dell'art. 28 e al comma 5 dell'art. 49 delle Norme del PTCP); in particolare, *“al fine di conservare la funzionalità dei meccanismi di ricarica dell'acquifero deve essere regolamentata e ridotta al minimo l'impermeabilizzazione del suolo. A tal fine in tali aree gli strumenti urbanistici comunali devono:*

- *prevedere usi del suolo che non ne pregiudichino la permeabilità e, in caso di riqualificazione urbana o sostituzione degli insediamenti esistenti, prevedere una tendenziale riduzione delle superfici impermeabili;*
- *individuare e prescrivere, nell'attuazione delle previsioni urbanistiche, la percentuale minima di superficie di intervento da mantenere permeabile”*.

Ciò premesso e richiamate le considerazioni espresse al punto **D.4)**, non risulta peraltro chiaro se l'avere assunto un indice di permeabilità superiore al 30% rispetto alla Superficie territoriale (St) ed al 10% per la Superficie edificabile (Se) possa efficacemente concorrere al soddisfacimento delle disposizioni di tutela dettate dal PTCP.

Dato atto che questa Provincia provvederà a pubblicare sul proprio sito web:

- l'esito della verifica di assoggettabilità a VAS della Variante in oggetto, ai sensi del comma 5 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- la decisione finale assunta nell'ambito della procedura di VAS inerente l'accordo con i privati “Jolly Service”, accedente alla Variante in oggetto, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., rendendo pubblici:
 - il parere motivato espresso dall'autorità competente;
 - la dichiarazione di sintesi predisposta dall'autorità procedente in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni;

Tutto ciò premesso;

VISTO il D.Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii.;

VISTA la legge 07.04.2014, n. 56, recante “*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*”;

RICHIAMATO l’art. 1, comma 55, della legge n. 56/2014, che stabilisce i poteri e le prerogative del Presidente della Provincia;

RICHIAMATO altresì, l’art. 21-quater della L. 241/1990 e ss.mm.ii.;

DATO ATTO che, in osservanza dell’art. 147 bis del D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e per analogia a quanto previsto dalle vigenti disposizioni legislative, statutarie e regolamentari in merito alle proposte di deliberazione, sono stati resi i pareri, allegati al presente atto quale parte integrante e sostanziale, espressi:

- dal Dirigente del Servizio Ambiente e Pianificazione Territoriale in merito alla regolarità tecnica;
- dal Dirigente del Servizio Bilancio, Finanze e Provveditorato in merito alla regolarità contabile;

DECRETA

1. **Di escludere la Variante al PRG del Comune di Cesena, adottata con deliberazione del Consiglio comunale n. 7 del 06.02.2014, avente titolo “Variante cartografica e normativa al P.R.G. 2000 - N. 1/2014. ‘Disposizioni di salvaguardia territoriale e urbanistica nel periodo di redazione dei nuovi strumenti urbanistici e recepimenti di prescrizioni cogenti di cui alla L.R. 30.07.2013 n. 15’”, trasmessa a questa Amministrazione provinciale in data 03.04.2014 (prot. prov.le n. 36169/2014), dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. alle condizioni di cui ai punti da C.1 a C.3 della soprastante parte narrativa, richiamate integralmente le motivazioni ivi espresse.**
2. **Di escludere l'accordo con i privati ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. per l'insediamento della ditta “Gobbi Frutta S.r.l.” a Villa Calabra, accedente alla Variante urbanistica oggetto del presente atto, dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. alle condizioni di cui ai punti da D.1 a D.7 della soprastante parte narrativa, richiamate integralmente le motivazioni ivi espresse.**
3. **Di esprimere, in relazione alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) inerente l'accordo con i privati ai sensi dell'art. 18 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. per l'insediamento della ditta “Jolly Service S.p.A.” a Torre del Moro, accedente alla Variante urbanistica oggetto del presente atto, parere non favorevole ai sensi dell'art. 15, comma 1, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. ritenute non superate talune specifiche criticità, come motivato ai punti da E.1 a E.3 della soprastante parte narrativa, evidenziate altresì le incoerenze/criticità di cui ai punti da E.4 a E.6.**
4. **Di trasmettere il presente atto al Comune di Cesena ed al Servizio Ambiente e Pianificazione Territoriale di questa Provincia per i rispettivi seguiti di competenza; nello specifico questa Provincia, in quanto autorità competente alla valutazione ambientale dovrà pubblicare sul proprio sito web:**
 - l'esito della verifica di assoggettabilità a VAS della Variante in oggetto, ai sensi del comma 5 dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

- la decisione finale assunta nell'ambito della procedura di VAS inerente l'accordo con i privati “Jolly Service”, accedente alla Variante in oggetto, ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., rendendo pubblici:
 - il parere motivato espresso dall'autorità competente;
 - la dichiarazione di sintesi predisposta dall'autorità procedente in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del Rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni.

Il presente decreto, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile e dunque efficace dal momento della sua adozione.



PROVINCIA DI FORLÌ - CESENA

(Decreto prot. n. 103590 del 10.11.14)

Pareri ex art. 6-bis della L. 241/1990

☒ La sottoscritta Simona Savini - Responsabile del Procedimento dichiara che non sussistono situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale ex art. 6-bis L.241/1990:

Simona Savini

Pareri dei Responsabili dei Servizi, in osservanza dell'art. 147 bis del D.Lgs. 267/2000 e per analogia a quanto previsto dall'art. 49 del 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,

IL DIRIGENTE/

[Firma]

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE:

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

Lì, 10/11/14

IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

[Firma]

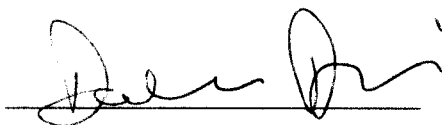
| Atto comportante riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente. Il sottoscritto esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità contabile

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

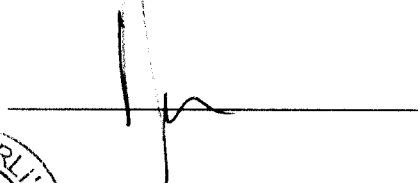
Lì,

IL RESPONSABILE DEL
SERVIZIO FINANZIARIO

IL PRESIDENTE



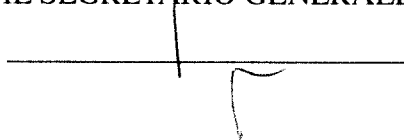
IL SEGRETARIO GENERALE



PUBBLICAZIONE

Si certifica che il presente decreto viene pubblicato all'Albo on line di questa Provincia
dal 11 NOV. 2014 per quindici giorni consecutivi.

IL SEGRETARIO GENERALE



CERTIFICATO DI IMMEDIATA ESEGUIBILITA'

Si certifica che il presente decreto è immediatamente eseguibile ed efficace dalla sua
adozione.

IL SEGRETARIO GENERALE

