



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 2020, il giorno 11, del mese di Dicembre alle ore 12:48, secondo quanto previsto dal Decreto Presidenziale nr. 21/6508 del 16 marzo 2020, il Presidente FRATTO GABRIELE ANTONIO, 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. 28207/2020 DECRETO N. 142

COMUNE DI FORLÌ' - COMUNE DI FORLIMPOPOLI - VARIANTI SPECIFICHE AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE PER LA REALIZZAZIONE DI STRADA DI COLLEGAMENTO VELOCE FORLÌ'-CESENA - 1° E 2° LOTTO, PER APPOSIZIONE VINCOLI ESPROPRIATIVI, AI SENSI DELLA L.R. 37/2002 E SS.MM.II. CON LE PROCEDURE DELL'ART. 34 DELLA L.R. N. 20/2000, IN COMBINATO DISPOSTO CON GLI ARTT. 3, 4, 29 E 79 DELLA LEGGE REGIONALE QUADRO IN MATERIA URBANISTICA N. 24/2017: -FORMULAZIONE DI EVENTUALI RISERVE AI SENSI DEL COMMA 6 DELL'ART.34 DELLA L.R. 20/2000 SULLA VARIANTE URBANISTICA; -ESPRESSIONE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE (VAS/VALSAT) AI SENSI DELL'ART.5 DELLA L.R. 20/2000 INTEGRATA AI SENSI DELL'ART.10, COMMA 5, DELLA L.R. 4/2018 CON LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (SCREENING) DI COMPETENZA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA – SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE – ARPAE; -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 SULLA VARIANTE URBANISTICA.

IL PRESIDENTE

Su proposta del Dirigente del Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale

Vista la documentazione relativa alle Varianti specifiche agli strumenti di pianificazione comunale (POC-RUE) finalizzate all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate dal **Progetto di fattibilità tecnica ed economica redatto dalla Società "FMI-Forlì Mobilità Integrata" per la realizzazione della strada di collegamento veloce Forlì-Cesena – 1° e 2° lotto**, trasmesse a questa Provincia, rispettivamente dal **Comune di Forlì**, con nota assunta al **prot. n. 8738 del 21/04/2020** e dal **Comune di Forlimpopoli**, con nota assunta al **prot. prov.le n. 10227 del 12/05/2020**, con richiesta di espressione in un unico provvedimento in ordine alle seguenti competenze provinciali:

- Formulazione di eventuali riserve ai sensi del comma 6 dell'art. 34 della L.R. 24 marzo 2000, n. 20 sulla Variante urbanistica;
- Espressione in merito alla Valutazione ambientale (VAS/VALSAT) ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 integrata ai sensi dell'art. 10, comma 5, della L.R. n. 4/2018 con la procedura di *Verifica di assoggettabilità a VIA (Screening)* di competenza della Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- Espressione del parere in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 sulla Variante urbanistica;

Premesso che

- il Comune di Forlì, con deliberazione consiliare n. 179 del 01/12/2008 ha approvato la Variante di adeguamento del PRG/2003, ai sensi dell'art. 43, comma 5, della LR 20/2000 e ss.mm.ii., la quale ha comportato la suddivisione del PRG/2003 in Piano Strutturale (PSC), in Piano Operativo Comunale (POC) ed in Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE); successivamente con deliberazione n. 70 del 08/04/2014 il Consiglio Comunale ha approvato una "Revisione piano operativo comunale e contestuale introduzione di modifiche normative al Regolamento urbanistico ed edilizio" e ss.mm.ii. - deliberazione consiliare n. 23 del 22/03/2016;
- il Comune di Forlimpopoli è dotato di Piano Strutturale Comunale (PSC), approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 74 del 31/07/06 e successive Varianti approvate con atto C.C. n.45/2016 e C.C. n.31/2019; di Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 22 del 23/05/2008 e successive varianti; mentre il Piano Operativo Comunale (POC) approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 41 del 22/05/2009 e successive varianti, essendo stato pubblicato sul BUR il 17/06/2009, ha perso la sua efficacia il 18/06/2014;
- a seguito dell'approvazione della nuova legge regionale n. 24/2017, il Comune con Del C.C. n. 72 del 28/11/2018, ha approvato *l'Atto di indirizzo previsto ai sensi dell'art. 4 LR 24/2017*, per selezionare e dare pronta attuazione con le procedure previste all'art. 38 della LR 24/2017, alle proposte pervenute a seguito della procedura di evidenza pubblica;

Preso atto che:

- il progetto dell'opera pubblica in variante agli strumenti urbanistici interessa sia il territorio del Comune di Forlì, sia il territorio del Comune di Forlimpopoli ed è soggetto a procedura di *Verifica di assoggettabilità a VIA (Screening)* in quanto ricade tra le opere di cui all'allegato B.2 della L.R. 4/2018 con specifico riferimento alla categoria B.2.43 "Strade extraurbane secondarie";
- il Comune di Forlì con **Deliberazione di Consiglio Comunale n. 24 del 6 aprile 2020** e il Comune di Forlimpopoli con **Deliberazione di Consiglio Comunale n. 16 del 29 aprile 2020**, hanno rispettivamente valutato positivamente il *Progetto di fattibilità tecnica ed economica, per la realizzazione della Strada di collegamento veloce fra Forlì e Cesena – 1° E 2° LOTTO*, redatto dalla Società FMI - Forlì Mobilità Integrata S.r.l., ed hanno contestualmente adottato le rispettive

Varianti specifiche ai propri strumenti urbanistici comunali, ai fini dell'inserimento della previsione dell'opera di pubblica utilità e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 12, comma 5, della L.R. n. 37/2000 con le procedure dell'art. 34 della L.R. n. 20/2000, in combinato disposto con gli artt. 3, 4, 29 e 79 della nuova Legge Regionale quadro in materia urbanistica n. 24/2017;

- le suddette varianti urbanistiche ricomprendono il documento di Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) e comprende anche la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) come disposto ai sensi del comma 5. dell'art. 10 della L.R. 4/2018, pertanto la verifica di assoggettabilità a VIA di competenza regionale è condotta e viene assunta nell'ambito della Valutazione Ambientale (VAS/ValSAT) di cui la Provincia di Forlì-Cesena è l'autorità competente all'espressione del parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000;

Atteso che:

- secondo quanto dichiarato nella comunicazione assunta al prot. prov.le n. 8738 del 21/04/2020 il Comune di Forlì, risulta capofila nella progettazione dell'opera ed ai fini del procedimento di assoggettabilità a VIA (*Screening*) condotto nell'ambito della Valutazione ambientale strategica (VAS/VALSAT) relativa alla variante urbanistica oggetto del presente procedimento;
- ai fini della procedura di valutazione ambientale:
 - Autorità procedenti sono il Comune di Forlì (capofila) e il Comune di Forlimpopoli
 - Autorità competente per la VAS/VALSAT è la Provincia di Forlì-Cesena
 - Autorità competente per lo Screening di VIA è la Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, supportata nell'istruttoria da ARPAE S.A.C. Sezione Provinciale di Forlì-Cesena ;
- la procedura espropriativa sarà svolta dall'Ufficio per le Espropriazioni del Comune di Forlì, in virtù della Convenzione con il Comune di Forlimpopoli (CC n. 35/2016) sottoscritta il 21/09/2017;

Dato atto che:

- in relazione agli obblighi di evidenza pubblica necessari al procedimento in oggetto, tutti gli elaborati concernenti le Varianti urbanistiche, nonché gli elaborati inerenti la procedura di VAS/VALSAT e di Screening di VIA, sono stati depositati per la libera consultazione, contestualmente alla pubblicazione sul BURERT, rispettivamente presso il Comune di Forlì a decorrere dal 29/04/2020 e presso il Comune di Forlimpopoli dal 13/05/2020, il cui deposito - per effetto del DL n.23 del 08/04/2020 - *Misure Emergenza Covid 19* - previsto per sessanta giorni consecutivi, è stato prorogato sino al 15/07/2020, consentendo in tale termine la presentazione di osservazioni al Piano da parte di tutti i cittadini;
- verificato che gli elaborati trasmessi relativi alla Valutazione Ambientale (VAS/ValSAT) che ricomprende lo Screening di VIA, riguardano e prendono in considerazione complessivamente l'opera in entrambi i territori Comunali e tutte le relative valutazioni sono state condotte coerentemente in relazione all'intero territorio interessato;
- ai fini di evitare duplicazioni delle valutazioni ambientali, come previsto dagli artt. 18 e 19 della L.R. 21/12/2017, n. 24 (Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio), la valutazione ambientale strategica (VAS/VALSAT) di cui all'art. 11 del D. Lgs. 3/4/2006 n. 152 (Norme in materia ambientale), presenta anche valore di "verifica di assoggettabilità a VIA (screening)" sul progetto dell'opera, ai sensi del comma 5, art. 10, della Legge Regionale 20/04/2018, n. 4 (Disciplina della Valutazione dell'Impatto Ambientale dei Progetti), che testualmente recita: *"Ai sensi dell'articolo 10, comma 4 del Decreto Legislativo n. 152 del 2006 la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) può essere condotta, nel rispetto delle disposizioni del decreto come attuate dalla presente legge, nell'ambito della valutazione ambientale strategica (VAS). In tal caso le modalità d'informazione del pubblico danno specifica evidenza dell'integrazione procedurale"*.
- questa Provincia, con nota prot prov. n. 10274 del 12/05/2020, in accordo con gli enti coinvolti

(Comune di Forlì, Comune di Forlimpopoli, Regione Emilia Romagna -SAC ARPAE) per la necessità di coordinare il percorso amministrativo in merito al procedimento complesso sopra richiamato ed evitare duplicazioni, tenuto conto degli obblighi di evidenza pubblica necessari in relazione alle singole Varianti urbanistiche assunte singolarmente dai comuni e dei rispettivi termini di pubblicazione sul BURERT, ha comunicato la necessità di ricondurre tutte le valutazioni dell'opera intercomunale e delle relative varianti in un singolo procedimento per l'espressione dei pareri oggetto del presente atto;

Atteso che la variante in oggetto si compone dei seguenti elaborati tecnici acquisiti al protocollo provinciale come segue:

Prot. prov.le n. 8738 del 21/04/2020, scaricati da link:

Variante urbanistica - Comune di Forlì:

- *Avviso deposito BURERT;*
- *Avviso presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA;*
- *POC 2013 allegato elenco vincoli espropriativi;*
- *POC 2013 elenco vincoli espropriativi;*
- *Delibera Consiglio Comunale n.24 del 06/04/2020*
- *POC 2013 stato modificato – tavola P-29;*
- *POC 2013 stato modificato – attuazione delle previsioni stralcio schede di sintesi;*
- *PSC-POC-RUE stato modificato – tavola VA-9;*
- *PSC stato modificato – tavola ST;*
- *Relazione urbanistica;*
- *RUE stato modificato – tavola P-29;*

Prot. prov.le n. 10227 del 12/05/2020, scaricati da link;

Variante urbanistica - Comune di Forlimpopoli :

- *Deliberazione consiliare n. 16 del 29/04/2020;*
- *Elaborati di variante urbanistica;*
- *Relazione urbanistica;*
- *Tavola Unica variante specifica;*
- *Stralcio RUE Tavola 1.a;*
- *Stralcio RUE Tavola 2.a;*
- *Tavola dei vincoli;*
- *Elenco aree interessate di vincoli espropriativi e nominativi di coloro che risultano proprietari e relativa planimetria;*
- *Relazione Geologica;*

Ai medesimi link è stata resa disponibile la seguente documentazione unica valevole per entrambe le amministrazioni comunali:

- *Elaborati relativi al progetto dell'opera e relazione geologica*
- *Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT) avente valore di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) e relativi allegati;*
- *Avviso pubblico inoltrato a BURERT con evidenza che la procedura di VAS ricomprende anche quella di screening;*
- *Modulo attivazione istanza via – screening*
- *Dichiarazione in merito ai criteri e alle soglie individuate nel decreto del ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 30 marzo 2015;*

Progetto fattibilità

- | | |
|---|------------|
| • <i> Indagine geologica lotto 1;</i> | 01/10/2018 |
| • <i> Allegati lotto 1;</i> | “ |
| • <i> Indagine geologica lotto 2;</i> | “ |
| • <i> Allegati lotto 2;</i> | “ |
| • <i> tavola 03: stato di progetto lotto 1;</i> | 2018-2019 |
| • <i> tavola 06: sezioni tipo lotto 1;</i> | “ |
| • <i> tavola 08: planimetria stato attuale lotto 2;</i> | 2018 |
| • <i> tavola 09: stato di progetto;</i> | “ |

- *tavola 11: sezioni tipo lotto 2;* “
- **Screening**
- *Bonifico Intesa San Paolo;*
- *Avviso presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA;*
- *Modulo presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA;*
- *Dichiarazione;*
- *Documentazione previsionale di impatto acustico - relazione tecnica e allegati* 26/02/2020
- *Relazione tecnica ambientale - componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;* “
- *Valutazione preventiva dell'interesse archeologico;* “
- *Analisi degli impatti in atmosfera nella fase di costruzione ed esercizio dei nuovi tratti stradali - relazione tecnica e allegati;* “
- *Sintesi non tecnica;* “
- *Relazione;* “

Dato atto che a seguito di verifica della documentazione trasmessa:

- in data 16/06/2020 Arpa, SAC Forlì-Cesena con nota prot. PG/2020/86011, acquisita al prot. prov.le n. 13226 di pari data, ha inviato specifica richiesta di integrazioni in merito al procedimento di *verifica di assoggettabilità a VIA* del progetto, ai sensi del comma 6 dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- questa Provincia con nota pec prot. n. 14141 del 25/06/2020, ha trasmesso ai Comuni proponenti richiesta di integrazioni unica (integrata della suddetta nota ARPAE) sospendendo i termini del procedimento sino al ricevimento di tutta la documentazione richiesta;

Dato atto inoltre che

- Il Comune di Forlì:

- con nota acquisita al prot. prov.le n. 9144 del 28/04/2020 ha richiesto *priorità istruttoria*;
- l'Agenzia Territoriale dell'Emilia Romagna per i Servizi Idrici e Rifiuti con nota acquisita al prot. prov.le n. 13054 del 12/06/2020 ha inviato: *parere ATERSIR*;
- il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo-Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini con nota acquisita al prot. prov.le n. 14363 del 29/06/2020 ha inviato *osservazioni*;
- con nota acquisita al prot. prov.le n. 15958 del 16/07/2020 ha attestato che a seguito della avvenuta pubblicazione sul BUR dell'avviso di adozione, risultano pervenute n. 3 osservazioni nei termini del deposito, trasmesse in allegato alla comunicazione;
-
- con nota acquisita al prot. prov.le n. 22523 del 12/10/2020 e prot. prov.le n. 22524 del 12/10/2020 ha inviato i seguenti elaborati integrativi:
 - *analisi degli impatti in atmosfera nella fase di esercizio e costruzione dei nuovi tratti stradali-documento di risposta alle integrazioni richieste;* 05/10/2020
 - *documento VAS – ValSAT – documentazione integrativa;* 14/09/2020
 - *analisi del traffico veicolare;* novembre 2019
 - *indagine geologica con integrazioni lotto 1;* 10/08/2020
 - *indagine geologica con integrazioni lotto 2;* “
- con nota acquisita al prot. prov.le n. 22525 del 12/10/2020 ha inviato i seguenti ulteriori elaborati:
 - *documentazione previsionale di impatto acustico - relazione tecnica* 05/10/2020
 - *analisi del traffico veicolare;* novembre 2019

- il Comune di Forlimpopoli:

- con nota acquisita al prot. prov.le n. 17174 del 03/08/2020 ha attestato che a seguito della avvenuta pubblicazione sul BUR dell'avviso di adozione, risultano pervenute n. 12 osservazioni nei termini del deposito, allegate alla comunicazione;
- con nota acquisita al prot. prov.le n. 23077 del 16/10/2020 ad integrazione, ha trasmesso una ulteriore considerazione/osservazione da parte della società aggiudicatrice delle aree ex SAPRO (ambito PSC- A13-3);

- con nota acquisita al prot. prov. le n. 23701 del 23/10/2020 ha inviato documenti relativi a nuova ipotesi di innesto Via Savadori - Via Paganello proposta per l'area ex Sapro A13-3 ed i seguenti pareri:
 - *comunicazione soluzione innesto inviata da FMI;*
 - pareri pervenuti:*
 - *Consorzio di Bonifica per il CER prot. 3264 del 13/05/2020;*
 - *parere preventivo SNAM RETE GAS –*
 - *parere ARPAE PG 58743 del 22/04/2020- e PG 69194 del 12/05/2020;*
 - *richiesta integrazioni ARPAE SINADOC n. 12194 del 16/06/2020;*
 - *Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo-Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini;*
 - *e-distribuzione EDIS-19/06/2020-0369539;*
 - *parere GRUPPO HERA prot. 0064260 – INRETE distribuzione energia prot. 0021548;*
 - *parere Romagna Acque Società delle Fonti prot. 5165 del 18/05/2020;*
 - *parere ATERSIR; con nota acquisita al prot. prov. le n. 17683 del 07/08/2020*
 - *parere Consorzio di Bonifica della Romagna prot. 29422 del 02/10/2020;*
- con nota acquisita al **prot. prov. le n. 24213 del 30/10/2020** ha inviato inoltre: *comunicazioni relative a parere ARPAE LR19/1982 e compatibilità ambientale ValSAT;*
- ARPAE con nota acquisita al **prot. prov. le n. 26752 del 24/11/2020** ha inviato le seguenti comunicazioni relative a: *parere ARPAE PG 146301 del 12/10/2020 - ARPAE PG 149898 del 19/10/2020 - ARPAE PG 157070 del 29/10/2020;*

Dato atto inoltre che il piano in oggetto si compone dei seguenti ulteriori elaborati tecnici integrativi trasmessi in ultima istanza, con nota PEC acquisita al **prot. prov. le n. 22765 del 13/10/2020**, scaricati dal link:

- *analisi degli impatti in atmosfera nella fase di esercizio e costruzione dei nuovi tratti stradali-*
documento di risposta alle integrazioni richieste; 05/10/2020
- *allegato 1 mappe acustiche;* “
- *allegato 2 risultati in facciata ai ricettori;* “
- *allegato 3 sorgenti da traffico veicolare;* 09/01/2020
- *documentazione previsionale di impatto acustico - relazione tecnica;* 05/10/2020
- *planimetrie tipologie recettori – lotto 1 e lotto 2;*
- *documento VAS – ValSAT – documentazione integrativa;* 14/09/2020
- *analisi del traffico veicolare;* novembre 2019
- *indagine geologica con integrazioni lotto 1;* 10/08/2020
- *indagine geologica con integrazioni lotto 2;* “

Visto il periodo transitorio introdotto dalle disposizioni di cui al comma 4 dell'art. 4 “Attuazione della degli strumenti urbanistici vigenti” della L.R. 24 del 21/12/2017 “*Disciplina Regionale sulla Tutela ed l'Uso del Suolo*”, in merito ai procedimenti di pianificazione urbanistica diretti a dare attuazione alle previsioni contenute nella pianificazione territoriale ed urbanistica vigente, nonché ad apportare alle previsioni vigenti quelle variazioni che risultino indispensabili per la loro pronta esecuzione, nel rispetto delle procedure di cui alla previgente LR n. 20/2000 che costituisce ad oggi il riferimento normativo per le procedure di pianificazione urbanistica e per i contenuti, fino all'avvio del Piano urbanistico generale (PUG) e comunque fino al 1/1/2022.

Esaminati i contenuti delle Varianti urbanistiche desumibili dall'insieme della documentazione presentata sintetizzati nella seguente

RELAZIONE ISTRUTTORIA

Contenuti della Variante Urbanistica

La Variante Urbanistica proposta è finalizzata alla localizzazione negli strumenti di pianificazione dei Comuni di Forlì e Forlìmpopoli del tracciato di un'infrastruttura stradale pubblica (strada di categoria C1 – extraurbana secondaria), denominata “*strada di collegamento veloce Forlì-Cesena – 1° e 2° lotto*”. Il nuovo asse viene proposto dalle amministrazioni interessate, come si evince dalla relazione urbanistica,

con i seguenti specifici obiettivi:

- Per il Comune di Forlì la scelta è dettata primariamente dalla necessità di avere un raccordo funzionale tra il Sistema Tangenziale ed il corridoio intermodale Forlì – Forlimpopoli, in modo da snellire i flussi di traffico ed agevolare gli spostamenti con particolare riferimento alle zone produttive e commerciali. Il nuovo collegamento stradale, sarà dotato di adeguate banchine stradali e di una fascia di ambientazione/mitigazione, cautelativamente dimensionata in mt. 10 per lato.

- Per il Comune di Forlimpopoli, la realizzazione dei lotti 1-2 consentirà di superare le criticità di percorso che da sempre gravano sulla via San Leonardo (S.P. 60) in attraversamento della frazione, con una soluzione di variante alla stessa che migliora le condizioni di sicurezza e di impatto del traffico sull'abitato, riconnettendo i traffici industriali direttamente alla Via Mattei, principale asse di attraversamento del Polo industriale di Villa Selva.

Gli **elaborati cartografici** oggetto di variante sono i seguenti:

Per il comune di Forlì:

POC – tav. P29

- Individuazione della nuova previsione di svincolo come sottozona Im6b - Strade di interesse urbano ed extraurbano di progetto;

RUE – tav. P29

- Ridefinizione del perimetro della sottozona E5;

PSC-POC-RUE – tav. VA 29

- aggiornamento fasce di rispetto stradale

POC – Elenco vincoli espropriativi

- aggiornamento dell'elenco vincoli espropriativi con l'inserimento della localizzazione

POC – Allegato vincoli espropriativi

- elenco ditte interessate dall'esproprio sulla base delle risultanze catastali

POC - Schede di sintesi

- aggiornamento

PSC- ST

- aggiornamento

Per il comune di Forlimpopoli:

POC - stralcio variante specifica per opera pubblica – apposizione vincolo espropriativo

- Individuazione della nuova previsione di svincolo come “Nuova viabilità di progetto”;
- individuazione fasce di rispetto della nuova viabilità di progetto;

POC – Elenco vincoli espropriativi con Elenco aree interessate e nominativi dei proprietari;

RUE - Tavola 1

- Ridefinizione del perimetro della sottozona A13-03 (nuovi ambiti);
- Ridefinizione della pertinenza di edifici di valore storico come rete ecologica (fascia II);
- aggiornamento piste ciclabili di progetto;

RUE - Tavola 2

- aggiornamento fasce di rispetto stradale ,
- Aggiornamento viabilità di progetto.

Descrizione del Progetto

Le opere, descritte nella Relazione Tecnica Unica allegata al progetto di fattibilità, consistono nella realizzazione di una bretella stradale, in leggero rilevato, di categoria C1 (strada extraurbana secondaria), dotata di una piattaforma stradale larga 10,50 mt., organizzata con una corsia per ogni senso di marcia di larghezza 3,75 mt. e con banchine laterali di 1,50 mt. ciascuna.

La previsione risulta articolata in due lotti:

- LOTTO 1 – strada di collegamento fra la Via Mattei e la tangenziale di Forlimpopoli, interessa entrambi i comuni di Forlì e Forlimpopoli, per una lunghezza di circa 1.200 ml. Il tracciato prevede una prima rotatoria sulla via Mattei, in corrispondenza della zona antistante l'azienda Marcegaglia, poi prosegue in direzione sud nel Comune di Forlimpopoli, con una rotatoria intermedia per il collegamento della S.P. 60 e delle vie Paganello e Savadori, fino a raccordarsi con la tangenziale di Forlimpopoli, in frazione San Leonardo, tramite una nuova rotatoria.

- In Comune di Forlimpopoli il progetto prevede, inoltre, l'esecuzione di un significativo tratto di pista ciclabile (in sede propria, bidirezionale di larghezza 2,50 mt.) a servizio dell'abitato di San Leonardo, direttamente collegato alla Via Paganello e la realizzazione della viabilità alternativa di via Savadori (tratto interrotto versante Forlì) collegata alla viabilità principale e confluyente nella rotatoria intermedia;
- LOTTO 2– interessa esclusivamente il territorio del Comune di Forlì e costituisce un nuovo collegamento fra la Via del Bosco, Via Selva e la Via Mattei;

Nel complesso lungo tutto il percorso sono previste tre rotatorie:

- la prima, in corrispondenza dell'intersezione con via Mattei/via Fratelli Lumiere (d=60,00 mt.), che risulta quasi completamente localizzata in Comune di Forlì;
- la seconda, in posizione intermedia (d=60,00 mt.) per la connessione diretta con la S.P. 60 mediante la realizzazione di una bretella stradale di svincolo; tale infrastruttura svolge anche la funzione di accesso alle future attività produttive in collegamento con Via Paganello e con il tratto di via Savadori deviato in Comune di Forlimpopoli;
- la terza in corrispondenza dell'intersezione con la Tangenziale di Forlimpopoli (d=60,00 mt.)-che collega circonvallazione e Via San Leonardo (quest'ultima anche in direzione ferrovia), in Comune di Forlimpopoli.

La classificazione della nuova infrastruttura comporterà una fascia di rispetto pari a 30 mt dal confine stradale per lato, mentre per i bracci di collegamento alle Vie Paganello e Savadori si prevede una fascia di rispetto pari a 20 mt. ipotizzando una classificazione tipo F (strada locale extraurbana).

Con riferimento alla verifica della previsione nella pianificazione sovraordinata (PRIT, PTCP, PSC) si rileva quanto segue:

Premesso che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - **PTCP** al momento della sua approvazione (2006) assumeva un'ipotesi di tracciato per collegare le due tangenziali Forlì – Cesena della cosiddetta *Via Emilia Bis*, con caratteristiche funzionali basate sulla progettazione allora in corso, la cui attuazione ha subito un rallentamento sia a causa degli alti costi di realizzazione, sia in seguito alla vicenda istituzionale delle Province e che ha di fatto impedito anche una pronta rivalutazione nello strumento di pianificazione provinciale di tale importante collegamento strutturale.

Nel PTCP il tracciato della via Emilia Bis risulta ancora dimensionata a strada di categoria B a doppia corsia per senso di marcia (vedi Relazione cap 2 pag. 70 – 71 PTCP) nel tratto tra Forlì-Cesena.

La strada di collegamento veloce fra Forlì e Cesena è prevista nella sua interezza anche negli strumenti di pianificazione della Regione nel **PRIT 2016** (Piano Regionale Integrato Trasporti), ove è inserita fra le opere infrastrutturali strategiche, come risulta nella relazione-quadro del PRIT, allegata alla delibera di Giunta regionale n. 1073 dell'11 luglio 2016, e successivamente approvato con Delibera Giunta regionale n. 1696 del 14/10/2019.

Nel contempo la Regione Emilia – Romagna con il nuovo PRIT 2025 e con atti economico – programmatici è intervenuta nella ridefinizione funzionale alla scala territoriale, quale supporto agli scenari di sostenibilità e sviluppo dell'intero territorio provinciale. In particolare, il PRIT (paragrafo 3.3.2) individua come prioritario per il territorio forlivese *“la variante alla SS9 “via Emilia bis” fra Forlì e Cesena ad una corsia per senso di marcia, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli, da definire a seguito di un progetto di fattibilità tecnico-economica. Ulteriori varianti alla via Emilia in corrispondenza di centri abitati potranno essere valutate alla luce di studi che ne evidenzino l'efficacia, la coerenza con gli obiettivi definiti e la fattibilità tecnico – economica.”*.

Sulla base delle indicazioni del PRIT 2016, poiché la ridefinizione/attuazione complessiva della Via Emilia Bis, richiederà tempi non brevi, i comuni di Forlì e Forlimpopoli hanno pertanto scelto di anticipare la previsione di collegamento veloce, in risposta alle esigenze del proprio territorio, programmando il potenziamento della loro *“Rete di Base”*, a singola carreggiata a cui si riconduce il progetto prospettato nel presente procedimento.

La soluzione progettuale definitiva del tracciato oggetto della presente variante è stata presentata ai servizi

coinvolti delle due Amministrazioni comunali ed oggetto di verifiche tecniche sia con l'Ufficio infrastrutture viarie del comprensorio forlivese, sia con il settore pianificazione della Provincia. Nell'ambito della conferenza tecnica conclusiva, tenutasi in data 22.3.2018 (verbale del 18.4.2018), tutti i soggetti partecipanti (Provincia FC, Comune di Forlimpopoli, Comune di Forlì) hanno concordato nell'esprimere una valutazione di massima favorevole in merito al progetto esaminato, dando atto che lo stesso progetto è stato concepito senza compromettere un'eventuale futura attuazione della via Emilia Bis, il cui corridoio di fattibilità è tutelato negli strumenti comunali e sovracomunali (PTCP), garantendo la compatibilità del tracciato e la possibilità di futura connessione con la stessa via Emilia Bis.

PSC Forlimpopoli

In riferimento al lotto 1 ricadente per la maggior parte sul territorio di Forlimpopoli si riscontra che nella Variante al PSC approvata con delibera del C.C. n. 31 del 18/05/2019, l'Amministrazione Comunale ha inserito la previsione programmatica del tracciato in parola come segue:

- nella Tavola 2a "Quadro generale delle previsioni", è riportato lo schema di tracciato corrispondente al Progetto di fattibilità Economica approvato con delibera della G.C. n. 57 del 05/06/2018;
- nella scheda dell'ambito A13-03 "Area scalo merci ferroviario" è stata introdotta la previsione di un "bypass viario";

Le modifiche al tracciato successivamente apportate non risultano rilevanti rispetto allo schema originario previsto, pertanto l'infrastruttura ad oggi prospettata risulta conforme alle previsioni del PSC vigente del Comune di Forlimpopoli.

PSC Forlì

Per il Comune di Forlì si rileva che nella tavola ST – *Sistema territoriale (scala .25.000)*, l'area del tracciato è individuata quale "*Corridoio di tutela per la realizzazione delle strade di interesse urbano ed extraurbano di progetto*". La normativa del PSC all'art. 28 - *Sistema delle infrastrutture per la mobilità* - definisce tra gli altri l'obiettivo relativo alla "*creazione di un sistema di infrastrutture nella fascia est del territorio tramite la connessione del polo industriale di Villa Selva, del casello autostradale e della Cervese in direzione Ravenna e dello scalo merci di Forlimpopoli e relative attrezzature logistiche.*" Pertanto l'opera infrastrutturale proposta può ritenersi compatibile alle previsioni di PSC in quanto, allineata alle previsioni programmatiche. Il tracciato relativo al Lotto 2 è già recepito nel PSC, con ruolo di *by-pass* dell'abitato di San Leonardo e di raccordo tra la Via Mattei e la Via Cervese.

La previsione del nuovo tracciato stradale, risulta pertanto coerente agli indirizzi e obiettivi di miglioramento dell'accessibilità territoriale di entrambi i piani strutturali comunali con particolare riferimento alla connessione del polo industriale di Villa Selva, all'autostrada ed al sistema tangenziale in generale, così come prospettato nella pianificazione territoriale sovraordinata.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE – VALSAT

Premesso che per la proposta di variante in esame si è confermata la scelta, già operata dalla L.R. 20/2000, di non ricorrere per i piani territoriali e urbanistici ad una autonoma procedura di V.A.S., eventualmente preceduta dalla verifica di assoggettabilità, ma di integrare la valutazione ambientale nel procedimento di formazione del piano. Si è riconosciuto pertanto al documento di valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Val.S.A.T.) redatto dal proponente, il valore di rapporto ambientale, con il quale l'amministrazione procedente raccoglie e porta a sintesi le valutazioni sugli effetti ambientali del piano; In relazione alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui all'art. 11 del D.Lgs. 3/4/2006 n. 152 (Norme in materia ambientale) come modificato dal D.Lgs. 16/1/2008 n. 4, la presente variante contiene pertanto il documento di Valsat elaborato con valore di Screening di VIA.

Si è ritenuto opportuno optare per tale integrazione procedurale, in base al principio di non duplicazione degli atti, considerando che:

- l'opera è conforme ai rispettivi piani strutturali; in particolare il lotto 1 è stato inserito con specifica variante al PSC di Forlimpopoli (adozione Del C.C. 46/2018) oggetto di ValSat specifica (espressione con Decreto Presidenziale prot. n.9513/44 del 08/04/2019) .
- trattasi di previsione puntuale (opera pubblica) per cui tutti gli approfondimenti inerenti gli aspetti ambientali sono strettamente correlati all'oggetto progettuale soggetto a specifica procedura di

screening;

- il Documento di valutazione di sostenibilità delle modifiche degli strumenti urbanistici ha pertanto anche valore di Screening sul progetto, per dare risposta a tutti gli approfondimenti tecnici necessari alla specificità del progetto stesso.
- l'elaborato di VALSAT è stato redatto a norma delle seguenti disposizioni:

- L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. *Disciplina generale sulla Tutela e l'uso del Territorio*, Art. 5 Valutazione di sostenibilità del piano, che al comma 3 introduce nei procedimenti urbanistici i principi di non duplicazione e di integrazione delle valutazioni ambientali;

- L.R. 4/2018 *Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti* – Art. 10 “Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening)”

- ai fini della procedura di V.A.S./ValsAT, i Comuni di Forlì e Forlìmpopoli e la Provincia di Forlì-Cesena, in quanto rispettivamente autorità procedente e autorità competente alla valutazione, hanno di concerto individuato i seguenti soggetti competenti in materia ambientale da consultare:
 - ARPA-AUSL
 - CONSORZIO di BONIFICA della Romagna
 - ATERSIR
 - SOPRINTENDENZA Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini (Lotto 1 Forlìmpopoli)

Contenuti del Rapporto ambientale

Il Rapporto Ambientale redatto ai fini della VAS/VALSAT che, come previsto dalle norme vigenti, è la relazione nella quale si procede alla individuazione, descrizione e valutazione degli impatti significativi sulle componenti ambientali coinvolte nelle attività definite dal piano/programma o sue varianti, è stato redatto con la seguente strutturazione:

- Quadro di riferimento programmatico: inquadramento degli interventi proposti in riferimento alla normativa comunitaria, nazionale e regionale di settore ed alla pianificazione territoriale regionale, provinciale e comunale;
- Quadro di riferimento progettuale: descrizione del progetto oggetto di studio;
- Quadro di riferimento ambientale: descrizione di inquadramento dello stato attuale delle diverse componenti ambientali a livello di area vasta e locale in funzione di quanto indicato nei Rapporti di qualità elaborati dalla autorità di controllo su scala provinciale e regionale e nelle elaborazioni di studi eseguiti da privati;
- Stima degli impatti sul sistema ambientale: vengono eseguite stime degli impatti ambientali in relazione a quanto emerso dai monitoraggi su scala locale, se presenti, e analisi effettuate sulle possibili iterazioni con le componenti ambientali dell'opera durante la fase di costruzione e la fase di esercizio.

Le principali tematiche ambientali approfondite nel documento in relazione ai possibili impatti significativi sull'ambiente e sul paesaggio, sono state analizzate con lo schema metodologico seguente:

- componente suolo e sottosuolo: verifica del consumo di suolo, dell'idoneità geologica e sismica dei terreni all'edificazione;
- acque superficiali e sotterranee: verifica del grado di sicurezza idraulica delle aree, dell'interazione del progetto con le acque sotterranee, della compatibilità dei consumi idrici con l'approvvigionamento esistente;
- componente traffico: verifica del traffico indotto;
- componente rumore: verifica della rumorosità potenziale indotta dalle nuove viabilità;
- componente atmosfera: verifica delle potenziali ulteriori sorgenti dell'inquinamento atmosferico;
- componente paesaggio: la proposta si inserisce parzialmente in un contesto industriale già urbanizzato ed in parte agricolo, la verifica sarà rivolta all'interazione del nuovo progetto con l'esistente, con gli elementi tutelati di carattere storico, ecc.;
- componente flora e fauna ed ecosistemi: verifica delle potenziali interferenze dei nuovi impianti con la flora e la fauna ed ecosistemi.

Si riportano di seguito in sintesi le principali trattazioni contenute nella relazione di VALSAT, ritenute rilevanti ai fini della valutazione:

Mitigazioni e compensazioni

Sono previste le seguenti mitigazioni come riportate nella Tabella a pag 211-213 del Rapporto ambientale in relazione agli impatti principali valutati:

Traffico – In fase di cantiere l'applicazione di buone pratiche per la gestione del cantiere. In Fase di esercizio, il contenimento del rumore da traffico lungo la nuova variante stradale è garantito da uso di pavimentazione drenante e fonoassorbente di tipo a doppio strato, ad elevata efficacia. La pavimentazione drenante e fonoassorbente è in condizione di ridurre il rumore da traffico di circa tre decibel.

Rumore - La bonifica acustica dei quattro ricettori interessati da un superamento dei limiti, in conseguenza della realizzazione delle opere, viene proposta ritenendo esigui i superamenti rispetto alla condizione acustica già elevata, *“considerando che i superamenti si verificano solo sulle facciate fronte strada (...) e considerando che due dei 4 ricettori interessati sono attualmente ruderi, propone di escludere la realizzazione di barriere acustiche, prediligendo mirati interventi diretti (sostituzione di infissi) da effettuarsi solo qualora necessari, per il rispetto dell'art. 6 c.2 del DPR 142/04.”*

Paesaggio - La possibile riduzione dell'impatto visivo dell'opera potrà essere ottenuta grazie ad un adeguato inserimento di barriere verdi che favorirà la mimesi dell'intervento con quanto lo circonda.

Vegetazione e Flora - Le misure prevedono la localizzazione delle aree di cantiere possibilmente in ambiti di minor qualità ambientale da un punto di vista naturalistico, in aree prettamente agricole a seminativo, e privilegiando aree a carattere industriale; il contenimento dei tagli della vegetazione arborea tenendo conto nel progetto delle alberature e delle siepi già presenti; stoccaggio materiali evitando depositi temporanei su fitocenosi di interesse conservazionistico (habitat naturali e seminaturali); ripristino al termine della realizzazione dell'opera, delle zone con tipologie vegetazionali sulle quali saranno realizzati i cantieri, finalizzati a riportare lo status delle fitocenosi in una condizione il più possibile vicina a quella anteoperam.

Gli interventi di compensazione consistono nella sistemazione a verde di aree che risultano intercluse e senza possibilità di altre destinazioni d'uso; consistono quindi nella individuazione di aree da boscare mediante la messa a dimora di nuove alberature, in margine alla vegetazione già esistente e/o ai fossi interessati dal progetto dell'opera.

Il progetto prevede un utilizzo di suolo impermeabilizzato per una superficie di circa 19.950 mq, gli interventi di compensazione sono previsti nelle aree comunali, nelle vicinanze delle fasce occupate dalla nuova viabilità di progetto, al fine di ottenere una superficie di bosco paragonabile a quella che risulterà impermeabilizzata dal progetto. L'individuazione delle aree da realizzare a bosco è definita come segue:

LOTTO 1, Comune di Forlimpopoli: **Area 4** di 10.900 mq, suddivisa in 4a e 4b collocata nella fascia interclusa tra la nuova viabilità e la via San Leonardo e 4c, tra la nuova viabilità C1 ed il tracciato della pista ciclabile; **Area 6**, di circa 7.000 mq., posta tra la via Paganello ed il nuovo raccordo.

LOTTO 2, Comune di Forlì: **Area 1** di 9.100 mq. circa, a margine della Via dei Galli Boi;

Area 2 di 5.300 mq. circa, tra la Via B. Dovizi e Via del Santuario.

Si evidenzia inoltre che per l'Ambito A13-03 la vigente pianificazione urbanistica del Comune di Forlimpopoli prevede già aree destinate alle mitigazioni – dotazioni ecologiche ambientali – compensazioni, per la protezione dell'abitato, poste ad ovest dell'abitato di San Leonardo, tra la nuova bretella e la Via San Leonardo, nonché quelle lungo le Vie Savadori e Paganello.

Paesaggio - Viste le caratteristiche dell'area di progetto e le valutazioni fornite, con particolare riferimento all'analisi di intervisibilità, non si rilevano particolari criticità in termini di impatti sul paesaggio.

Monitoraggio

Gli indicatori scelti sono significativi in merito ai temi principali da salvaguardare: la tutela del cittadino e della salute e nel caso in esame riguardano:

Rumore - (monitoraggio esteso alla fase di messa in servizio dell'opera, per un periodo minimo di 24 mesi): Livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata in curva A (LAeq); LAeq sul periodo diurno (06:00-22:00); LAeq sul periodo notturno (22:00-06:00); Valore medio settimanale diurno; Valore medio settimanale notturno; Livello massimo di pressione sonora pesato A (Lmax); Livello minimo di

pressione sonora pesato A (Lmin); Livelli percentili L1, L10, L50, L95, L99; Time-history delle eccedenze ovvero dei superamenti della soglia posta a 70 dB(A).

Atmosfera - (monitoraggio esteso alla durata della sola fase di cantiere) Particolato fine PM10

In particolare il monitoraggio proposto relativamente alla effettiva messa in servizio della nuova struttura viaria, avrà una durata di circa 2 anni, in modo da ottenere dati significativi sulla base dei quali valutare la conformità degli effetti prodotti e la validità delle valutazioni condotte.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà:

- *verificare lo scenario ambientale di riferimento (monitoraggio ante operam) utilizzato nello studio per la valutazione degli impatti ambientali generati dall'opera in progetto;*
- *verificare le previsioni degli impatti ambientali attraverso il monitoraggio dell'evoluzione dello scenario ambientale di riferimento a seguito dell'attuazione del progetto (monitoraggio in corso d'opera e post operam), in termini di variazione dei parametri ambientali caratterizzanti lo stato quali-quantitativo di ciascuna componente/fattore ambientale soggetta ad un impatto significativo;*
- *verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste per ridurre l'entità degli impatti ambientali significativi individuati in fase di cantiere e di esercizio (monitoraggio in corso d'opera e post operam);*
- *individuare eventuali impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni contenute nello studio e programmare le opportune misure correttive per la loro risoluzione (monitoraggio in corso d'opera e post operam)*

Valutazione di sintesi - Conclusioni

Le valutazioni condotte in merito alla conformità e alla coerenza del progetto agli strumenti di pianificazione territoriale in relazione alla stima degli effetti derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura stradale sulle diverse componenti ambientali interessate dal progetto, hanno evidenziato la sostanziale coerenza con le previsioni e le tutele contenute negli strumenti di pianificazione comunale e territoriale sovraordinati.

Si rileva in particolare che in conclusione il Rapporto ambientale afferma quanto segue:

*“La compatibilità ambientale è stata eseguita prendendo in considerazione le singole componenti e analizzando il livello del disturbo arrecato dalla realizzazione e dall'esercizio delle opere; i risultati delle valutazioni così effettuate, considerando le caratteristiche intrinseche di queste e le condizioni fisico-ambientali complessive del territorio interessato, indicano che **l'impatto del progetto sulle varie componenti ambientali esaminate risulta, sostanzialmente, trascurabile o nullo.***

Inoltre sono stati considerati i contenuti premianti del progetto rispetto all'ambito territoriale in cui si intende operare. I lotti 1 e 2, insieme, svolgono il ruolo di completo by-pass dell'abitato di San Leonardo, garantendo ed integrando le vigenti previsioni sovraordinate (PTCP da un lato e PRIT 2025 dall'altro) creando un'alternativa al percorso esistente con un tracciato più funzionale il quale:

- *sgrava notevolmente gli impatti da traffico sull'abitato;*
- *costituisce un asse cerniera per l'accesso all'Ambito produttivo A13-03 di Forlimpopoli;*
- *ricuce, sempre nel territorio di Forlimpopoli, le Vie Savadori e Paganello alla Via San Leonardo “vecchia”, integrando ed implementando anche la viabilità ciclabile, aumentando la sostenibilità e portando un sensibile miglioramento per il sistema consolidato;*
- *nel Comune di Forlì integra e parzialmente sostituisce - con una viabilità di scorrimento adeguata alle attività produttive di contesto - l'attuale collegamento Via Mattei/Via del Bosco, costituito dalla Via Costiera, la quale, oltre ad essere costeggiata da insediamenti residenziali consolidati, presenta una carreggiata insufficiente e inadeguata al traffico pesante.*

In particolare deve essere considerato l'effetto estremamente premiante che la razionalizzazione della rete viaria con la messa in opera dei due lotti esaminati porta al territorio:

- *riduzione della conflittualità della popolazione esposta agli impatti diretti da traffico con ricadute positive sul sistema della salute e della sicurezza (impatti aria, rumore, sicurezza stradale) con particolare riferimento alle località di San Leonardo e di Villa Selva (zona Via Costiera);*
- *implementazione delle relazioni di prossimità, attraverso l'ausilio della rete ciclabile, con*

- ricaduta positiva sulle attività a servizio della frazione di San Leonardo;
- implementazione delle relazioni tra frazioni e capoluoghi, sia attraverso un miglioramento dei flussi e delle connessioni al sistema della circonvallazione (rotatoria) di Forlimpopoli, che attraverso l'ampliamento del sistema ciclabile e la riduzione del traffico pesante su Via Costiera;
- innesco dei processi insediativi attesi connessi alla logistica dello scalo merci, a favore della mobilità su ferro (urbanizzazione e infrastrutturazione dell'ambito A13-03 di Forlimpopoli). Ad oggi, ad esempio, con l'Atto di indirizzo approvato dall'Amministrazione Comunale di Forlimpopoli ai sensi dell'art. 4 della nuova L.R. 24/2017 (Delibera C.C. n. 72 del 28/11/2018), la parte più prossima allo scalo è stata oggetto di una proposta di accordo (proposta n. 14), per i soli usi connessi al trasporto delle merci;
- integrazione e sviluppo di sinergie tra le attività sparse presenti con un sistema meglio infrastrutturato ed adeguato e la possibilità di fruire dei servizi e degli standard da realizzare nell'Ambito A13-03 di Forlimpopoli.

In conclusione, la realizzazione di questo tratto viabilistico, consentirà di creare un continuum viario ad una scala più allargata, che, ricollegandosi alla circonvallazione di Forlimpopoli, consente una mobilità più fluida tra i principali sistemi produttivi dei Comuni di Forlì, Forlimpopoli ed anche Bertinoro, adeguato a sostenere anche il passaggio di mezzi pesanti, preservando insediamenti propriamente urbani e a carattere marcatamente residenziale.

Gli elementi emersi dallo studio, sinteticamente descritti nei vari capitoli, portano a concludere che le opere previste sono compatibili con l'ambiente sia antropizzato che l'ambiente naturale in cui andranno ad inserirsi e che il loro esercizio non altererà assolutamente in modo significativo né irreversibile gli attuali equilibri ambientali.

Da tutti gli studi e valutazioni effettuate si evince che l'opera non comporta impatti negativi o significativi sull'ambiente, si ritiene quindi che il progetto sia compatibile con l'ambiente in cui andranno ad inserirsi.

Atteso, in relazione alla procedura di valutazione ambientale che sulla variante sono pervenuti i seguenti pareri:

- Consorzio di Bonifica per il CER prot. 3264 del 13/05/2020;(prot.prov.le n.23701 del 23/10/2020)
- Consorzio di Bonifica della Romagna prot. 29422 del 02/10/2020;(prot.prov.le n.23701 del 23/10/2020)
- parere ATERSIR ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 -Comune di Forlì (prot.prov.le n.13054 del 12/06/2020);
- parere ATERSIR ai sensi della D.G.R. n. 201/2016 – Comune di Forlimpopoli (prot.prov.le n.17683 del 07/08/2020)
- parere ARPAE PG 58743 del 22/04/2020- e PG 69194 del 12/05/2020;(prot. prov.le n.13442 del 18/06/2020)
- richiesta integrazioni ARPAE SINADOC n. 12194 del 16/06/2020;(prot. prov.le n. 13226 del 16/6/2020)
- parere ARPAE PG 146301 del 12/10/2020 - ARPAE PG 149898 del 19/10/2020 - ARPAE PG 157070 del 29/10/2020;(prot. prov.le n. 26752 del 24/11/2020)
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo-Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini;(prot. prov.le n.14363 del 29/06/2020)

sono stati acquisiti inoltre al prot.prov.le n.23701 del 23/10/2020 i seguenti ulteriori pareri:

- e-distribuzione EDIS-19/06/2020-0369539;
- parere GRUPPO HERA prot. 0064260 – INRETE distribuzione energia prot. 0021548;
- parere Romagna Acque Società delle Fonti prot. 5165 del 18/05/2020;
- parere preventivo SNAM RETE GAS

Verificato che la presente proposta di Variante:

- è coerente con l'impostazione generale della strumentazione urbanistica vigente, in quanto, la previsione di un collegamento della tangenziale di Forlì alla circonvallazione di Forlimpopoli - in modo tale da servire e collegare adeguatamente la zona industriale di Forlì (Coriano e Villa Selva) alla zona produttiva di Forlimpopoli - risulta presente nei vari livelli della pianificazione territoriale ed urbanistica sovraordinata (PTCP e PSC) ;
- il nuovo asse stradale salvaguarda la compatibilità con il tracciato della Via Emilia bis definito dal PTCP vigente, consentendo anche un eventuale futuro raccordo;
- sarà approvata ai sensi dell'art. 12 della L.R. 37/2002, laddove dispone che nei casi in cui l'opera pubblica o di pubblica utilità non risulti conforme alle previsioni urbanistiche, e l'approvazione del relativo progetto comporta Variante agli strumenti urbanistici;
- non comporta nuovi incrementi delle previsioni insediative, né modifica le previsioni esistenti;
- non interferisce nei contenuti con gli altri procedimenti di variante attualmente in corso, per i quali dovrà comunque essere garantito dalle amministrazioni comunali, il coordinamento con il procedimento di variante in parola;
- non risulta in contrasto con sistemi, zone, vincoli di tutela la cui normativa risulti ostativa per la realizzazione dell'opera e le cui ricadute sono state oggetto di specifico studio e dettagliata analisi nell'elaborato di VALSAT – Screening con opportuna individuazione di mitigazioni e compensazioni;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale regionale vigenti:

- Piano Territoriale Paesistico Regionale (*PTPR*), 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 (*PRIT 98-2010*) vigente, approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999
- Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico (*PSRI*) dell'Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli approvato con deliberazione della Giunta regionale 17/03/2003 n. 350 e successive Varianti ed il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (*PAI*) dell'Autorità di Bacino Interregionale Marecchia - Conca (Autorità ora confluite nell'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po);
- Piano di Tutela delle Acque Regionale (*PTA*), approvato dall'Assemblea legislativa con deliberazione n. 40 del 21/12/2005;
- Piano Territoriale Regionale (*PTR*), approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 276 del 03/02/2010;
- Piano aria integrato regionale (*PAIR 2020*), approvato dall'Assemblea Legislativa della Regione Emilia- Romagna con deliberazione n. 115 del 11 aprile 2017;
- Piano regionale di gestione dei rifiuti (*PRGR*), approvato dall'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna con deliberazione n. 67 del 3 maggio 2016;

Visti gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale provinciale vigenti:

- Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (*PIAE*) approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 12509/22 in data 19/02/2004;
- Piano Provinciale di Gestione dei Rifiuti (*PPGR*), approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 71491/150 del 30/07/2007;
- Piano di Gestione della Qualità dell'Aria (*PGQA*), approvato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 84071/175 del 24/09/2007;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (*PTCP*) approvato dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 68886/146 del 14 settembre 2006 e sua Variante integrativa approvata dal Consiglio provinciale con deliberazione n. 70346/146 del 19/07/2010;

Vista inoltre:

- la Variante al Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (*PIAE*) approvata con deliberazione del Consiglio provinciale n. 112576/103 del 19/12/2014;
- la Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (*PTCP*) predisposta ai sensi dell'art. 27 bis della L.R.20/2000 e ss.mm.ii. e approvata con deliberazione del Consiglio provinciale n. 103517/57 del 10/12/2015;

- il nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti - PRIT 2025, adottato con Delibera dell'Assemblea Legislativa n. 214 del 10/07/2019.

Visto infine:

- la LR 24/2017 “*Disciplina Regionale sulla Tutela e l'Uso del Territorio*”;
- la Circolare Regionale prot. PG/2018/179478 del 14/03/2018 recante “*Nuova legge urbanistica regionale (LR 24/2017) – Prime indicazioni applicative per i Comuni, le Unioni e gli enti territoriali*”;

Richiamata la Deliberazione n. 8372/37 del 5/02/2014, con cui questa Amministrazione Provinciale si è dotata di un “*Atto di indirizzo sul percorso procedurale e temporale per la gestione delle competenze provinciali all'interno delle procedure di approvazione degli strumenti urbanistici comunali*”;

Dato atto che questa Provincia ha esaminato la Variante in oggetto, per la formulazione:

- delle riserve ai sensi dell'art. 34, comma 6, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. relativamente a quelle previsioni di piano che contrastano con i contenuti del PSC o con le prescrizioni di piani sopravvenuti di livello territoriale superiore **(parte A)**;
- dell'espressione in merito alla valutazione ambientale ai sensi dell'art. 5 della medesima L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., integrata ai sensi dell'art. 10, comma 5, della L.R. n. 4/2018 con la procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA (Screening) di competenza della Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale **(parte B)**;
- del parere di cui all'art. 5 della L.R. 19/2008 in merito alla compatibilità delle previsioni pianificatorie con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, parere che la Provincia deve rilasciare nell'ambito degli atti di assenso resi dalla stessa nel corso del procedimento di approvazione di tutti gli strumenti urbanistici comunali **(parte C)**;

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

CONSIDERATO

A) RISERVE AI SENSI DELL'ART. 34 DELLA LR 20/2000 E SS.MM.II.

Si rileva che seppur l'opera si inserisca in uno scenario territoriale e di programmazione mutato rispetto a quello che aveva individuato e ipotizzato il PTCP per il tracciato della “Via Emilia Bis”, la finalità di razionalizzare e potenziare il collegamento tra i poli di Forlì e Cesena rimane però tuttora valida ed urgente. In relazione alla verifica di compatibilità con la pianificazione sovraordinata risulta necessario escludere interferenze negative o incompatibili con il corridoio di fattibilità della via Emilia bis definito nel PTCP tuttora vigente. Si riscontra in merito l'individuazione del tracciato che esso è inteso allo stato attuale, quale soluzione alternativa/integrativa locale con riferimento alla necessità primaria di ovviare all'attraversamento della frazione di San Leonardo dei rilevanti carichi di traffico pesante afferente alla zona produttiva di Villa Selva; così come individuato nella Variante al PSC del Comune di Forlimpopoli approvata con Del.C.C. n.31/2019. Il tracciato, come verificato puntualmente dall'ufficio provinciale infrastrutture viarie e gestione strade, risulta pertanto concepito senza compromettere o interferire con il corridoio di fattibilità definito nel PTCP per l'eventuale futura attuazione della via Emilia Bis, garantendo altresì, come richiesto in sede di confronto tecnico, la compatibilità del tracciato e la possibilità di futura connessione con la stessa, di cui potrà costituire diramazione del suo stesso svincolo per la connessione al sistema locale, attraverso la ricucitura della viabilità minore e l'accesso diretto (est) all'Ambito A13-03 Scalo Merci Ferroviario in Comune di Forlimpopoli; si richiama in merito quanto già osservato in sede di Variante al PSC Forlimpopoli con Decreto Presidenziale prot. n.9513/44 del 08/04/2019:

- A.1. In relazione all'individuazione del percorso relativo al lotto 1, si riscontra che risultano escluse interferenze negative o incompatibili con il corridoio di fattibilità della “via Emilia bis” definito nel vigente PTCP. Si evidenzia altresì che ulteriori prospettive di**

più ampio sviluppo progettuale del collegamento Forlì-Cesena, dovranno opportunamente avvenire in concertazione con tutti i territori interessati all'interno della pianificazione/programmazione di rango sovraordinato (Regione/Area Vasta), entro cui si potrà contestualmente verificare l'integrazione del tratto viario in parola, con l'intero sviluppo della via Emilia-Bis così come prospettato dal nuovo PRIT 2025;

Con riferimento alle relazioni del tracciato con l'ambito di progetto ex Sapro A13-3 in Comune di Forlìpopoli, oggetto di specifica osservazione acquisita al prot. prov.le n.23701 del 23/10/2020 proponente una nuova ipotesi di innesto di Via Savadori -Via Paganello, vista la necessità di trovare un punto di equilibrio tra la realtà esistente (residenziale/agricola) e quella di progetto (produttivo-scalo merci), con esigenze talvolta in contrasto, oltre agli elementi di protezione delle abitazioni previste dal progetto in parola, la pianificazione comunale dovrà garantire per la funzione abitativa limitati interventi di adeguamento degli edifici esistenti, favorendo invece, il cambio d'uso di tali edifici verso funzioni maggiormente compatibili con le attività produttive che si insedieranno nell'area.

A.2. Nel ritenere nel complesso condivisibile quanto prospettato in relazione all'innesto di collegamento all'ambito produttivo A13-3- Scalo merci, sia quanto previsto nella pianificazione comunale per la protezione delle abitazioni esistenti in tale area, si evidenzia la necessità che gli strumenti operativi-attuativi compiano le opportune verifiche di compatibilità, sia per la funzionalità del nuovo innesto sia per orientare in caso di comprovate interferenze e incompatibilità, la disciplina d'uso e di intervento degli edifici esistenti, ad ipotesi di trasferimento o cambio d'uso;

B) ESPRESSIONE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE (VALSAT) AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 20/2000 E SS.MM.II. INTEGRATA AI SENSI DELL'ART. 10, COMMA 5, DELLA L.R. N. 4/2018 CON LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING)

Verifica di assoggettabilità a VIA (screening)

Atteso che:

- contesutalmente all'adozione della variante urbanistica e all'invio alla Provincia degli elaborati di variante per la formulazione di riserve e valutazione di sostenibilità territoriale, il Comune di Forlì (capofila) ha provveduto a trasmettere alla competente Regione Emilia-Romagna e ad ARPAE – Servizio autorizzazioni e concessioni di Forlì-Cesena (S.A.C.) - Unità Autorizzazioni complesse ed energia – la correlata istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA (screening) del progetto dell'opera, ai fini dello svolgimento di tale verifica di screening nell'ambito della stessa valutazione ambientale strategica (VAS), così come previsto dal 5° comma dell'art. 10 della L.R. 20 aprile 2018, n. 4;
- con nota acquisita al prot. prov.le n. 25596 del 12/11/2020, la Regione Emilia Romagna-Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale ha provveduto a trasmettere la **Determina dirigenziale n. 19913 del 10/11/2020** recante ai sensi dell'art. 11, comma 1, della L.R. 4/2018 il **provvedimento di esclusione dalla ulteriore procedura di V.I.A.** di cui al Titolo III della medesima legge regionale, del **"PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA PER LA REALIZZAZIONE DI STRADA DI COLLEGAMENTO VELOCE FORLÌ-CESENA - 1° E 2° LOTTO" LOCALIZZATO NEI COMUNI DI FORLÌ E FORLIMPOPOLI; PROPOSTO DAL COMUNE DI FORLÌ;**
- il suddetto provvedimento regionale in esito della verifica *di assoggettabilità a VIA (Screening)*, comprensivo delle relative analisi e condizioni di sostenibilità del progetto, viene assunto integralmente nei contenuti da questa Provincia in seno alla procedura di VAS/VALSAT delle varianti agli strumenti comunali per la localizzazione dell'opera in oggetto ed allegato al presente atto per farne parte integrante e sostanziale;

Valutazione di sostenibilità ambientale – Rapporto ambientale (ValSat)

Alla luce delle analisi e delle valutazioni espresse nell'elaborato di ValSat, in relazione alla sostenibilità della variante urbanistica relativa alla localizzazione dell'infrastruttura stradale in oggetto, tenuto conto

dei pareri espressi dai soggetti competenti in materia ambientale i quali si intendono integralmente recepiti, delle osservazioni presentate, **si esprime parere motivato nel complesso positivo alle seguenti condizioni:**

Traffico: In relazione alle analisi relative al traffico si concorda con quanto rilevato nella Relazione istruttoria di verifica screening (pag 42) circa il possibile incremento di flusso di traffico verso nord da villa Selva e ritorno, che andrà a generare un aumento del traffico totale e in particolare di tipo pesante, sul tratto di via Del Bosco tra la rotonda del Lotto 2 e la rotonda Carpinello, che verrà esteso anche a via V. Brasini e plausibilmente alle abitazioni e Frazioni (tra cui l'abitato di San Pietro in Vincoli) presenti in direzione SS67. Considerato che il suddetto tratto di via Del Bosco è utilizzato da e verso nord, si è rilevato dalle simulazioni presentate, che il progetto in parola generi di fatto una maggiore attrazione di traffico (in particolare pesante) sul suddetto tratto in particolare da nord.

Si evidenzia pertanto un possibile aspetto peggiorativo in termini di traffico indotto dal progetto su tale viabilità, sia in quanto vengono maggiormente coinvolti tratti esistenti di collegamento con la rotatoria di Carpinello (Via del Bosco) che, come lo stesso studio ha descritto, non hanno caratteristiche adatte a questa funzione, sia poiché lungo il tratto sono collocati numerosi ricettori abitativi.

Allo scopo di salvaguardare i ricettori presenti sulla SP60 tra via Costiera e la Tangenziale di Forlimpopoli e quelli presenti sulla via Costiera stessa, si concorda con le valutazioni di screening che suggeriscono di evitare di generare un flusso di traffico pesante da e verso nord per il collegamento di Villa Selva, adottando le seguenti soluzioni:

- il convogliamento di tutto il traffico pesante da e per Villa Selva solo su via Mattei, e da questa o alla sola Tangenziale Est di Forlì e da qui a tutte le altre direzioni (A14, SS67, zona industriale di Coriano, ecc.), o alla tangenziale di Forlimpopoli mediante il progetto del Lotto 1, evitando totalmente la direzione nord sulla SP60 per il traffico pesante e inducendolo ad utilizzare il solo sistema tangenziale delle due città coinvolte;
- introdurre la regolamentazione degli accessi nei tratti dove si intende escludere il traffico pesante, come via Costiera, via San Leonardo e via Del Bosco.

Quanto sopra indicato, risulta coerente con il più ampio progetto di collegamento veloce Forlì-Cesena, che prevede la connessione della Tangenziale Est, via Mattei e la Tangenziale di Forlimpopoli, e sottolinea il fatto che gli accessi all'A14 e alla SS67 verso Ravenna dovrebbero avvenire attraverso il sistema tangenziale di Forlì.

In conclusione, dal punto di vista del traffico indotto sulla viabilità esistente, si rileva che il progetto comporta certamente miglioramenti importanti in taluni settori della suddetta viabilità (SP60 – Frazione San Leonardo), ma risulta altresì non prendere del tutto in considerazione taluni peggioramenti in altri tratti esistenti, non adatti alla funzione di collegamento per traffico pesante, estesi anche ad una più ampia fascia di territorio rispetto a quello di progetto.

B.1. Considerato quanto sopra riportato, vista l'estensione e la tipologia dei tratti in cui si prevede un incremento di traffico pesante con situazioni di peggioramento, in particolare per i tratti di via Del Bosco, SP60 tra via Costiera e la Tangenziale di Forlimpopoli e via Costiera stessa e viste le soluzioni alternative sopra esposte, si ritiene, viste le conclusioni dei pareri sopra citati, che l'impatto da traffico in tali quadranti territoriali debba essere oggetto di specifiche ulteriori valutazioni per individuare le misure di gestione più opportune entro l'attuazione e messa in opera dell'infrastruttura stradale. Dovrà inoltre, così come indicato da ARPAE, essere previsto un periodico monitoraggio al fine di individuare e risolvere le possibili criticità;

B.2. In fase di progettazione esecutiva dell'infrastruttura stradale, per le parti che interessano la rete stradale provinciale sarà necessario il confronto con l'Ufficio tecnico infrastrutture viarie comprensorio forlivese e Ufficio gestione strade provinciali al fine di concordare le modalità progettuali e se necessario per stabilire eventuali regolazioni del traffico relative alle criticità segnalate;

Misure di Monitoraggio In merito agli aspetti legati al monitoraggio si rileva che le componenti ambientali più critiche sono certamente l'atmosfera e il rumore.

Richiamato integralmente le condizioni in esito al Screening di VIA (Determina n. 19913 del

10/11/2020 allegato) nonché il parere ambientale espresso da ARPAE (PG 2020/87385 del 17/06/2020) al quale il progetto dovrà attenersi, si specifica quanto segue:.

Nell'ambito dello studio del traffico risulta particolarmente significativa l'acquisizione dei flussi di traffico rilevati, al fine di verificare la congruenza tra questi e quelli simulati. A tale proposito nello studio si fa riferimento a sei sezioni di rilievo, quattro delle quali sulla via Emilia, una su via del Bosco in prossimità della rotonda Carpinello e una su via Mattei in prossimità dell'innesto con via San Leonardo, con periodi di tempo di monitoraggio in taluni casi differenti. Si ritiene nel merito che il numero di nodi di rilievo sia limitato per l'analisi effettuata e non consenta di verificare esaustivamente i risultati in termini di rappresentatività del grafo simulato e di assegnazione dei flussi sia attuali che di progetto.

B.3. Si rileva la necessità di esecuzione di rilievi di traffico di verifica in diverse sezioni della viabilità esistente interessata dal progetto, con particolare riferimento a via Del Bosco, via San Leonardo e via Costiera, così come indicato specificatamente nel parere espresso da ARPAE.

Nello studio di impatto acustico sono stati individuati i 4 recettori, maggiormente esposti i quali durante la progettazione del piano di monitoraggio dovranno essere attenzionati, soprattutto per quanto riguarda le emissioni di rumore e di inquinanti atmosferici. Tre dei quattro sono ubicati sulla SP60 a nord dell'innesto del Lotto 2 e il quarto è ubicato in prossimità della rotatoria di innesto tra il Lotto 1 e la tangenziale di Forlimpopoli. Verificato che a seguito del parere di ARPAE in merito alla Valsat, il Comune di Forlimpopoli ha inviato ulteriore documentazione nella quale si precisa che verrà predisposto il monitoraggio acustico della durata di 7 gg consecutivi su recettori: 225, 231, 22, 23, 118 e 108.

B.4. In merito ai monitoraggi acustici si concorda con i ricettori individuati, evidenziando che il numero di ricettori sulla SP60, dopo l'innesto con il Lotto 2, andrà esteso ad altri ritenuti significativi sia prima che dopo la rotonda Carpinello. Richiamato quanto espresso nel parere di ARPAE si rileva anche la necessità di condurre il monitoraggio sia ante che post-operam.

B.5. Si rileva la necessità che al termine del monitoraggio previsto su recettori: nn. 225, 231, 22, 23, 118 e 108, ove venisse riscontrato uno scostamento rispetto alle previsioni di progetto, dovranno essere intraprese tutte quelle azioni atte a mitigare gli impatti rilevati. Il progetto dovrà pertanto già prefigurare ipotesi risolutive e individuare le aree necessarie a collocare le opere di mitigazione adeguate;

B.6. Con particolare riferimento al recettore 108 "residenza per anziani" il progetto definitivo dovrà necessariamente considerare la realizzazione di opere di mitigazione, consistenti in barriere integrate di sicurezza e antirumore;

C) INQUADRAMENTO GEOLOGICO ED ESPRESSIONE DEL PARERE AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008

Il tracciato stradale in progetto, si sviluppa in pianura, tra gli abitati di Forlì e di Forlimpopoli, a valle della ferrovia Bologna-Ancona, per una lunghezza di circa 1200 metri (lotto 1) e di 700 metri (lotto 2), a quote comprese tra 21 e 27 m.slm.

Dal punto di vista stratigrafico, i sedimenti che affiorano nell'area di studio costituiscono il tetto stratigrafico del *Supersintema Emiliano Romagnolo* (AE) che raggruppa tutti i depositi quaternari alluvionali, per uno spessore che supera i 150 metri di profondità, i quali poggiano in discordanza sui depositi marini denominati Argille marnose plioceniche.

La stratigrafia superficiale dell'area è stata ricavata dai risultati di prove penetrometriche e carotaggi effettuati lungo tutto il tracciato allo scopo di definire la tessitura dei terreni attraversati. Le indagini hanno rilevato, fino alla profondità di 15 metri, la presenza principale di litologie fini argillose, con subordinate frazioni limose e sabbiose.

Le caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione, determinate preliminarmente sulla base delle prove effettuate, non hanno evidenziato problematiche particolari per la realizzazione del progetto.

In merito al **rischio idrogeologico**, il tracciato ricade in aree di cui all'art. 6 (Aree di potenziale allagamento) della **"Variante di coordinamento tra il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni e il**

Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico” dell'ex Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli, ora confluita nell'Autorità distrettuale del Fiume Po, con tirante idrico previsto fino a 50 cm. La realizzazione del progetto è quindi soggetta alle prescrizioni di cui alle NTA del PSRI.

In relazione al **rischio sismico**, è stata effettuata un'analisi di secondo livello, come previsto dalla DGR 630/2019. L'analisi mostra un fattore di amplificazione della PGA, ricavato dagli abachi regionali, atteso intorno a 1,7 per motivi stratigrafici, in linea con i valori della MZS comunale. Le prove geofisiche effettuate, hanno rilevato l'assenza di importanti contrasti di impedenza nel sottosuolo, con una frequenza di sito compresa tra 1 e 2 Hz. In merito al rischio di liquefazione per sisma, il calcolo dell'indice del potenziale di liquefazione ha fornito valori molto bassi, sempre inferiori a 1.

Sulla base delle analisi e dei dati contenuti nella “Indagine geologica” (con integrazioni), a firma del Dott. Geol. Mario Casadio, il Servizio scrivente esprime **parere favorevole** nei confronti della Variante in oggetto, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio.

DATO ATTO che questa Provincia provvederà a rendere pubblico il risultato della ValSat, ai sensi dell'art.5, comma 8, della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii..

DATO ATTO inoltre che:

- nell'attività istruttoria della procedura in oggetto hanno partecipato, oltre al responsabile del procedimento, altri componenti del Servizio al fine di perseguire l'obiettivo di rafforzare la legalità, la correttezza e la trasparenza dell'azione amministrativa;
- così come previsto dal dall'art. 6-bis della legge n. 241/1990 e ss. mm., ai sensi del D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62, nonché dal Codice di Comportamento adottato dalla Provincia di Forlì-Cesena con delibera di Giunta provinciale n. 4780/2014, i suddetti dipendenti hanno reso dichiarazione di assenza di situazioni, anche potenziali, di conflitto di interesse, acquisita agli atti del Servizio.

Visto il D.Lgs. n. 267/2000;

Vista la Legge 7 aprile 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. n. 241/1990;

Dato atto che sono state acquisite agli atti le dichiarazioni sottoscritte dall'istruttore Geol. Stefano Quagliere, dalla responsabile del procedimento Arch. Elisabetta Fabbri Trovanelli e dai Dirigenti del Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale Arch. Alessandro Costa e del Servizio Finanziario, Informatica, Contratti e Appalti Dott. Mauro Maredi, dalle quali risulta l'inesistenza di situazioni di conflitto di interesse anche potenziale;

Dato atto che, in osservanza dell'art. 147 bis del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, sono stati resi i pareri, allegati al presente atto quale parte integrante e sostanziale, espressi:

- dal Dirigente del Servizio Tecnico, Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale in merito alla regolarità tecnica;
- dal Dirigente del Servizio Finanziario, Informatica, Contratti e Appalti, in merito alla regolarità contabile;

Dato atto infine che il presente provvedimento è da considerarsi urgente per consentire al Comune di Forlì e al Comune di Forlimpopoli di assumere le proprie decisioni e proseguire la propria azione pianificatoria;

Tutto ciò premesso;

DECRETA

1. Di esprimere, ai sensi dell'art. 34 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 e ss.mm.ii, in relazione alle Varianti alla pianificazione comunale adottate rispettivamente dal Comune di Forlì con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 24 del 6 aprile 2020 e dal Comune di Forlimpopoli con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 16 del 29 aprile 2020, le riserve contenute ed illustrate ai punti da A.1 e A.2, nella parte narrativa alla sezione A) del presente atto.
2. Di esprimere, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii., una valutazione ambientale positiva, alle condizioni illustrate ai punti da B.1 a B.6 nella sezione B) del presente atto richiamando altresì le condizioni definite dagli enti competenti in materia ambientale alle quali il progetto dovrà attenersi in sede di approvazione.
3. Di assumere il provvedimento di esclusione dalla ulteriore procedura di V.I.A. di cui al Titolo III della L.R. 4/2018 del *“Progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione di strada di collegamento veloce Forlì-Cesena – 1° e 2° lotto”* localizzato nei Comuni di Forlì e Forlimpopoli e presentato dal Comune di Forlì, espresso ai sensi dell'art. 11, comma 1 della medesima Legge regionale, dalla competente Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale con Determina n. 19913 del 10/11/2020 allegata al presente atto per farne parte integrante e sostanziale.
4. Di esprimere parere favorevole, in relazione alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio, ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008, come descritto nella soprastante sezione C).
5. Di trasmettere copia del presente provvedimento al Comune di Forlì e al Comune di Forlimpopoli per il seguito di competenza e per conoscenza alla Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, e ad ARPAE S.A.C. Sezione Provinciale di Forlì-Cesena .

Il presente decreto, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile e dunque efficace dal momento della sua adozione, stante l'urgenza di provvedere in merito ai sensi dell'art. 11, comma 6, dello Statuto provinciale.



PROVINCIA DI FORLÌ'-CESENA

(Protocollo n. 28207

del 10/12/2020

PARERI DEI RESPONSABILI DEI SERVIZI, ai sensi degli artt. 49 e 147-bis del D.Lgs. 267/2000

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' TECNICA

Premesso che non sussistono situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale, ex art.6-bis L.241/1990, come da dichiarazioni acquisite agli atti (del sottoscritto e del personale che ha partecipato all'istruttoria)

Il sottoscritto Dirigente del Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale

☒ Il sottoscritto esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica.

☐ Il sottoscritto esprime parere NON FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica.

Li,

10/12/2020

IL DIRIGENTE
(Arch. Alessandro Costa)

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITA' CONTABILE

Premesso che non sussistono situazioni di conflitto di interesse, anche potenziale, ex art.6-bis L.241/1990, come da dichiarazioni acquisite agli atti (del sottoscritto e del personale che ha partecipato all'istruttoria)

Il sottoscritto Mauro Maredi - Dirigente del Servizio Finanziario, Informatica, Contratti e Appalti

☐ 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.

Li,

IL DIRIGENTE
(Dr. Mauro Maredi)

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

Li, 10/12/2020

IL DIRIGENTE
(Dr. Mauro Maredi)

Il presente decreto è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005 e rispettive norme collegate, come segue:

IL PRESIDENTE

FRATTO GABRIELE ANTONIO

IL SEGRETARIO GENERALE

GUIDA ENNIO