

Istanza per la progettazione e realizzazione di un impianto carburanti con annesso autolavaggio ed esercizio pubblico articolo 8 del D.P.R. 160/2010

Data:
27/07/2026

Ubicazione e dati catastali:

via Emilia per Forlì n. 481/491/525 Forlimpopoli (FC) - Catasto Fabbricati e Terreni Foglio 18 Mappali 2035 e 2728

Proprietà:

Commercianti Indipendenti Associati Soc. Coop. - Via Navicella n. 22 - 47100 Forlì - p. IVA 00138950407

Elaborato:

Tavola numero:

SINTESI NON TECNICA DELLA VALSAT

Progettisti:



Progettazione architettonica:

ABA - ALESSANDRO BUCCI ARCHITETTI
via Severoli, 18 - 48018 Faenza (RA)

Tel. 0546 29237

segreteria@alessandrobucciarchitetti.it

www.alessandrobucciarchitetti.it



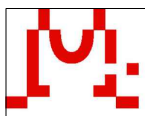
Progettazione impiantistica, VVF e acustica:
TSG ITALIA

Piazza Vittorio Alfieri, 26 - 14100 Asti (AT)

Viale Marconi, 30/3 - 48018 Faenza (RA)

Tel. +39 348 1427031

francesco.amerio@tsg-solutions.com



Progettazione strutturale:

Marco Peroni Ingegneria
ing. Marco Peroni

Via S. Antonino, 1 - 48018 Faenza (RA)

Tel +39 0546 31433 Fax +39 0546 636566

peroni@marcoperoni.it



Consulenza ambientale:

Ing. Dante Neri

Ravegnana, 254B - 47122 Forlì (FC)

Tel. +39 338 1544058

danteneri70@gmail.com

SOMMARIO

1.	PREMESSA	2
2.	DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLA VARIANTE PROPOSTA	2
3.	VARIANTE URBANISTICA	4
4.	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE	8
5.	ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE	10
6.	ANALISI IMPATTI AMBIENTALI	11
7.	MONITORAGGIO	13
8.	CONCLUSIONI	13

1. PREMESSA

Come previsto dalle norme vigenti (DLgs. 152/2006 e s.m.i. e LR 21 dicembre 2017, n. 24 e s.m.i.), la proposta progettuale presentata è soggetta alla Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT).

Nel documento di Valsat sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate dal piano e sono definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

Nel caso specifico viene analizzato il progetto per **“Impianto carburanti con annesso autolavaggio e locale ristoro, Via Emilia ovest - Catasto Fabbricati e Terreni al foglio 18 mappali 2035 e 2728 secondo l'Articolo 8 del D.P.R. 160/2010”**.

Il documento seguente rappresenta la sinte non tecnica della VALSAT.

Si riporta di seguito la descrizione della proposta progettuale tratta dalle relazioni redatte dai progettisti (arch. Alessandro Bucci – studio ABA Faenza). Per tutte le specifiche si rimanda agli elaborati progettuali specifici.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLA VARIANTE PROPOSTA

Nel panorama economico e sociale contemporaneo, l'integrazione di un'area di servizio polifunzionale nel tessuto urbano rappresenta un asset strategico per lo sviluppo locale. Poiché la mobilità di persone e merci è il motore della crescita comunitaria, offrire un polo che riunisca rifornimento tradizionale, ricarica elettrica, cura del veicolo e servizi di ristorazione permette di intercettare le necessità di un'utenza eterogenea. Tale infrastruttura non funge solo da presidio logistico, ma agisce come volano di competitività territoriale.

L'apertura alle energie alternative testimonia inoltre un impegno concreto verso la transizione ecologica, trasformando la stazione di servizio in un hub multidisciplinare capace di generare valore condiviso sotto il profilo economico, sociale e ambientale.

Nell'attuale contesto sociale ed economico, la presenza di una stazione di servizio moderna e funzionale all'interno di un comune riveste un ruolo di primaria importanza. La mobilità, intesa non solo come spostamento delle persone ma anche come circolazione delle merci e dei servizi, costituisce infatti un fattore essenziale per lo sviluppo di ogni comunità. Disporre di un impianto distributore di carburanti liquidi e gassosi, di colonnine per la ricarica elettrica, di un autolavaggio e di un punto ristoro, in un unico spazio significa rispondere in modo concreto alle esigenze diversificate di cittadini, imprese e viaggiatori.

Tali strutture non solo garantiscono un servizio indispensabile per chi vive e lavora sul territorio, ma rappresentano anche un punto di riferimento per chi lo attraversa, contribuendo a rafforzarne l'attrattività e la competitività. L'integrazione tra diverse forme di rifornimento – dai carburanti tradizionali alle energie alternative – evidenzia inoltre una particolare attenzione verso l'innovazione e la sostenibilità ambientale, temi oggi centrali per il futuro delle comunità locali.

In questa prospettiva, una stazione di servizio ben attrezzata non è soltanto un'infrastruttura tecnica, ma un presidio multifunzionale capace di generare valore economico, sociale e ambientale a beneficio dell'intera collettività.

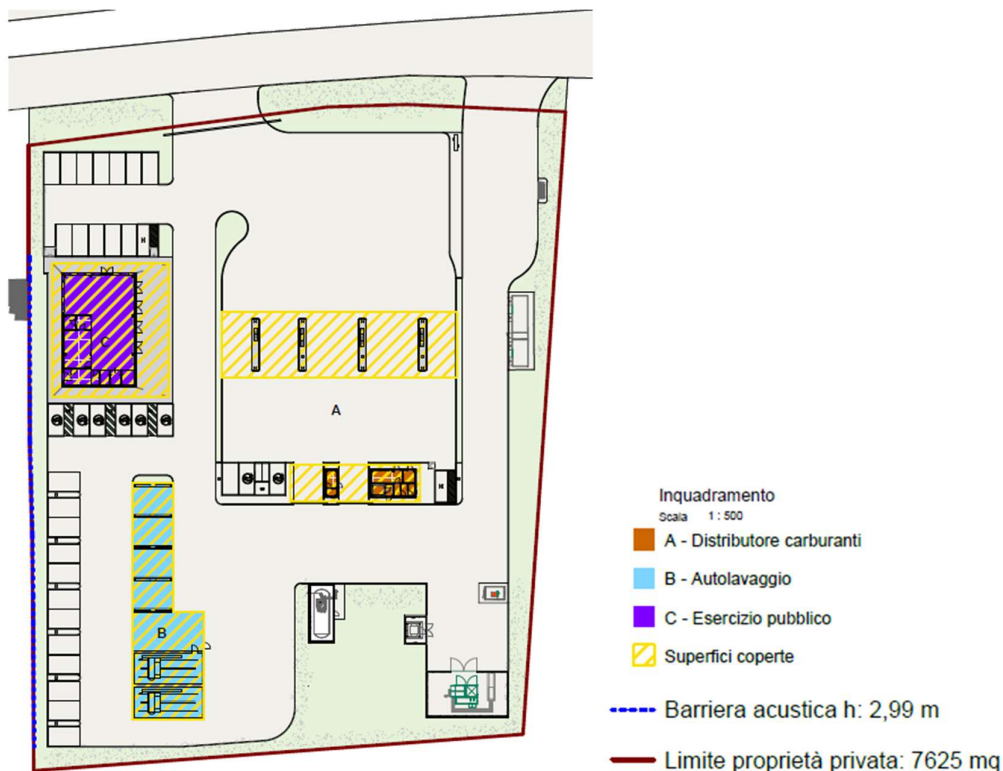
È stata eseguita un'analisi delle possibili alternative e cioè una verifica di altre aree in cui prevedere l'insediamento di progetto.

L'intervento prevede la demolizione integrale dell'edificio preesistente a destinazione commerciale con annessa residenza — avente una volumetria indicativa di circa 7.165 mc — e la successiva realizzazione di un impianto multicarburante moderno, dotato di ricariche elettriche, autolavaggio ed esercizio pubblico di ristorazione.

L'operazione è accompagnata da una Variante Urbanistica finalizzata a ricondurre l'intera area all'interno dell'art. A-13 (Ambiti specializzati per attività produttive e terziarie), condizione necessaria per garantire la piena compatibilità normativa con la nuova destinazione d'uso.

L'intervento rappresenta pertanto una sintesi equilibrata tra sviluppo infrastrutturale strategico, rigenerazione di un lotto d'ingresso alla città, tutela della sicurezza idraulica e promozione della transizione ecologica, rispondendo appieno ai criteri di pubblico interesse e sostenibilità prescritti dalla pianificazione locale e sovraordinata.

Di seguito si riportano le principali tavole di progetto.



[illegible]

Il territorio di Forlimpopoli è regolato dal **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)**, che assume valore di **PSC** per il Comune.

- 4

L'analisi del territorio comunale di Forlimpopoli ha evidenziato una rete di distribuzione carburanti prevalentemente datata e priva di servizi moderni e sostenibili. Attualmente, gli impianti presenti (IP, ENI, EGO, ESSO) forniscono quasi esclusivamente carburanti liquidi (Benzina e Gasolio). L'unica infrastruttura dotata di servizi avanzati (GNC-GNL e ricarica elettrica) si trova al di fuori dei confini comunali. La proposta mira a colmare questo divario fornendo un presidio multifunzionale capace di generare valore economico e ambientale.

ANALISI DELLO STATO DI FATTO E VINCOLI URBANISTICI VIGENTI

L'area d'intervento ricade attualmente sotto la disciplina del **Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)** vigente, con la seguente classificazione:

- **Ambito residenziale di completamento (A10a):** Tessuti urbani a media densità in cui la funzione "D8 - Impianti di distribuzione e servizi all'auto" è ammessa dal RUE solo se già esistente e compatibile.
- **Ambiti urbanizzabili per attività terziarie soggetti a POC:** Porzioni di territorio la cui trasformazione è subordinata all'adozione del Piano Operativo Comunale (POC), strumento ad oggi non approvato/adottato dal Comune di Forlimpopoli.

Attualmente, i distributori sono localizzabili negli ambiti **A13a** (attività produttive e terziarie esistenti).

Tuttavia, l'assenza di localizzazioni compatibili in tali aree rende necessaria una variante urbanistica per inserire tale funzione nell'area strategica individuata.

Nel capitolo seguente si riporta l'analisi della pianificazione e la proposta di variante urbanistica (paragrafo 4.3 e 4.4).

Di seguito si delineano i contenuti e le motivazioni tecniche della variante urbanistica necessaria per consentire la realizzazione di una stazione di servizio multifunzionale sui mappali 2035 e 2728 del Foglio 18, operando una riclassificazione dell'ambito e una ridefinizione del perimetro del territorio urbanizzato [User Query, 418].

1. Riclassificazione da Ambito A10a ad Ambito A13a

L'area d'intervento è attualmente classificata dal RUE come **Ambito residenziale di completamento (A10a)**.

Tale classificazione risulta ostativa all'insediamento proposto per le seguenti ragioni:

- **Incompatibilità funzionale:** Negli ambiti A10a, la funzione "D8 - Impianti di distribuzione e servizi all'auto" è ammessa esclusivamente se già esistente e compatibile con il tessuto residenziale. L'inserimento di un nuovo impianto non è pertanto consentito in via diretta.
- **Necessità di riclassificazione in A13a:** La variante propone di includere l'area nei **Sub-ambiti per attività produttive e terziarie di completamento (A13a)**. Questa categoria è definita come tessuto specializzato da completare attraverso il miglioramento delle infrastrutture e delle dotazioni. All'interno degli ambiti A13a, la funzione D8 è esplicitamente ammessa come categoria d'uso compatibile.
- Sotto il profilo cartografico, la variante opera una razionalizzazione dei confini interni. **Il lotto in**

questione viene anche ripеримetrato interamente all'interno del sub ambito "tessuti residenziali e tessuti specializzati produttivi" e non come lo era prima in parte dove una piccola parte rimaneva all'interno dei nuovi ambiti specializzati per attività produttive e terziarie (art. A-13) . Questa modifica garantisce un'omogeneità normativa indispensabile per la gestione unitaria dell'impianto multifunzionale.

2. Ridefinizione del confine del Territorio Urbanizzato (L.R. 24/2017 e L.R. 20/2000)

La variante comporta la modifica del perimetro del **Territorio Urbanizzato**, come definito ai sensi dell'Art. A-5, comma 6 della L.R. 20/2000 (norma recepita dalla L.R. 24/2017).

- **Integrazione del lotto d'intervento:** Il confine attuale deve essere rettificato per includere l'intero lotto d'intervento (mappali 2035 e 2728), superando la frammentazione che vede l'area divisa tra territorio consolidato e ambiti urbanizzabili soggetti a POC.
- **Motivazione strategica:** L'inclusione nel territorio urbanizzato è giustificata dalla posizione del lotto, situato all'ingresso del centro urbano lungo l'asse della Via Emilia, e dalla sua vocazione a diventare un nodo di servizi integrati (fuel, ricarica elettrica, bar, lavaggio) necessario per il quadrilatero insediativo forlivese.

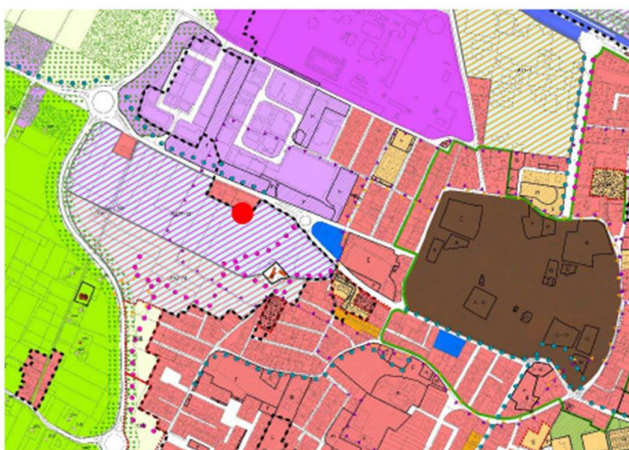


TAVOLA 1.a – DISCIPLINA DEL TERRITORIO URBANO E RURALE – STATO DI FATTO

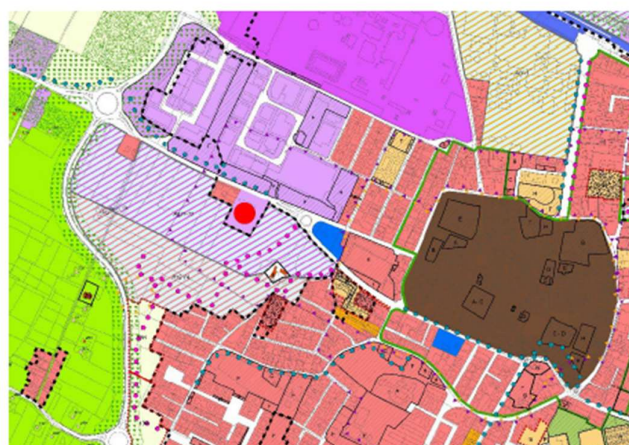


TAVOLA 1.a – DISCIPLINA DEL TERRITORIO URBANO E RURALE – VARIANTE

Sub Ambiti	
■	A10a: Sub ambiti residenziali di completamento
■	A10b: Sub ambiti residenziali di riarticolazione urbana
■	A10c: Sub ambiti residenziali pianificati
■	A10d: Sub ambiti residenziali da riqualificare
■	A13a: Sub ambiti per attività produttive e terziarie di completamento
■	A13b: Sub ambiti per attività produttive e terziarie da riconvertire
■	A13c: Sub ambiti per attività produttive e terziarie pianificati
■	A13d: Sub ambiti per attività produttive e terziarie da riqualificare
■	Distributori di carburante

 Territorio urbanizzato (Lr 20/2000 art. A-5 comma 6)



TAVOLA 2.a – LIMITAZIONI DELLE ATTIVITA' DI TRASFORMAZIONE E D'USO DEL TERRITORIO – STATO DI FATTO



TAVOLA 2.a – LIMITAZIONI DELLE ATTIVITA' DI TRASFORMAZIONE E D'USO DEL TERRITORIO –VARIANTE

TERRITORIO URBANIZZABILE

-  Ambiti per nuovi insediamenti residenziali (art. A-12)
-  Nuovi ambiti specializzati per attività produttive e terziarie (art. A-13)
-  Ambiti da riqualificare a destinazione residenziale (art. A-11)

Sub ambiti

-  Tessuti residenziali e tessuti specializzati produttivi

3. Aspetti Normativi e Procedurali della Variante (Art. 8 D.P.R. 160/2010)

Poiché l'attuale pianificazione urbanistica non prevede aree idonee o sufficienti per l'intervento produttivo previsto, si attiva la procedura di variante semplificata.

- **Deroga al POC:** Sebbene l'Art. 4.18 del RUE prescriba che i nuovi impianti debbano essere localizzati tramite il Piano Operativo Comunale (POC), l'attuale impossibilità del Comune di Forlimpopoli di adottare tale strumento (ai sensi della L.R. 24/2017) rende necessaria la procedura ex Art. 8 del DPR 160/2010.
- **Valenza di proposta di variante:** La determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi sostituirà ogni altro titolo abilitativo e varrà come proposta di variante urbanistica da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale.

4. Parametri Tecnici e Funzioni Integrate

La variante recepisce per l'area i parametri edilizi specifici dell'**Art. 4.18 del RUE** e le definizioni del **RUE**

Unico:

- **Inquadramento come Impianti Tecnici:** L'autolavaggio e il distributore carburanti sono classificati come "impianti tecnici" (punto 25, Art. 1.2.2), ovvero manufatti stabili non assimilabili a edifici per quanto riguarda la permanenza di persone.
- **Esercizio Pubblico e Bar:** La variante introduce la funzione di pubblico esercizio (E8) come attività

complementare, soggetta ai parametri di dotazione territoriale e parcheggi pertinenziali previsti per la categoria D8.

- **Indici edilizi:** Vengono confermati gli indici U_f (0,15 mq/mq), S_q (30% della Superficie Fondiaria) e H_{max} (6,00 m), con le esclusioni delle pensiline dai computi come previsto dalla normativa tecnica vigente.
- **Distanza dai confini (Dcp):** Minimo 5,00 metri.
- **Distanza dal confine stradale (Dcs):** Definita dal Codice della Strada in base alla classificazione dell'asse viario.

Sono ammesse funzioni complementari (assistenza, riparazione, ristoro) nei limiti delle categorie funzionali b1, b10 e b6.

La trasformazione proposta consente di recuperare un ambito con elevate potenzialità di riconversione, garantendo la conformità con il Codice della Strada per la sicurezza degli accessi e rispettando le prescrizioni ambientali sulla Rete Ecologica di Fascia III.

4. ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE

La pianificazione e il governo del territorio nel comune di Forlimpopoli è disciplinata dai seguenti strumenti, attualmente vigenti:

- Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);
- Piano Strutturale Comunale (PSC);
- Regolamento urbanistico Edilizio dell'unione dei comuni della Romagna Forlivese (RUE UCRF);
- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE);

Di seguito si riporta l'ANALISI DEI RISCHI E DEI VINCOLI FISICI, TERRITORIALI E AMBIENTALI

L'analisi per la variante deve considerare i seguenti vincoli presenti nelle fonti:

- **Viabilità Storica (Art. 2.3):** La Via Emilia è soggetta a tutela. È vietata la nuova edificazione per una **fascia di 20 m** dal bordo della viabilità. Il distributore deve quindi posizionarsi rispettando tale arretramento o prevedere deroghe specifiche legate alla sua funzione di servizio stradale.
- **Rete Ecologica:** Identificano se il lotto ricade in aree di **Rete Ecologica di Fascia I, II o III**. Se ricade in Fascia II (margini urbani), ogni intervento è condizionato a specifiche piantumazioni e al mantenimento della permeabilità.
- **Fascia di rispetto stradale:** Distanza minima di **20 metri** dalla Via Emilia per nuove costruzioni.
- **Invarianza Idraulica (Art. 2.8):** Qualsiasi trasformazione che aumenti l'impermeabilizzazione del suolo deve garantire l'invarianza idraulica per non aggravare la portata di piena dei corpi idrici.
- **Tutela delle Acque (Art. 2.9):** Se l'area ricade entro 200 m da pozzi di captazione idropotabile, è espressamente **vietato installare serbatoi interrati per idrocarburi**. È necessaria una verifica cartografica sulle Tavole 2 del RUE.

- **Impatto Acustico (Art. 4.27):** Trattandosi di attività potenzialmente rumorosa con afflusso di automezzi, la domanda di titolo abilitativo deve essere corredata da una **Documentazione di Impatto Acustico** che è stata presentata.
- **Rischio Sismico:** L'area è soggetta a studi di microzonazione sismica: Livello II o III a seconda delle caratteristiche litologiche rilevate in sede di relazione geologica che è stata presentata.
- **Rischio Incidente Rilevante (RIR):** La pianificazione ha verificato che le aree di danno di stabilimenti limitrofi (es. Lampogas Romagnola) non interferiscono con il sito proposto.
- **Tutela delle acque (Pozzi):** Verificare se il lotto ricade nel raggio di **200 metri** dai punti di captazione delle acque idropotabili. In tal caso, vige il **divieto assoluto di installare serbatoi interrati per idrocarburi**.
- **Vincoli Infrastrutturali:** Le tavole indicano le fasce di rispetto per la ferrovia, i gasdotti e le linee elettriche (elettrodotti).
- **Rischio Aeroportuale (P.R.A.):** Il lotto deve essere verificato rispetto alle zone di tutela del Piano di Rischio Aeroportuale riportate in queste tavole.
- **Potenziale Archeologico:** Verificare se l'area è classificata come **b2-A (alto potenziale)** o **b2-B (medio potenziale)**. In queste zone, scavi superiori a 50 cm richiedono il parere preventivo della Soprintendenza.

Il nuovo **Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030)** dell'Emilia-Romagna è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 152 del 30 gennaio 2024 ed è entrato in vigore dalla data di pubblicazione sul BURERT n. 34 del 6 febbraio 2024.

Dall'analisi delle norme del PAIR 2030 non si rilevano ostacoli alla realizzazione dell'intervento.

Si evidenzia che il progetto prevede maggiori aree verdi e minore carico urbanistico (diminuzione significativa degli abitanti equivalenti) rispetto allo stato attuale (piano approvato) e quindi un miglioramento della capacità di rimozione/mitigazione degli inquinanti rispetto allo scenario ante operam (Piano approvato).

Si riporta la zonizzazione acustica del comune di Forlimpopoli per l'area di interesse.



Come si evince dalle figure precedenti, la zona oggetto dell'intervento è classificata in zona V.
Tale zonizzazione si ritiene idonea alla proposta progettuale presentata.

Dall'analisi degli strumenti di pianificazione che riportano i vincoli/prescrizioni insistenti nell'area di intervento e considerando si evidenzia la piena compatibilità del sito alla realizzazione del progetto proposto a seguito della variante urbanistica proposta.

5. ALTERNATIVE LOCALIZZATIVE

Alla luce delle considerazioni espresse in premessa e dell'analisi della situazione attuale del territorio comunale, che rileva l'assenza di una stazione di servizio dotata di impianti moderni e multifunzionali, si ritiene opportuno avviare un percorso volto all'individuazione di un'area idonea alla realizzazione di tale infrastruttura.

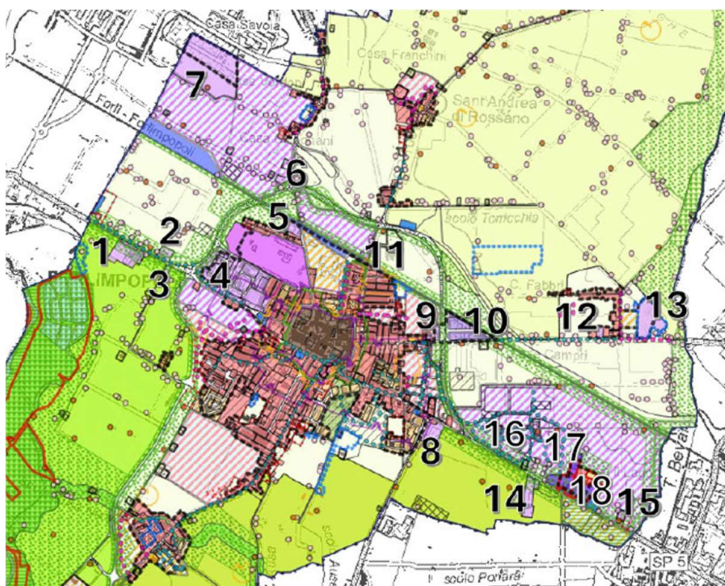
Nell'ipotesi di utilizzare un'area produttiva esistente ricompresa nel ***"A13a Sub ambiti per attività produttive e terziarie di completamento: tessuti urbani specializzati a funzioni produttive e terziarie da completare prevedendo il miglioramento delle infrastrutture e delle dotazioni territoriali presenti all'interno o ai margini del tessuto"***

Vista la possibilità di insediare la funzione di distributore carburanti, ai sensi dell'art. 3.5.2, è stata fatta una ricognizione delle aree produttive presenti sul territorio comunale nel comune di Forlimpopoli. Le aree esistenti sono collocate prevalentemente nella zona Nord-Est a confine tra Forlì e Forlimpopoli e alcune aree sparse nella zona sud-ovest a confine tra Forlimpopoli e Bertinoro.

Le aree produttive sono prevalentemente occupate da attività in esercizio, oltre ad concentrate in un quartiere con una viabilità realizzata all'epoca dello sviluppo dell'ambito produttivo che oggi risulta consolidato che risponde alle esigenze viabilistiche e di traffico limitato alle attività esistenti e ai lavoratori che gravitano su quest'area. L'inserimento, nelle aree libere, di un distributore carburanti comporterebbe un incremento dei flussi di traffico sia per gli utilizzatori che per i mezzi che devono rifornire i carburanti che andrebbe a congestionare l'area, arrecando disagi alle attività esistenti.

Le poche aree libere non hanno le superfici necessarie all'insediamento di una stazione di servizio con prevalente funzione di distribuzione carburanti e in particolare andando a insediare un erogatore a metano/gpl si genera un problema di distanze non attuabili nelle zone produttive già edificate dove ci sono solo alcuni spazi liberi.

INQUADRAMENTO COMPLESSIVO DELLE MAPPE OGGETTO DI INDAGINE



Appare evidente che non esistono alternative localizzative rispetto all'area individuata e proposta.

6. ANALISI IMPATTI AMBIENTALI

La scelta di tale area rappresenta un significativo elemento di interesse sotto il profilo urbanistico e paesaggistico. Il lotto è infatti attualmente occupato da un fabbricato esistente in evidente stato di degrado, con affaccio diretto sulla Via Emilia, asse viario di primaria rilevanza territoriale e percettiva.

L'intervento proposto consentirebbe pertanto il recupero e la riqualificazione di una situazione di marginalità urbana e di degrado edilizio, contribuendo al miglioramento della qualità dell'immagine urbana lungo uno dei principali fronti stradali del territorio.

In questo senso, l'intervento non si configura unicamente come nuova realizzazione funzionale al servizio di distribuzione carburanti, ma anche come occasione di riqualificazione urbana e di valorizzazione del fronte stradale della Via Emilia.

Al fine di analizzare nel dettaglio le possibili problematiche del progetto proposto, nel seguente capitolo si procede alla verifica dell'impatto indotto dall'intervento di progetto rispetto alle componenti ambientali.

Saranno presi in considerazione tutti gli aspetti rispetto ai quali l'opera proposta ha una incidenza ed evidenziate le eventuali criticità e/o i miglioramenti previsti.

Si riporta una sintesi delle analisi eseguite.

COMPONENTE AMBIENTALE	IMPATTO INDOTTO	INTENSITÀ
Suolo e sottosuolo, idrogeologia	Dal punto di vista dell'edificazione le analisi svolte evidenziano la compatibilità dell'intervento di progetto proposto.	Nulla
Rischio idraulico	È stato dimostrato che non è presente nessun rischio idraulico	Nulla
Idrografia superficiale	Il progetto proposto non avrà nessuna specifica ricaduta sull'idrografia.	Nulla
Invarianza idraulica	Si evidenzia un incremento delle superfici impermeabili rispetto allo scenario attuale. Vengono predisposti i necessari sistemi di laminazione per garantire il rispetto dell'invarianza idraulica.	Lieve
Reti dei sottoservizi - fogne	L'area dell'insediamento è classificata come superficie scolante potenzialmente inquinata da residui di idrocarburi e oli minerali. Il progetto prevede la separazione di tali acque dalle acque meteoriche non contaminate e dalle acque di "seconda pioggia". Lo scarico in progetto rispetterà i limiti di accettabilità fissati dal D.Lgs. n° 152 del 03/04/2006 Allegato 5 Tab 3 "Scarico in fognatura".	Lieve
Energia	Sarà realizzata una nuova cabina MT/BT e un Impianto fotovoltaico da 19,8 kW	Lieve
Inquinamento luminoso	Il progetto è stato redatto seguendo le specifiche normative in tema di tutela dall'inquinamento luminoso.	Nulla
Ecologia e paesaggio	Il progetto dell'area, dal punto di vista paesaggistico, costituirà un miglioramento rispetto allo stato attuale che vede l'area dismessa e degradata. Il progetto risulta quindi pienamente compatibile con le caratteristiche dell'area urbana in cui si inserisce.	Nulla
Rifiuti	Si provvederà alla raccolta, stoccaggio e smaltimento ditte specializzate.	Lieve
Mobilità	La proposta progettuale non comporterà incrementi di traffico apprezzabili. Il lotto è organizzato con due passi carrai distinti per garantire la separazione dei flussi veicolari in ingresso e in uscita. L'uscita dal lotto prevede l'obbligo di svolta a destra, al fine di evitare code e garantire un deflusso rapido e sicuro. La rotatoria in prossimità dell'uscita consente l'inversione di marcia verso la direzione Forlì. L'analisi dello scenario di progetto evidenzia l'assenza di criticità in termini di impatto sulla rete viaria.	Lieve

Impatto acustico	Sulla base delle analisi eseguite si evidenzia una possibile criticità nei pressi di alcuni recettori ubicati nelle immediate vicinanze. Tale situazione di potenziale impatto viene risolta prevedendo la realizzazione di una barriera acustica nel lato ovest dell'area a confine con le abitazioni residenziali presenti. Tale opera di mitigazione consente il rispetto dei limiti normativi vigenti.	Lieve
Impatto aria	Non si prevedono "sorgenti differenziali emissive consistenti" rispetto allo scenario attuale. Anche nello scenario cautelativo che prevede di considerare un flusso veicolare aggiuntivo, si evince che tale sorgente risulta pressoché trascurabile rispetto al traffico presente nel reticolo viario attuale.	Nulla/lieve

7. MONITORAGGIO

Alla luce delle analisi eseguite e degli impatti previsti, si ritiene che non sia necessario nessun tipo di monitoraggio.

8. CONCLUSIONI

Alla luce delle valutazioni effettuate e delle opere previste (barriera acustica, progetto del verde, ecc..., si può affermare che la proposta progettuale presentata risulta pienamente compatibile/sostenibile in termini di impatto sulle componenti ambientali.