



COMUNE DI FORLIMPOPOLI
PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

VARIANTE SPECIFICA PER APPOSIZIONE VINCOLO ESPROPRIATIVO

L.R. 24/2017 art. 4, comma 4,
art. 34 L.R. 20/2000 e ss. mm. ii., L.R. 37/2002 ss. mm. ii.

“REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO VELOCE TRA FORLÌ E CESENA
LOTTO 1 PER FORLIMPOPOLI E LOTTI 1, 2 PER FORLÌ”

LOTTO 1 - FORLIMPOPOLI

ADOTTATA : Delibera di C.C. N. 16 del 29/04/2020
APPROVATA : Delibera di C.C. N. 7 del 28/01/2021
PUBBLICATA : BUR Emilia Romagna N. .. del

- **ALLEGATO A -**
RECEPIMENTO
PARERI ENTI
- **ALLEGATO B -**
CONTRODEDUZIONI
AL DECRETO
PROVINCIALE
- **ALLEGATO C -**
CONTRODEDUZIONI
ALLE OSSERVAZIONI

Aggiornam. Gennaio 2021

PROGETTISTI:

VI SETTORE DEL COMUNE DI FORLIMPOPOLI

Responsabile del VI Settore
ARCH. RAFFAELLA MAZZOTTI

Responsabile del Procedimento Urbanistico (RUP)
ARCH. RAFFAELLA MAZZOTTI

Collaboratore al RUP Urbanistica
ARCH. PATRIZIA POLLINI

Collaboratori
ARCH. NICOLETTA PARENTE
ARCH. PAOLA ROSSI

SINDACO:
MILENA GARAVINI

ASSESSORE ALL'URBANISTICA:
MILENA GARAVINI

SEGRETARIO GENERALE:
ALFONSO PISACANE

Il presente documento registra i pareri pervenuti da parte degli Enti, ne sintetizza i contenuti e riporta la proposta di recepimento.
 La proposta è stata formulata con il supporto della società FMI incaricata della progettazione dell'opera e delle analisi ambientali (Screening, acustica, traffico etc...)
 Gli enti individuati in adozione come autorità ambientali ai fini della valutazione della VALSAT sono: ARPAE, CONSORZIO DI BONIFICA, ATERSIR, SOPRINTENDENZA.

ENTE	protocollo e data ente	protocollo comune	data prot. com.le	SINTESI PARERE	PROPOSTA COMUNALE DI RECEPIMENTO
CER	3264 del 13/05/2020	8747	14/05/20	Il parere tecnico e la valutazione di competenza sulle opere di attraversamento dovranno essere rilasciati da Consorzio Bonifica Romagna. Qualunque attraversamento delle opere irrigue del CER dovrà essere regolato da apposita concessione dietro richiesta con allegato progetto	Si prende atto e si rinvia al sottostante parere del Consorzio di Bonifica. Si demanda alle successive fasi progettuali la richiesta di concessione per attraversamenti. Il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot. 11744 in data 01/07/2020, per gli adempimenti conseguenti. Il parere è accolto.
SNAM RETE GAS	18/05/2020	9019	18/05/2020	PARERE FAVOREVOLE alla variante urbanistica. In fase di progettazione esecutiva sarà espresso il nulla osta e relative prescrizioni tecniche, per il superamento delle interferenze presenti, da richiedersi previa presentazione delle tavole di progetto delle interferenze e predisposizione di eventuali opere di variante e/o protezione gasdotti. In prossimità dei gasdotti nessun lavoro potrà essere intrapreso senza una preventiva autorizzazione della scrivente Società.	Si prende atto del parere favorevole per gli aspetti urbanistici. Si demanda alle successive fasi progettuali l'acquisizione del relativo nulla-osta. Il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot.11744 in data 01/07/2020, per gli adempimenti conseguenti. Il parere è accolto.
ARPAE (Variante urbanistica/VALSAT)	87385 del 17/06/2020	10718	17/06/2020	<u>PARERE LR 19/1982: FAVOREVOLE</u> Sarebbe opportuna la variazione delle Zonizzazioni acustiche e variazione delle classificazioni per gli assi viari esistenti che muteranno destinazione e importanza; <u>COMPATIBILITA' AMBIENTALE VALSAT: AMBIENTALMENTE COMPATIBILE ALLE SEGUENTI CONDIZIONI:</u> 1. Andranno studiate azioni per convogliare traffico verso i nuovi tratti stradali; 2. Andrà effettuata determinazione traffico nei nuovi tratti viari; eseguire rilievi entro il 1° anno, al 4° e al 7°. Se emergessero notevoli differenze (20% circa), preventivare azioni di risoluzione/mitigazione; 3. In merito allo studio acustico, andranno eseguite fonometrie presso recettori rappresentativi (225 e 231, 22, 23 e 118); 4. Recettore 108 (Residenza anziani): approfondire l'aspetto e valutare la necessità di cautele acustiche particolari, con eventuale progettazione di azioni di risoluzione/mitigazione.	Si riportano le note e le specificazioni pervenute dalla Società FMI, incaricata anche dei successivi livelli di progettazione (si vedano anche le risposte formulate in controdeduzioni al Decreto Provinciale n. 28207/142 in data 10/12/2020 di cui all'ALLEGATO_B): <u>PARERE LR 19/1982:</u> Classificazione acustica: In sede di approvazione della variante sono stati predisposti gli stralci contenenti le modifiche alla classificazione acustica. La classificazione acustica della infrastruttura (lotto 1) con le relative fasce di pertinenza acustica si inseriscono nell'ambito di previsione del PSC A13-03, già in classe V di progetto nella zonizzazione acustica vigente. Classificazione strade: Successivamente all'esecuzione dell'opera e alla ridefinizione della classificazione dei tracciati esistenti, verrà aggiornata la classificazione acustica comunale, o nei relativi strumenti di pianificazione. Il parere è accolto. <u>COMPATIBILITA' AMBIENTALE VALSAT:</u> Punto 1: Quanto indicato verrà recepito nel progetto dell'opera, previo accordo da parte degli Enti Proprietari delle varie strade coinvolte, attraverso la predisposizione di uno specifico progetto di tutte le azioni e le opere necessarie (segnaletica, interventi di moderazione del traffico,...) al fine di indirizzare il traffico veicolare, con particolare attenzione a quello pesante, sugli itinerari creati dalle nuove viabilità in modo tale da impedire che nuovi flussi di traffico possano interessare le viabilità locali, Via Del Bosco/SP60, Via Costiera, Via Mastro Giorgio, Via San Leonardo, Via Savadori e Via Paganello, presenti nell'intorno. Il parere è accolto. Punto 2: Entro il primo anno dal completamento delle opere verrà predisposto lo studio della intensità del traffico veicolare sulle nuove viabilità al fine di verificare la bontà delle simulazioni di progetto per quanto riguarda: Via Del Bosco/SP60, Via Costiera, Via Mastro Giorgio, Via San Leonardo, Via Savadori e Via Paganello. Lo stesso studio sarà ripetuto dopo tre anni (quarto anno dalla messa in servizio) e dopo ulteriori tre anni (settimo anno di servizio).

					<p>Le Amministrazioni Comunali provvederanno all'inoltro dei risultati di queste indagini ad ARPAE per le opportune valutazioni.</p> <p>Il parere è accolto.</p> <p>Punto 3: Verrà predisposto il monitoraggio acustico della durata di 7 gg consecutivi su recettori: 225, 231, 22, 23, 118 e 108.</p> <p>Al termine del monitoraggio sarà prodotto un elaborato tecnico contenente i risultati.</p> <p>Ove venisse riscontrato uno scostamento rispetto alle previsioni di progetto verranno intraprese tutte quelle azioni atte a mitigare gli impatti.</p> <p>Con particolare riferimento al recettore 108 "residenza per anziani" il progetto definitivo in corso di sviluppo ha già considerato la possibilità della realizzazione di opere di mitigazioni, consistenti in barriere integrate di sicurezza e antirumore.</p> <p>In particolare si ipotizza l'inserimento di barriera per un tratto di lunghezza pari a 120 mt circa, a protezione del recettore 108 e degli altri recettori adiacenti (nucleo di edifici).</p> <p>Il parere è accolto.</p> <p>Punto 4: Si veda punto precedente.</p> <p>Il parere è accolto.</p>
<p>ARPAE (Variante urbanistica/VALSAT)</p>	<p>170049 del 24/11/2020</p>	<p>22522</p>	<p>24/11/2020</p>	<p>In merito all'oggetto, esaminata la documentazione inoltrata, le integrazioni pervenute il 12/10/2020 (PG Arpae 146301) e il 29/10/2020 (PG Arpae 157070), le osservazioni pervenute il 16/10/2020 (PG Arpae 149898), si conferma quanto espresso nel parere del 17/06/2020 (PG Arpae 87385).</p> <p>Per completezza di istruttoria, in merito alla compatibilità ambientale ValSAT, esaminate le variazioni progettuali inerenti il lotto 1, si precisano i seguenti aspetti:</p> <p>A) la variazione della strada di collegamento tra la rotonda San Leonardo e Via Paganello fa sì che la strada si avvicini al recettore 87. Si ritiene che questo costituisca una criticità, pertanto è necessario che il recettore 87 sia inserito nelle verifiche di cui al punto 3. del parere espresso da questo Servizio. Se dalle verifiche risultassero impatti significativi andranno intraprese le necessarie azioni di risoluzione/mitigazione al fine di mantenere almeno i limiti della IV classe acustica;</p> <p>B) la prevista barriera acustica a mitigazione degli impatti verso il recettore 108 e limitrofi, andrà progettata tenendo in conto i fenomeni di riflessione che potrebbero verificarsi fra il tratto della Via San Leonardo, utilizzata come viabilità di accesso alle proprietà, e la parallela barriera in questione.</p>	<p>Si riportano le note e le specificazioni pervenute dalla Società FMI, incaricata anche dei successivi livelli di progettazione (si vedano anche le risposte formulate in controdeduzioni al Decreto Provinciale n. 28207/142 in data 10/12/2020 di cui all'ALLEGATO_B):</p> <p>Punto A)</p> <p>La strada di collegamento tra la rotonda San Leonardo e Via Paganello riveste un ruolo di viabilità locale, al pari della strada esistente Via Paganello sulla quale il recettore 87 si affaccia.</p> <p>In ogni caso, il rilievo viene motivato dalla considerazione che sia stato previsto un avvicinamento della strada locale al recettore in questione e che ciò costituisca una criticità.</p> <p>In realtà, rispetto al progetto di fattibilità tecnica ed economica sottoposto a procedimento di VAS/VALSAT-Screening, il progetto definitivo (in fase di sviluppo avanzato) ha previsto l'allontanamento della nuova strada locale dall'abitazione in questione (la distanza minima tra facciata dell'edificio e ciglio stradale è aumentata di circa 15 metri); inoltre è stata prevista una fascia di mitigazione lineare (siepe) lungo tutta la nuova strada locale. In ogni caso, sarà inserito nel monitoraggio acustico, anche il recettore 87 post opera.</p> <p>Il parere è accolto.</p> <p>punto B)</p> <p>Il tratto di Via S.Leonardo retrostante la prevista barriera acustica diventerà una strada senza uscita assumendo il ruolo di mera viabilità di accesso alla poche proprietà ivi presenti; le caratteristiche che assumerà il tratto in questione, lungo meno di 300 metri, prefigurano quindi un livello molto basso sia del numero di transiti veicolari che della velocità di transito; l'Ente Proprietario potrà altresì imporre limitazioni, anche stringenti, alla velocità di transito consentita (limite 30 km/h o 20 km/h o "passo d'uomo"), eventualmente anche mediante interventi "fisici" di moderazione del traffico e/o rifacimento del manto con asfalto fonoassorbente; pertanto si ritiene che la rumorosità prodotta dal traffico su tale strada possa essere molto ridotta rispetto ad oggi e tale da non generare criticità.</p> <p>In ogni caso, in sede di progettazione della barriera acustica in questione si terrà opportunamente conto dell'osservazione avanzata.</p> <p>Il parere è accolto.</p>

SOPRINTENDENZA	8185 del 29/06/2020	11500	29/06/2020	<p>- Ritenuto opportuno un preventivo <u>studio di approfondimento</u> sull'interferenza tracciato stradale e aree sottoposte a tutela paesaggistica Parte III e eventuali beni tutela Parte II;</p> <p>- Presenza <u>formazioni boschive</u> e/o esemplari arborei/arbustivi di particolare pregio;</p> <p>Tutela archeologica: rischio archeologico medio, molteplicità di rinvenimenti, tutela elementi centuriazione;</p> <p>Esprime:</p> <p>- PARERE FAVOREVOLE ALLA PROSECUZIONE DELLA PROGETTAZIONE richiedendo fin da ora procedura art. 25 comma 8 D. Lgs 50/2016 (<u>Verifica preventiva interesse archeologico</u>), che prevede ulteriori indagini archeologiche;</p> <p>- Interferenza con un probabile cardine della centuriazione forlimpopolese, 2 aree di affioramento di materiale archeologico → si richiedono prima dell'inizio dei lavori alcune <u>trincee archeologiche preventive</u>;</p> <p>- Comunicare nominativo <u>ditta e data</u> prevista inizio lavori almeno 15 giorni prima;</p> <p>- Concordare <u>sopralluogo</u> con i funzionari archeologici;</p> <p>- Parere definitivo sarà rilasciato a seguito delle indagini.</p>	<p>Si prende atto del parere favorevole alla prosecuzione della progettazione. Si specifica che, ad un primo esame (Screening) non sono emerse interferenze con eventuali beni sottoposti a tutela ai sensi della parte II del D.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.. L'edificio oggetto di demolizione è tutelato solo dal PSC ai sensi dell'art. A-8 della L.R. 20/2000 e per il quale la Variante al PSC approvata con atto C.C. n. 31 del 18/05/2020 aveva già prefigurato l'esigenza di abbattimento in ragione del futuro tracciato viario.</p> <p>Ciò premesso, si demanda alle successive fasi progettuali lo svolgimento di tutte le verifiche, gli approfondimenti e gli adempimenti procedurali richiesti. A tal fine il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot. n. 11744 data 01/07/2020, per gli adempimenti conseguenti.</p> <p>Il parere è accolto.</p>
ATERSIR	PG.AT/2020/0005841 del 07/08/2020	14581	10/08/2020	<p>Ritenuti sufficienti i pareri espressi da Gestori del S.I.I., il parere ricorda:</p> <p>a) di provvedere all'aggiornamento dei vincoli dopo la chiusura del pozzo 54;</p> <p>b) di recepire le prescrizioni del parere gestore del S.I.I. (HERA prot. n. 0021548 del 27/07/2020);</p> <p>c) gli interventi sulle infrastrutture a rete in conseguenza alla proposta di variante dovranno essere a carico dei soggetti attuatori.</p>	<p>a) In data 06/10/2020, con nota n. 0009727 del 06/10/2020 Romagna Acque Società delle Fonti ha comunicato l'inizio lavori di chiusura pozzi, tra cui il n. 54, a seguito della determinazione di ARPAE n. 4398 del 21/09/2020 e n. 4316 del 16/09/2020 con le quali è stata autorizzata la chiusura dei pozzi. Tenuto conto pertanto del parere espresso da Romagna Acque che non rileva interferenze, si ritiene di poter già procedere all'aggiornamento della Tavola dei Vincoli della Variante.</p> <p>b) Il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot. 11744 in data 01/07/2020, per gli adempimenti conseguenti;</p> <p>c) Gli interventi connessi alla realizzazione dell'opera sono previsti a carico del soggetto attuatore e nel Quadro Tecnico Economico approvato con il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.</p> <p>Il parere è accolto.</p>
ENEL	E-DIS-19/06/2020-0369539 (*)	11759	01/07/2020	<p>- Inviano planimetrie con tracciati elettrodotti esistenti MT/BT</p> <p>- Per l'esatta localizzazione si dovrà procedere con sondaggi eseguiti a mano;</p> <p>- Tensione nominale 15/0,4kV rappresenta pericolo per coloro che lavorano: rispetto D. Lgs. 81/2008;</p> <p>- l'avvicinarsi ai cavidotti senza dovute precauzioni, può provocare danneggiamenti ai cavi e pericolo per maestranze: eventuali infortuni/danni non ricadono sotto la loro responsabilità.</p>	<p>(*) parere inviato direttamente da ENEL alla società FMI e da questa trasmesso al Comune.</p> <p>Le indicazioni operative fornite non riguardano il livello urbanistico. Si prende atto e si demanda alle successive fasi progettuali lo svolgimento di tutte le verifiche, gli approfondimenti e gli adempimenti procedurali richiesti.</p>
HERA	64260 del 27/07/2020	13773	29/07/2020	<p>PARERE DI MASSIMA FAVOREVOLE; segnalano:</p> <p>- Interferenza 1 (Attrav. Via Savadori): ACQUA: No interferenza; se eventuali manutenzioni: Predisporre attraversamento futuro sovrappasso con posa guaina 40 metri; GAS E FOGNA: Non sono presenti infrastrutture Hera;</p> <p>- Interferenza 2 (Nuovo svincolo Via San Leonardo): ACQUA e GAS: No interferenza; FOGNA: Non sono presenti infrastrutture Hera;</p> <p>- Interferenza 3 (Nuovo svincolo su Via Paganello): ACQUA e GAS: No interferenza; FOGNA: Non sono presenti infrastrutture Hera;</p> <p>- Interferenza 4 (Nuova rotonda tra SS9 Via Emilia e Via San Leonardo): ACQUA di Via S. Leonardo attrav. SS9: ricostruzione circa 40 metri; ACQUA e GAS Via San Leonardo: No interferenza; GAS di Via S. Leonardo attrav. SS9: sostituzione circa 70 metri; GAS in attrav. SS9: messa in protezione 30 metri;</p> <p>- FOGNA: Non sono presenti infrastrutture Hera.</p>	<p>Quanto segnalato non riguarda il livello propriamente urbanistico. Si prende atto si demanda alle successive fasi progettuali lo svolgimento di tutte le verifiche, gli approfondimenti e gli adempimenti procedurali richiesti. A tal fine il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot.14004 in data 31/07/2020 per gli adempimenti conseguenti.</p>

				RICHIEDERE PREVENTIVO DI SPESA (Modulo) RICHIEDERE SOPRALLUOGO prima della realizzazione (Modulo)	
ROMAGNA ACQUE	5165 del 18/05/2020	14017	31/07/2020	Gli interventi NON INTERFERISCONO con gli impianti dell'Acquedotto della Romagna e delle Fonti Locali.	Si prende atto dell'assenza di interferenza delle opere.
CONSORZIO DI BONIFICA DELLA ROMAGNA	29422 del 02/10/2020	18509	05/10/2020	PARERE FAVOREVOLE alla variante urbanistica a condizione che : - le opere nei tratti interferenti vengano adeguate al vigente Regolamento di Polizia Idraulica Consorziata e Regolamento Irriguo; - eventuali scarichi delle acque di piattaforma rispettino il principio dell'invarianza idraulica del Piano Stralcio di Bacino; - venga presentata istanza di Autorizzazione Idraulica/Concessione utilizzando modulistica pubblicata nel sito	Si prende atto delle indicazioni segnalate in relazione alle interferenze presenti (3 canali consorziali e si rinvia alla fase definitiva-esecutiva del progetto per i successivi adempimenti). Si riportano le note e le specificazioni pervenute dalla Società FMI, incaricata anche dei successivi livelli di progettazione (si vedano anche le risposte formulate in controdeduzioni al Decreto Provinciale n. 28207/142 in data 10/12/2020 di cui all'ALLEGATO_B): <i>La società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione, si impegna in sede di progettazione definitiva/esecutiva a rispettare le indicazioni del Regolamento di Polizia Idraulica Consorziata e Regolamento Irriguo.</i> Il parere è accolto. <i>Il principio di invarianza idraulica è rispettato nel progetto preliminare sottoposto a screening.</i> <i>La Società FMI si impegna al rispetto di tale principio anche nei successivi livelli di progettazione.</i> Il parere è accolto. <i>Si prende atto, la Società FMI incaricata della progettazione si impegna all'osservanza di tali adempimenti, nella successiva fase della progettazione definitiva/esecutiva.</i> Il parere è accolto. <i>Si prende atto, la Società FMI incaricata della progettazione si impegna all'esecuzione di tali adempimenti nella successiva fase della progettazione definitiva/esecutiva.</i> Il parere è accolto.
HERA LUCE s.r.l.	240 del 12/01/2021	654	12/01/2021	Poiché il progetto non presenta alcuna ipotesi relativa all'impianto di pubblica illuminazione, il parere fornisce indicazioni per la progettazione definitiva: <ul style="list-style-type: none"> • torre faro esistente sulla via Emilia – San Leonardo, che dovrà essere spostata nella nuova rotonda di progetto: si prescrive il controllo meccanico della struttura, la sua e la trasformazione a Led. • rotonde e svincoli vari: si propone l'utilizzo di normali pastorali in acciaio • zincato, con apparecchi illuminanti di altezza e potenza adeguate, tecnologia a Led, posti lateralmente alla sede stradale. • Legge Regionale E.R. 19/2003 e successive integrazioni: la zona dell'intervento è sottoposta al vincolo del rispetto dell'inquinamento luminoso in quanto in area ricompresa nel raggio di rispetto dell'osservatorio astronomico Don Molari; il progetto dovrà prevedere la redazione del progetto illuminotecnico in conformità ai CAM Ministeriali vigenti. • <i>Rispetto degli standard costruttivi aziendali e rispondenza al "Regolamento per la realizzazione di impianti di pubblico illuminamento per l'amministrazione comunale" di HERA LUCE s.r.l., responsabilità del progetto, norme, dati e calcoli rimangono unicamente in capo al progettista che ha redatto e firmato il progetto.</i> 	Si prende atto del parere che non riguarda aspetti propriamente urbanistici, comunque da demandare alle successive fasi progettuali (definitiva – esecutiva). Il presente parere è stato trasmesso alla Società FMI, incaricata dei successivi livelli di progettazione definitiva/esecutiva, ed al V Settore del Comune di Forlimpopoli con nota prot. 747 in data 13/01/2020 per gli adempimenti conseguenti.

CONTRODEDUZIONI AL Decreto n. 28207/142 assunto dal Presidente della Provincia in data 10/12/2020 avente oggetto: "**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. 24 marzo 2000, n. 20 sulla Variante urbanistica; **[parte A]**
- 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 – ARPAE; **[parte B]**
- Espressione del parere in merito alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale del territorio ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 sulla Variante urbanistica. **[parte C]**

Con il decreto n. 28207/142 in data 10/12/2020 la Provincia ha espresso le proprie competenze sul procedimento urbanistico dei due Comuni.

La valutazione sullo *Screening* è stata effettuata dalla Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, con **Determina dirigenziale n. 19913 del 10/11/2020**, su istruttoria tecnica effettuata dalla S.A.C. di ARPAE Forlì-Cesena; la determinazione regionale reca, 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.

La Valutazione di sostenibilità ambientale – Rapporto ambientale (ValSat) è stata espressa dalla Provincia con **parere motivato nel complesso positivo, definendo condizioni.**

Si prende atto che nel decreto provinciale il provvedimento regionale in esito della verifica *di assoggettabilità a VIA (Screening)*, comprensivo delle relative analisi e condizioni di sostenibilità del progetto è stato assunto integralmente nei contenuti in seno alla procedura di VAS/VALSAT delle varianti agli strumenti comunali per la localizzazione dell'opera in oggetto.

Si riporta di seguito, quanto formulato dalla Provincia e, in parallelo, la proposta di controdeduzione comunale. La proposta di controdeduzioni al parere motivato sulla Valsat tiene conto e riporta le note pervenute da parte del progettista incaricato dell'opera e della redazione dello Screening ambientale (FMI).

A) RISERVE AI SENSI DELL'ART. 34 DELLA LR 20/2000 E SS.MM.II.	
<p><i>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:</i></p> <p>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;</p>	<p>PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE RISERVA A.1)</p> <p>La Provincia ha verificato l'assenza di interferenze tra l'opera e il corridoio di fattibilità della Via Emilia-bis, sulla base di quanto anticipato dai Comuni nella Relazione urbanistica allegata alla presente proposta di variante. La Provincia, verificata la non interferenza con il tracciato provinciale della Via emilia bis, prescrive tuttavia una concertazione di area vasta in caso di estensione del collegamento in oggetto ad altri territori. A tal fine la riserva provinciale ripropone quanto già espresso sulla Variante adottata con atto C.C. n. 46 del 13/06/2018 al PSC del Comune di Forlimpopoli e approvata con atto C.C. n. 31 del 18/05/2029 (Riserva n. A.7 del decreto provinciale prot. n.9513/44 del 08/04/2019), alla quale si rimanda.</p> <p>Come già ampiamente ripreso ed evidenziato nella Relazione della Variante ora in esame, la realizzazione del tracciato del lotto 1, in parte anticipa gli obiettivi di snellimento e rifunzionalizzazione del traffico della Via Emilia bis assumendo valore di collegamento locale Forlì - Forlimpopoli e di specifica ri-connesione del sistema infrastrutturale ed insediativo limitrofo, sia esistente che di previsione (ambito A13-03), salvaguardando l'abitato di San Leonardo, la compatibilità col tracciato più generale individuato dal P.T.C.P. e la eventuale futura possibilità di connessione con lo stesso.</p> <p>In conclusione, preso atto della condivisione - da parte della Provincia – dell'infrastruttura e dell'assenza di interferenze con la Via Emilia bis, si accoglie la riserva per cui, per gli ulteriori sviluppi futuri del Collegamento Forlì-Forlimpopoli, sarà effettuata la necessaria concertazione con gli enti territoriali interessati, tenuto anche conto che per il Comune di Forlimpopoli e Bertinoro, che la Provincia è co-firmataria dell'Accordo territoriale sottoscritto per l'adeguamento dei PUG.</p> <p>Si ritiene in merito, di poter confermare quanto già espresso in approvazione della variante al PSC, confermando la valenza specifica del tratto infrastrutturale di cui della presente Variante.</p>

Alla luce delle precisazioni effettuate, **SI RITIENE ACCOLTA LA RISERVA.**

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONE RISERVA A.2)

Nel corso del procedimento si è modificata la titolarità delle aree appartenenti a Sapro, a seguito di vendita in procedura fallimentare. I nuovi soggetti interessati (società Ge.Sco s.r.l.) con osservazione tardiva (n. 13FT) hanno proposto una soluzione che evidenziasse l'innesto viario della porzione di Ambito produttivo A13-03 alla rotatoria intermedia, in corrispondenza dello snodo delle vie Savadori e Paganello ricadente nell'ambito di loro competenza. La soluzione proposta mantiene sostanzialmente inalterate le modalità dei collegamenti già previste in adozione evidenziando e ridefinendo la connessione al comparto di sviluppo produttivo.

L'attuazione di tale parte dell'Ambito avverrà tramite autonomo procedimento (Accordo Operativo ai sensi dell'art. 38 della L.R. 24/2017) che darà attuazione alle previsioni del PSC vigente (Ambito A13-03), come definita nella SCHEDA DI VALUTAZIONE n. 14 (SAPRO) approvata dal Consiglio Comunale n. 72 del 28/11/2018 avente ad oggetto "Atto di indirizzo ai sensi dell'art. 4 della nuova Legge Regionale n. 24/2017. Approvazione delle proposte pervenute a seguito degli esiti delle procedure ad evidenza pubblica espletate, ai sensi dell'art. 30 c. 10 LR 20/2000, di cui alla delibera C.C. 59/2017".

Ciò premesso, anche in base allo stato di avanzamento della progettazione della strada e dell'assetto urbanistico del nuovo ambito A13-03, si può precisare quanto segue:

- la soluzione di innesto è stata verificata dalla Società FMI progettista della strada che ha espresso un parere favorevole (vedi osservazione n. 13 FT);
- la proposta delineata nella scheda operativa, riguardante una vasta porzione dell'Ambito di trasformazione previsto dal PSC, tiene conto delle indicazioni ambientali di quest'ultimo (in particolare barriera verde rispetto le abitazioni limitrofe); inoltre, con le integrazioni allo screening della presente variante, tutta la p.lla n. 153, in corrispondenza della Via Paganello, verrà destinata a mitigazione/compensazione, in continuità al sistema di mitigazione di progetto dell'ambito;
- in fase di definizione della procedura espropriativa verrà valutata, anche in risposta ad osservazioni pervenute, la possibilità di riallocare edifici che subiscano un significativo impatto dalla realizzazione delle infrastrutture. A tal fine viene data, in cartografia, una prima ipotesi localizzativa, anche alternativa (lotti 0), da verificare nell'Accordo Operativo;
- lo sviluppo progettuale dell'ambito A13-03, attualmente in elaborazione, sarà dunque verificato nella Valsat dell'Accordo Operativo. Insieme alla progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera stradale in oggetto, entrambe le progettazioni costituiscono la sede per mettere a sistema il tutto, anche alla luce dei pareri sinora espressi dagli Enti sulla presente variante.

Infine, anche la redazione del PUG in fase di elaborazione nei prossimi mesi potrà essere sede per verificare e aggiornare la disciplina di intervento dei fabbricati sparsi e del territorio interessato, in ragione delle necessità e delle opportunità scaturenti dai processi di trasformazione in atto.

Alla luce delle precisazioni effettuate, **SI RITIENE ACCOLTA LA RISERVA.**

Con riferimento alle relazioni del tracciato con l'ambito di progetto ex Sapro A13-3 in **Comune di Forlipopoli**, 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)

RISPOSTA AL PUNTO B.1)

Quanto indicato al punto B1 verrà recepito nel progetto dell'opera, previo accordo da parte degli Enti Proprietari delle varie strade coinvolte, attraverso la predisposizione di uno specifico progetto di tutte le azioni e le opere necessarie (segnalatica, interventi di moderazione del traffico,...) al fine di indirizzare il traffico veicolare, con particolare attenzione a quello pesante, sugli itinerari creati dalle nuove viabilità in modo tale da impedire che nuovi flussi di traffico possano interessare le viabilità locali, Via Del Bosco/SP60, Via Costiera, Via Mastro Giorgio, Via San Leonardo, Via Savadori e Via Paganello, presenti nell'intorno.

Entro il primo anno dal completamento delle opere verrà predisposto lo studio della intensità del traffico veicolare sulle nuove viabilità al fine di verificare la bontà delle simulazioni di progetto per quanto riguarda: Via Del Bosco/SP60, Via Costiera, Via Mastro Giorgio, Via San Leonardo, Via Savadori e Via Paganello.

Lo stesso studio sarà ripetuto dopo tre anni (quarto anno dalla messa in servizio) e dopo ulteriori tre anni (settimo anno

<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>di servizio). Le Amministrazioni Comunali provvederanno all'inoltro dei risultati di queste indagini ad ARPAE per le opportune valutazioni.</p> <p>Si confermano le suddette azioni ritenendo che possano essere sufficientemente rispondenti a quanto rilevato dalla Provincia.</p> <p>Sarà cura delle Amministrazioni Comunali provvedere all'invio dei risultati delle indagini anche alla Provincia per eventuali valutazioni.</p> <p>Il parere è ACCOLTO.</p> <p>RISPOSTA AL PUNTO B.2) Sarà cura degli Uffici Comunali e di FMI, incaricata della progettazione, confrontarsi con gli uffici provinciali indicati. Il Comune di Forlì ha già provveduto con nota Prot. n. 95952/2020 del 13/11/2020 ad inviare al Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale richiesta di parere in merito alle parti che interessano la rete stradale provinciale, in funzione delle successive fasi di progettazione.</p> <p>Il parere è ACCOLTO.</p>
<p><u>Misure di Monitoraggio</u> In merito agli aspetti legati al monitoraggio si rileva che le componenti ambientali più critiche sono certamente l'atmosfera e il rumore.</p> <p>Richiamato integralmente le condizioni in esito allo 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:.</p> <p>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 esaurientemente i risultati in termini di rappresentatività del grafo simulato e di assegnazione dei flussi sia attuali che di progetto.</p> <p>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.</p>	<p>RISPOSTA AL PUNTO B.3) Si riporta quanto previsto in recepimento di quanto formulato da ARPAE sul tema.</p> <p>Entro il primo anno dal completamento delle opere verrà predisposto lo studio della intensità del traffico veicolare sulle nuove viabilità al fine di verificare la bontà delle simulazioni di progetto per quanto riguarda: Via Del Bosco/SP60, Via Costiera, Via Mastro Giorgio, Via San Leonardo, Via Savadori e Via Paganello.</p> <p>Lo stesso studio sarà ripetuto dopo tre anni (quarto anno dalla messa in servizio) e dopo ulteriori tre anni (settimo anno di servizio).</p> <p>Le Amministrazioni Comunali provvederanno all'inoltro dei risultati di queste indagini ad ARPAE per le opportune valutazioni.</p> <p>Si conferma l'azione prevista ritenendo che possa essere sufficientemente rispondente a quanto rilevato dalla Provincia.</p> <p>Sarà cura delle Amministrazioni Comunali provvedere all'invio dei risultati delle indagini anche alla Provincia per eventuali valutazioni.</p> <p>Il parere è ACCOLTO.</p>

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;

RISPOSTA AL PUNTO B.4)

Si evidenzia che il monitoraggio acustico previsto sui recettori 225, 231, 22, 23, 118 e 108 risulta in pieno recepimento del parere di ARPAE PG 87385/2020 il quale indica espressamente tali recettori come quelli "presso i quali si ritiene sia necessario effettuare le verifiche".

Si ritiene che tale indicazione specifica da parte ARPAE contenga insita la valutazione, da parte di soggetto competente, in merito alla significatività dei recettori scelti rispetto alla totalità di quelli presenti e coinvolti dal progetto dell'opera.

In ogni caso, si terrà in debito conto il rilievo avanzato valutando l'eventuale opportunità di estendere il monitoraggio a ulteriori recettori lungo la SP60.

Si precisa che il monitoraggio sarà predisposto sia ante che post-opera.

Il parere è ACCOLTO.

RISPOSTA AL PUNTO B.5)

Si conferma che, qualora a seguito del monitoraggio venisse riscontrato uno scostamento rispetto alle previsioni di progetto, verranno intraprese tutte quelle azioni atte a mitigare gli impatti.

Il parere è ACCOLTO.

RISPOSTA AL PUNTO B.6)

Si conferma che il progetto definitivo in corso di sviluppo ha già considerato la possibilità della realizzazione di opere di mitigazioni, consistenti in barriere integrate di sicurezza e antirumore.

In particolare si ipotizza l'inserimento di barriera per un tratto di lunghezza pari a 120 mt circa, a protezione del recettore 108 e degli altri recettori adiacenti (nucleo di edifici).

Il parere è ACCOLTO.

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

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 soggette 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.

Si prende atto del parere favorevole.

In merito a quanto segnalato sul rischio idrogeologico, si rinvia alle fasi progettuali ed esecutive successive del progetto dell'opera il recepimento e l'applicazione delle prescrizioni normative richiamate.

LEGENDA

APPOSIZIONE VINCOLO ESPROPRIATIVO L.R. 37/2002 E SS.MM.II

LOTTO 1
VIA MATTEI - CIRCONVALLAZIONE

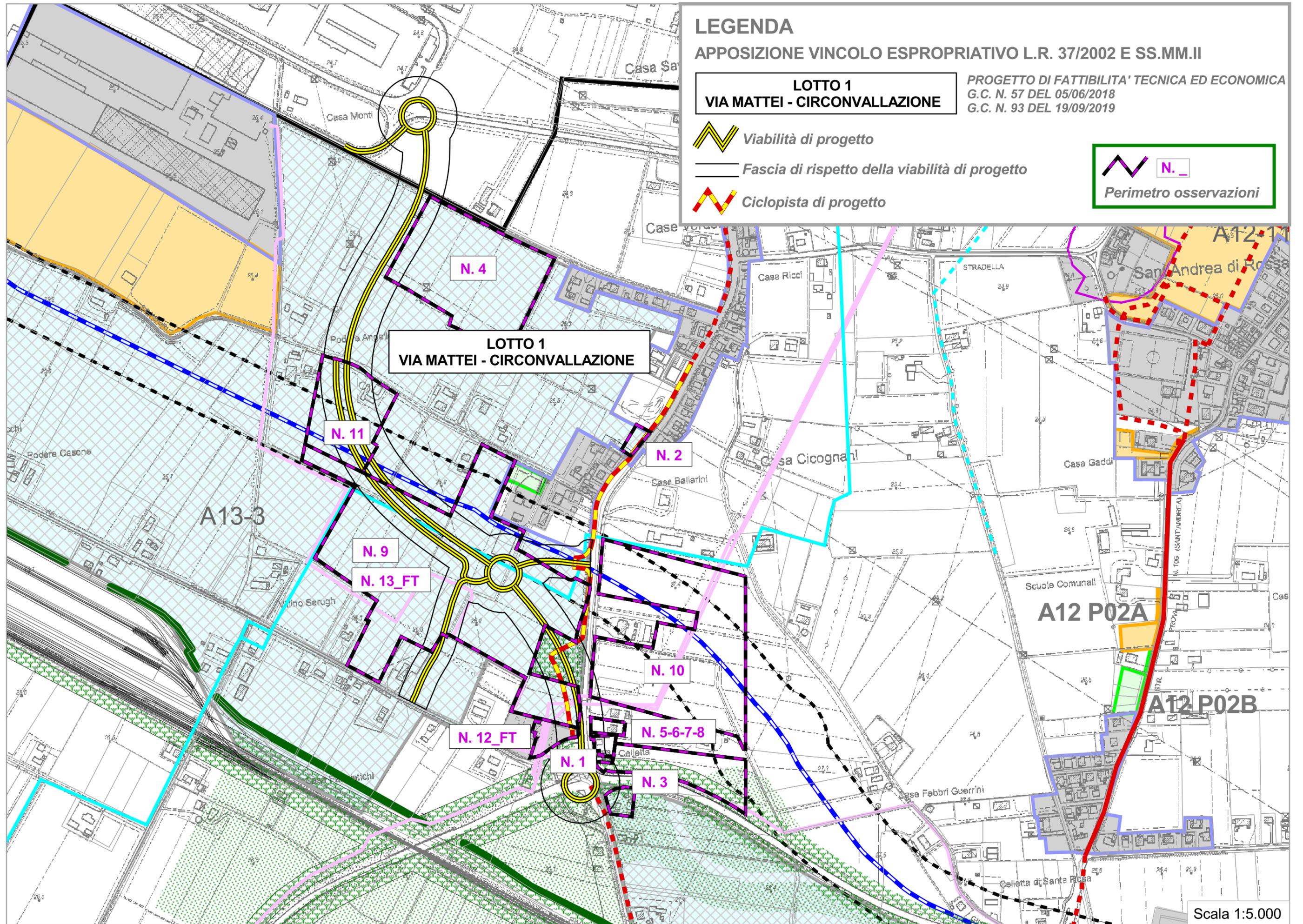
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA
G.C. N. 57 DEL 05/06/2018
G.C. N. 93 DEL 19/09/2019

 Viabilità di progetto

 Fascia di rispetto della viabilità di progetto

 Ciclopista di progetto

 N. _
Perimetro osservazioni



Scala 1:5.000

Il presente documento registra, in ordine di arrivo, le osservazioni pervenute a seguito della fase di pubblicazione della adozione di variante urbanistica (B.U.R.E.R.T. n. 149 del 13/05/2020), conclusasi in data 15/07/2020 e di notifica dell'avvio del procedimento espropriativo ai sensi della L.R. 37/2002 e ss.mm.ii..

Le osservazioni pervenute sono rappresentate nell'apposita cartografia di Localizzazione Osservazioni pervenute.

Sono valutate tutte le osservazioni pervenute, anche fuori termine, comunque entro il termine utile necessario al loro invio agli Enti alla valutazione ambientale, coincidente con la data di trasmissione agli Enti dell'ultima osservazione pervenuta, ossia al 23/10/2020.

La formulazione della proposta di controdeduzioni tiene conto dell'istruttoria tecnica effettuata dagli Uffici del Comune e delle note tecniche della società incaricata della progettazione (FMI) e delle valutazioni ambientali, anche in ragione dello stato di avanzamento della progettazione definitiva dell'opera pubblica.

REGISTRO OSSERVAZIONI						CONTENUTO SINTETICO della Osservazione /Richiesta	PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI	ESITO
n.	prot.	data	richiedente	Fg.	part.			
1	12152	07/07/2020	Avv. Brunelli Linda per conto di Brini Pierluigi – Roberto Angela	7	80-291	<p>1. L'opera di pubblica utilità comporterebbe riduzione valore immobile;</p> <p>2. Pannelli fonoassorbenti costituiscono una limitazione diritto di godimento proprietà (limitano luce, aria, visibilità);</p> <p>3. Imposizione fascia rispetto stradale ostacola futuri interventi edilizi;</p> <p>4. Aumento traffico e inquinamento.</p> <p>5. Propongono di valutare una differente area.</p>	<p>Il progetto non modifica le aree di proprietà, le quali non sono oggetto di esproprio. Attualmente l'immobile è adiacente alla strada di collegamento (S.P. n. 60) già interconnessa alla circonvallazione di Forlimpopoli. Con la realizzazione dell'opera l'attuale strada verrà chiusa rimanendo a solo uso delle proprietà affaccianti. Il traffico attuale verrà deviato nella nuova strada che è più distante dalla proprietà. E' inoltre previsto il monitoraggio degli impatti pre e post opera al fine di contenerli entro i valori limiti. Ciò premesso, in merito alle problematiche segnalate si specifica quanto segue:</p> <p>1. <u>Riduzione valore immobile</u>: l'immobile non ricade in fascia di esproprio e risulta già attualmente ubicato in fascia di rispetto della SP60 e della circonvallazione. Ciò non determina un danno diretto alla proprietà, anche per il fatto che le opere da realizzare risultano rispettose dei parametri relativi alle normative che regolano gli aspetti ambientali/paesaggistici e di igiene pubblica per le emissioni rumorose, appositamente valutate dagli enti competenti. In generale la nuova viabilità non va a mutare il contesto in cui l'immobile risulta ubicato, non ravvisando perciò un valore di deprezzamento dell'immobile.</p> <p>2. <u>Acustica</u>: Il progetto contiene una Documentazione Previsionale di impatto acustico che individua l'immobile in oggetto come recettore (n. 110) sul quale potranno verificarsi criticità acustiche; conseguente alla presenza della nuova strada, il documento prevede lo sfioramento dei limiti dei db relativi alla nuova classe acustica C1 di appartenenza. In funzione della limitrofa residenza per anziani (recettore n. 108) l'esito delle procedure di valutazione ambientale, in particolare il Decreto provinciale n. 28207/142 del 10/12/2020, indica per il progetto definitivo l'adozione di mitigazione acustica tramite inserimento di barriere.</p> <p>Pertanto, nella successiva fase di progettazione definitiva, sarà valutata la specifica tipologia di barriera/mitigazione che potrà essere del tipo integrato (sicurezza+acustica), nonché la relativa collocazione ed estensione esatte, tenuto conto che i suddetti due recettori distano tra loro appena 30 mt circa. Si precisa che la barriera verrà posizionata sul limite della carreggiata della nuova strada, come indicato negli elaborati di progetto aggiornati con il recepimento dei pareri e delle controdeduzioni (Tavola 3), quindi oltre la attuale strada esistente e ad adeguata distanza dal confine di proprietà degli interessati.</p> <p>Alla luce dell'osservazione del privato, la progettazione della barriera, in fase definitiva/esecutiva, sarà orientata a contenerne l' "impatto" valutando, compatibilmente con l'esigenza di proteggere adeguatamente il recettore n.108, la possibilità di accorciare l'estensione lineare (al fine di evitare, o quantomeno interessare il meno possibile, il fronte dell'abitazione dei Sig.ri Brini) e/o di adottare tipologia di barriera trasparente.</p> <p>Si richiama anche quanto specificato all'ALLEGATO A, in risposta al 2° parere di ARPAE, punto B,) circa la eventuale possibilità di allestire misure e limitazioni alla velocità di transito sulla strada attuale che rimarrà antistante la proprietà.</p> <p>Gli esiti dei monitoraggi acustici previsti (si vedano le controdeduzioni al Decreto provinciale Allegato B) daranno indicazione circa eventuali ulteriori correttivi da apportare al sistema delle specifiche mitigazioni acustiche.</p> <p>In ogni caso, in sede di progettazione della barriera acustica in questione, si terrà opportuna-</p>	<p>Punto 1) Non accolta Punto 2) Parzialmente accolta Punto 3) Non accolta Punto 4) Parzialmente accolta Punto 5) Non accolta</p>

						<p>mente conto dell'osservazione avanzata.</p> <p>3. <u>Fascia di rispetto</u>: l'immobile già ricade nella fascia di rispetto stradale della attuale S.P. San Leonardo e della circonvallazione (mt. 30). Il vincolo stradale della nuova infrastruttura di fatto andrà pressoché a sostituirsi ed integrarsi a quello già esistente, di pari entità, confermando le limitazioni già operanti sulla proprietà.</p> <p>4. <u>Aumento traffico e inquinamento</u>: Il progetto, nel suo complesso, è stato integrato con l'individuazione di aree di mitigazione e compensazione ambientale con piantumazioni arboree e arbustive (vedasi Relazione tecnica allegata allo Screening dell'agronomo Dott. Scoccimarro). Il progetto è stato sottoposto a Screening ambientale ed è stato approvato dagli enti competenti. Così come richiesto da ARPAE e Provincia in esito alla procedura di valutazione ambientale, entro il primo anno dal completamento delle opere verrà predisposto lo studio della intensità del traffico veicolare sulle nuove viabilità al fine di verificare la bontà delle simulazioni di progetto. Lo stesso studio sarà ripetuto dopo tre anni (quarto anno dalla messa in servizio) e dopo ulteriori tre anni (settimo anno di servizio).</p> <p>5. <u>Richiesta di valutare una differente area</u> L'Amministrazione comunale ha effettuato svariati incontri pubblici con la cittadinanza, data ampia diffusione al progetto in corso di realizzazione, nonché proceduto alla pubblicazione sul B.U.R.E.R.T. n. 149 del 13/05/2020. Lo schema di tracciato del lotto in questione era già stato recepito nella Variante al Piano Strutturale Comunale, adottata con atto C.C. n. 46 del 13/06/2018 e approvata con atto C.C. n. 31 del 18/05/2019, che ha seguito tutti gli iter di pubblicazione di legge e sulla quale non sono pervenute osservazioni in relazione all'oggetto specifico. La definizione del tracciato di progetto ha tenuto conto delle indicazioni fornite dai vari Enti interessati e dall'Amministrazione Comunale, coniugandole con le prescrizioni normative che vincolano la realizzazione di nuove strade e intersezioni a rotatoria (D.M. n.6792 del 05/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e al D.M. 19.4.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), con i vincoli presenti e con esigenze di minor impatto possibile complessivo dell'opera sul territorio ed in particolare sull'edificato. Nel caso specifico la posizione del tracciato è conseguente al mantenimento dell'innesto sulla tangenziale di Forlimpopoli della nuova strada in corrispondenza (e in sostituzione) dell'attuale innesto della SP60, scelta di fatto obbligata, ancorché naturale e funzionale al sistema complessivo di previsioni viabilistiche nel quale si inquadra il progetto in questione, tenuto conto delle suddette norme e dei vincoli territoriali specifici presenti in loco (ferrovia e relativo cavalcavia, sottopasso ciclopedonale, interferenze sottoservizi, in particolare gasdotto, edifici esistenti). La rifunzionalizzazione dell'innesto in una nuova rotatoria, già così prevista nella pianificazione vigente, la cui conformazione e dimensionamento sono rispondenti alle normative sopra richiamate, risponde alle esigenze di garantire adeguato livello di servizio e messa in sicurezza ad un incrocio peraltro già attualmente critico e scenario di gravi incidenti. Si ribadisce che il nuovo tracciato risulta maggiormente distante dall'abitazione rispetto a quello dell'attuale SP 60. Ciò considerato non sussistono ragionevoli alternative all'attuale posizione dell'innesto della Via San Leonardo sulla circonvallazione.</p>	
2	12454	10/07/2020	Facciani Marina - Severi Enzo	6	119	<p>1. La particella è già stata ceduta al Comune per una sup. di circa 136 mq (Det. 86/2015 registrata il 26/03/2015), ma non perfezionata.</p> <p>2. Sono in attesa di conoscere l'indennità di espropriazione.</p> <p>La determinazione comunale n. 86/2015 ha rinviato ad una successiva fase di progettazione la verifica delle aree interessate da cedere della relativa indennità. Tenuto conto che la proprietà sarà interessata dalla realizzazione della sola pista ciclabile, e della rinnovata disponibilità dei proprietari alla cessione dell'area, si fa presente che con il progetto Definitivo dell'opera pubblica verrà anche determinata l'indennità di espropriazione/corrispettivo di cessione ai sensi del DPR 327/2001 e ss.mm.ii.. In quella fase, pertanto, potrà procedersi all'avvio delle procedure di acquisizione delle aree successivamente alla presente procedura.</p>	ACCOLTA

3	12609	13/07/2020	Massi Aride	7	82-485	<p>Sono presenti 2 accessi carrabili a servizio di abitazione e appezzamento agricolo. Chiede il loro mantenimento e tutela per consentire le medesime manovre di accesso. Tutela della p.la 485 (abitativa) dall'inquinamento acustico ambientale.</p>	<p>L'accesso alla particella n. 82 non muta; quello alla particella n. 485 sarà oggetto di ampliamento e spostamento in allontanamento dalla rotonda, atto a migliorarne la sicurezza e fruibilità. Per le condizioni acustiche il documento previsionale di impatto acustico evidenzia un miglioramento della situazione (recettori 112 e 113). Relativamente all'inquinamento atmosferico lo Studio Preliminare Ambientale riporta che gli effetti della nuova infrastruttura sulla componente atmosfera sono trascurabili in fase di esercizio, mentre prevede un basso impatto temporaneo in fase di cantiere a livello di PM10 che potrà essere ulteriormente ridotto/annullato con interventi di mitigazione, da individuare in fase esecutiva.</p>	ACCOLTA
4	12612	13/07/2020	Sangiorgi Gino – Grilli Ivanna	6	6	<p>Ritengono di essere coinvolti in maniera sostanziale, anche nella parte di Forlì. Chiedono che la particella ricadente nel Comune di Forlimpopoli non sia coinvolta.</p>	<p>La particella di proprietà del richiedente sarà interessata quasi unicamente dalla fascia di rispetto stradale, in quanto la sede stradale ricadrà nella proprietà limitrofa pressoché interamente (fatto salvo per una superficie minima di 7 mq per i quali, in sede di approvazione del progetto definitivo e redazione del Piano Particellare di Esproprio, si procederà alla determinazione delle indennità di esproprio ai sensi del DPR327/2001 e ss.mm.ii). Ciò non determina una modifica dell'assetto attuale del fondo. E' prevista mitigazione lineare a verde lungo il tracciato. I lavori potranno eventualmente interessare la fascia di rispetto stradale temporaneamente in fase di cantiere con ripristino dei luoghi a fine lavori.</p>	PARZIALMENTE ACCOLTA
5	12810	15/07/2020	Leoni Simona	7	245	<p>A seguito di accertamenti presso FMI e Comune, prendono atto che il progetto esecutivo non è ancora disponibile e pertanto sono limitate le possibilità di affrontare compiutamente la tematica. CHIEDE di: Verificare se la recinzione verrà spostata; Garantire accesso alla proprietà anche di mezzi pesanti; Adeguate indennizzo.</p>	<p>La particella di proprietà del richiedente sarà interessata unicamente dalla ridefinizione della fascia di rispetto stradale. Nel progetto definitivo, in fase di stesura avanzata, è già stato verificato che non sarà necessario modificare recinzioni e passi carrai. All'attuale situazione, pertanto, la proprietà non sarà interessata da esproprio, quindi non si prevede un'ipotesi di indennizzo.</p>	ACCOLTA
6	12812	15/07/2020	Roverelli Giancarlo	7	80-245-246	<p>A seguito di accertamenti presso FMI e Comune, prendono atto che il progetto esecutivo non è ancora disponibile e pertanto sono limitate le possibilità di affrontare compiutamente la tematica. - CHIEDE di: Verificare se la recinzione verrà spostata; - Garantire accesso alla proprietà anche di mezzi pesanti; - Adeguato indennizzo</p>	<p>La particella di proprietà del richiedente sarà interessata unicamente dalla ridefinizione della fascia di rispetto stradale. Nel progetto definitivo, in fase di stesura avanzata, è già stato verificato che non sarà necessario modificare recinzioni e passi carrai. All'attuale situazione, pertanto, la proprietà non sarà interessata da esproprio, quindi non si prevede un'ipotesi di indennizzo.</p>	ACCOLTA
7	12813	15/07/2020	Roverelli Andrea	7	80-245-246	<p>- A seguito di accertamenti presso FMI e Comune, prendono atto che il progetto esecutivo non è ancora disponibile e pertanto sono limitate le possibilità di affrontare compiutamente la tematica. - CHIEDE di: Verificare se la recinzione verrà spostata; - Garantire accesso alla proprietà anche di mezzi pesanti; - Adeguato indennizzo</p>	<p>La particella di proprietà del richiedente sarà interessata unicamente dalla ridefinizione della fascia di rispetto stradale. Nel progetto definitivo, in fase di stesura avanzata, è già stato verificato che non sarà necessario modificare recinzioni e passi carrai. All'attuale situazione, pertanto, la proprietà non sarà interessata da esproprio, quindi non si prevede un'ipotesi di indennizzo.</p>	ACCOLTA
8	12814	15/07/2020	Bertoni Rosella	7	245	<p>- A seguito di accertamenti presso FMI e Comune, prendono atto che il progetto esecutivo non è ancora disponibile e pertanto sono limitate le possibilità di affrontare compiutamente la tematica. - CHIEDE di: Verificare se la recinzione verrà spostata; - Garantire accesso alla proprietà anche di mezzi pesanti; - Adeguato indennizzo</p>	<p>La particella di proprietà del richiedente sarà interessata unicamente dalla ridefinizione della fascia di rispetto stradale. Nel progetto definitivo, in fase di stesura avanzata, è già stato verificato che non sarà necessario modificare recinzioni e passi carrai. All'attuale situazione, pertanto, la proprietà non sarà interessata da esproprio, quindi non si prevede un'ipotesi di indennizzo.</p>	ACCOLTA

9	12856	15/07/2020	SAPRO Ilano Bruno Vergallo (Curatore del fallimento n. 59/2020) vergallo@pec.ve rgalloassociati.it	6	34-183- 234-236- 237-240- 250-253- 254-256- 259-262- 264-343- 345-354- 362	- non sono noti i valori di indennizzo e quindi non è possibile determinare il danno economico per la procedura e i creditori; - era stata presentata proposta (n° 14) approvata con Atto di indirizzo Del CC 72 del 28/11/2018; l'esproprio riduce la potenzialità edificatoria;	Si rinvia alla osservazione n. 13 FT GES.SCO.	
10	12866	15/07/2020	Tedaldi Claudio	7	454-455	- non è stato specificato tipo di interessamento e relativa entità;- il perimetro della part. 455 identifica recinzione impianto fotovoltaico: non può essere interessata nemmeno da occupazione temporanea cantiere.	Sulle p.lle n. 454/455 il progetto prevede solo la ridefinizione della fascia di rispetto dovuta alla nuova infrastruttura. Non vi sarà pertanto interessamento delle proprietà né con nuove opere né con operazioni di cantiere.	ACCOLTA
11	12872	15/07/20	Rossi Barbara, Danila, Sante	6	32-361	- Colloquio con Sindaco; - Negli incontri pubblici avevano fatto presente problematiche; - il progetto precedente non pregiudicava interamente la coltivazione; - il fabbricato ricadrà in fascia di rispetto stradale; - il terreno è attraversato centralmente dalla strada di collegamento veloce e bretella Via Savadori: questa situazione genera frazionamento del terreno e nessuna possibilità di coltivare le parti residue; - Allegano relazione con valori di stima; Chiedono una proposta di accordo per l'indennizzo relativo al danno economico.	La definizione del tracciato di progetto ha tenuto conto delle indicazioni fornite dall'Amministrazione Comunale coniugandole con le prescrizioni normative che vincolano la realizzazione di nuove strade e intersezioni a rotatoria (D.M. n.6792 del 05/11/2001 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e al D.M. 19.4.2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), nonché delle caratteristiche plano-altimetriche e geometriche (quali ad esempio raggi di curvatura degli archi stradali e lunghezza dei rettili) necessarie per il rispetto dei parametri relativi alla velocità di progetto, alla sicurezza e al livello di servizio per una strada di categoria C1 come quella in questione. La definizione del tracciato inoltre ha tenuto conto dei vincoli territoriali presenti, nonché delle esigenze di minor impatto possibile dell'opera complessiva sul territorio e sugli edifici esistenti. Si fa presente che non è tecnicamente possibile, a causa delle summenzionate normative, modificare puntualmente l'andamento planimetrico del tracciato stradale senza che ciò comporti la revisione completa dell'intero tracciato. Ciò premesso, si constata: <ul style="list-style-type: none"> • l'effettiva separazione del terreno coltivato dai fabbricati, che verrà reso accessibile dal nuovo collegamento della Via Savadori; • che, a seguito, dell'avanzamento della definizione progettuale, le fasce di rispetto andranno a coinvolgere maggiormente (quasi tutto) il fabbricato; • il fabbricato verrà a collocarsi all'interno di una nuova zonizzazione acustica e di pertinenza acustica della strada. Il progetto prevede una mitigazione lineare a verde lungo il tracciato. In esito al procedimento di valutazione ambientale è previsto che il fabbricato in questione (recettore n.23) sia oggetto di monitoraggio acustico pre e post opera; sulla base delle risultanze saranno eventualmente previste ulteriori azioni di mitigazione. Si prende atto della volontà dei proprietari di addivenire ad un accordo con l'amministrazione comunale e della richiesta, dietro presentazione di una propria perizia, di valutare un particolare indennizzo per l'impatto del progetto sulla proprietà. L'Amministrazione comunale sta predisponendo, il progetto definitivo e la redazione del Piano Particolare di Esproprio, con la cui approvazione, successivamente alla presente fase, si procederà alla determinazione delle indennità di esproprio ai sensi del DPR327/2001 e ss.mm.ii. In tale fase si terrà conto della specificità della situazione e potrà essere appropriatamente esaminata la stima proposta e valutato l'adeguato indennizzo. Inoltre, in sede di accordo, potranno essere valutate forme e modalità di ristoro anche diverse, che tengano conto della particolare situazione rappresentata.	PARZIALMENTE ACCOLTA

12FT	13422	24/07/2020	Prati Moreno	6	415	<p>1 - Richiesta di collegare la ciclabile fuori dalla Via Paganello, con possibilità di scambio ultimo tratto via Paganello/proprietà Prati;</p> <p>2 - Liberare ultimo tratto boschetto retrostante la proprietà per eccessivo incremento vegetazione;</p> <p>3 - sbocco del nuovo braccio su via Paganello adatto alla immissione dei mezzi pesanti (bisarche) di trasporto autoveicoli alla loro azienda;</p> <p>4 - posizionamento cartellonistica commerciale direzionale sulla nuova viabilità e rotatorie.</p>	<p>Dalle verifiche effettuate per la predisposizione del Piano Particellare di Esproprio, la p.lla n. 180 risulta di proprietà di Ente Urbano (che risulta essere il Comune di Forlimpopoli) con frazionamento del 15/6/87. Il tratto terminale di Via Paganello, adiacente la p.lla 415 di proprietà del richiedente, risulterà a fondo cieco e non funzionale al progetto salvo che per il transito della ciclabile. Perciò, a seguito di verifiche condotte sui luoghi con la proprietà, si ritiene accoglibile la richiesta di spostare il percorso ciclabile e la possibilità indicata di permutare il relitto stradale a favore della proprietà privata. Tuttavia, al fine di effettuare le più appropriate ed equilibrate valutazioni in termini compensativi reciproci, si demanda allo studio di dettaglio del progetto Definitivo e del Piano Particellare di Esproprio che conterranno la determinazione delle indennità ai sensi del DPR327/2001. Ciò consentirà di definire l'opportuna posizione del tracciato ciclabile, l'esatta quantificazione delle aree, la precisa posizione dei nuovi confinamenti, nonché le effettive compensazioni per lo scambio delle aree.</p> <p>2. Taglio boschetto: trattandosi di altra proprietà la vegetazione sarà arretrata in ragione della profondità necessaria alla realizzazione della carreggiata e della ciclabile di nuova realizzazione.</p> <p>3. La nuova viabilità di accesso a Via Paganello è stata prevista per consentirne anche l'utilizzo da parte dei mezzi pesanti.</p> <p>4. Per quanto riguarda la cartellonistica, nella nuova rotatoria intermedia potranno essere collocate le indicazioni per via del Paganello. La segnaletica commerciale dovrà essere eventualmente richiesta dal privato all'Ente Proprietario della strada come previsto dal Codice della strada.</p>	ACCOLTA
13FT			Ing. Flamini Fabio Eugenio per GESCO s.r.l		34-183-234-236-237-240-250-253-254-256-259-262-264-343-345-354-362	<p>In funzione della aggiudicazione della asta alla società Ge.Sco. s.r.l., chiede di integrare l'innesto per la viabilità dell'area di sviluppo produttivo.</p>	<p>Con nota prot. n. 18233, in data 30/09/2020, è pervenuta a questa Amministrazione Comunale comunicazione circa l'aggiudicazione da parte della Società GE.SCO s.r.l. delle aree di proprietà SAPRO.</p> <p>La nuova soluzione progettuale tiene conto anche delle modifiche planimetriche dei bracci di raccordo alle Vie Savadori e Paganello inserite in accoglimento delle integrazioni alla procedura di Screening.</p> <p>Si riporta la comunicazione già trasmessa in data 22/10/2020 (prot.19937) da Ing. Maltoni Claudio di F.M.I., progettista dell'opera pubblica, che ha specificatamente valutato la modifica del progetto richiesta: <i>"In merito all'osservazione del proprietario dell'area ex Sapro si riporta in allegato la soluzione che si ritiene idonea e che non pregiudica i tempi e la procedura di realizzazione dell'opera e al contempo la procedura per la realizzazione dell'intervento del privato.</i></p> <p><i>In sostanza, come risulta dalla planimetria allegata il progetto del Lotto 1 rimane inalterato rispetto al progetto di screening che corrisponde a livello planimetrico al redigendo progetto definitivo.</i></p> <p><i>Negli elaborati progettuali è stata inserita la previsione di un accesso alla lottizzazione privata che dovrà essere realizzata a cura e spese del soggetto attuatore privato e non sarà oggetto dei lavori d'appalto per la realizzazione del Lotto 1."</i></p> <p>Per ulteriori dettagli si rinvia anche alle controdeduzioni alle riserve formulate dalla Provincia con il decreto n.28207/142 del 10/12/2020 (RISERVA A.2).</p>	ACCOLTA