



COMUNE DI CESENA

DETERMINAZIONE n. 2012/2021

SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO

SERVIZIO ATTIVITA' ESTRATTIVE, VALUTAZIONI AMBIENTALI,
BONIFICHE AMIANTO

Proponente: TURCI CLAUDIO

OGGETTO: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (SCREENING), RELATIVO AL PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI AD USO PUBBLICO ALL'INTERNO DEL PIANO URBANISTICO ATTUATIVO 03/01 AT4B CASE FRINI - SECANTE IN COMUNE DI CESENA.

IL TITOLARE DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA

PREMESSO CHE:

- la Commercianti Indipendenti Associati Soc. Coop. ha presentato, in data 06/08/2021, con nota PG n. 111715, gli elaborati riguardanti la richiesta di approvazione del Piano Urbanistico Attuativo 03/01 AT4b Case Frini – Secante per la realizzazione di edifici con varie destinazioni d'uso e opere di urbanizzazione, tra cui la realizzazione di posti auto ad uso pubblico in misura superiore a 500 posti;
- l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità alla VIA (screening) ai sensi dell'art. 10 della L.R. 18 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti" relativa al progetto per la realizzazione di parcheggi ad uso pubblico è stata presentata all'interno del Piano Urbanistico Attuativo 03/01 AT4b Case Frini – Secante in Comune di Cesena e trasmessa al Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio in data 18/08/2021 con nota P.G. n. 117120;
- il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B.3 della L.R. n. 4/2018, nella categoria B.3.6: "Parcheggi di uso pubblico, con capacità superiore a 500 posti auto";
- il progetto prevede la realizzazione di 563 posti auto ad uso pubblico fuori terra, distribuiti all'interno di tutto il comparto attuativo;
- verificata la completezza documentale degli elaborati presentati, l'Autorità Competente non ha ritenuto necessario formulare richieste di integrazioni rispetto al progetto presentato;
- il Comune di Cesena con nota PG n. 123401 del 01/09/2021, ha dato comunicazione della presentazione dell'istanza e della pubblicazione nella sezione dedicata del sito web istituzionale del progetto presentato agli Enti interessati alla realizzazione del progetto, come previsto dall'art. 19, comma 3, del d.lgs. 152/06;
- la medesima comunicazione sopra richiamata è stata inviata anche al proponente;
- il proponente ha dichiarato, nell'istanza di attivazione della procedura di screening sopra citata, che chiede all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- le spese istruttorie relative alla procedura in esame e a carico del proponente, sono state correttamente versate all'autorità competente ai sensi dell'art. 31 della L.R. 4/2018;
- durante la fase istruttoria sono stati richiesti, ai sensi dell'art. 19, comma 6 del D.Lgs 152/06, chiarimenti e integrazioni al proponente con nota PGn. 146545 del 15/10/2021;
- il proponente successivamente ha chiesto, con nota acquisita agli atti con PG n. 147771 del 18/10/2021, la proroga dei termini di 30 giorni, per la presentazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti;

- l'autorità competente con nota PG n. 149962 del 21/10/2021 ha accolto la richiesta del proponente di posticipare di 30 giorni i termini;
- il proponente ha inviato le integrazioni richieste entro i termini con nota acquisita agli atti con PG n. 170694 del 29/11/2021;

DATO ATTO CHE:

- gli elaborati, in ragione dell'integrazione procedurale espressamente prevista dall'art. 10, comma 4 del D. Lgs. 152/2006 tra le procedure di VAS e verifica di assoggettabilità a VIA, sono stati pubblicati per 60 giorni consecutivi a far data dal 31/08/2021 al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web del Comune di Cesena all'indirizzo:
<https://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/48054>
- nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini in merito ai contenuti della verifica di assoggettabilità a VIA;
- il responsabile del procedimento è il Geol. Claudio Turci del Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio;

CONSIDERATO CHE:

- nello studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione;
- il proponente ha dichiarato in sintesi:

DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE

- il Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.) di iniziativa privata relativo al comparto 03/01 AT4b Case Frini – Secante occupa complessivamente una superficie territoriale pari a 113.239 mq divisa in tre sub comparti, all'interno della quale verranno edificati 11 edifici;
- all'interno di ciascun sub comparto, il Piano individua la dislocazione delle potenzialità edificatorie e le aree di massimo ingombro dei futuri edifici nelle quali le configurazioni planimetriche delle aree private ed il rispettivo disegno dei fabbricati sono puramente indicative;
- ad ogni lotto è stata assegnata una ST con la rispettive destinazioni d'uso, in base alla quale viene definita la quantità di standard pubblici minimi da garantire (verde pubblico e parcheggi pubblici) ed il rispetto di tutti gli indici ecologici e paesaggistici;
- il progetto relativo alla realizzazione di parcheggi ad uso pubblico fa parte degli elaborati costitutivi del Piano e i posti auto di tale tipologia che vengono ricavati sono circa 563;
- l'apparato stradale prevede sostanzialmente solo due strade di penetrazione che vanno a servire le due aree a nord e sud della strada Vicinale Madonna che taglia

in due il comparto. La strada a nord mette in comunicazione la rotatoria esistente su via Spadolini e la via Leonilde Lotti, mentre quella a sud serve tutte le attività presenti in questa zona senza sfoghi su altre strade;

- sia le strade carrabili che le piste ciclabili ed i marciapiedi saranno finite superficialmente con asfalto bituminoso;
- tutte le strade sono dotate di ampie fasce di verde e di percorsi ciclabili e pedonali che lungo il percorso incontrano anche ampie zone a verde attrezzato; ogni attività presente ha la possibilità di raggiungere sia il quartiere residenziale di Case Frini ad est, sia la zona commerciale Montefiore a ovest, garantendo quindi sia ai ciclisti che ai pedoni un'accessibilità in totale sicurezza, permettono inoltre di raggiungere le fermate degli autobus e le piste ciclo-pedonali esistenti che si trovano sul perimetro dell'area;
- il progetto dei parcheggi si configura come continuazione ideale del paesaggio agrario nel suo insieme e come cerniera tra sistema naturale e sistema urbano;
- la componente verde riveste un ruolo importante nel progetto e complessivamente sono previsti n. 95 alberi e n. 127 arbusti;
- il viale di ingresso dalla rotatoria Lugaresi ed una parte del fosso della centuriazione è previsto fiancheggiato da alberi di Giuda (*Cercis Siliquastrum*), ai lati degli edifici A, B e C il fosso è fiancheggiato da un'alternanza di Storace americano (*Liquidambar styraciflua*) e da una varietà di acero (*Acer Platanoides Globosum*), mentre tutti i parcheggi relativi al comparto a nord di via vicinale Madonna sono ombreggiati da Carpino Bianco (*Carpinus betulus*).
- a sud di via vicinale Madonna le strade di accesso ed i parcheggi sono ombreggiate da acero campestre (*Acer campestre*);
- nelle aree verdi più ampie, come quelle destinate a bacino di laminazione od anche ad attività ludiche è prevista la piantumazione di varie essenze miste fra cui, oltre quelle indicate anche frassini (*Fraxinus ornus*), lecci (*Quercus ilex*), amoli (*Prunus cerasifera*) e bagolari (*Celtis australis*);

Descrizione delle attività di cantiere

- Le lavorazioni saranno realizzate tutte all'interno del sedime pertinenziale, tuttavia ci potranno essere delle interferenze riassumibili in:
 - incremento di mezzi pesanti lungo la rete viaria ordinaria: l'approvvigionamento e l'allontanamento del materiale necessario alla realizzazione dei parcheggi pubblici è presumibile che avvenga mediante l'utilizzo della Secante o di via Golgi in direzione dell'autostrada;
 - possibili emissioni rumorose e vibrazionali dovute all'utilizzo di apparecchiature particolarmente rumorose (martello pneumatico, ecc.);
 - possibili sollevamenti di polveri sia per la movimentazione terra che per il passaggio di mezzi pesanti o veicoli movimento terra entro l'area di cantiere.
- Il proponente dichiara che l'opera sarà realizzata in un unico stralcio e che presumibilmente le attività di cantiere verranno completate in circa 12 mesi.
- Le lavorazioni sui parcheggi saranno suddivise nelle seguenti fasi:

FASI	DESCRIZIONE
FASE 1	preparazione del cantiere
FASE 2	opere propedeutiche
FASE 3	sbancamenti fino alla quota di progetto (-0.70 m circa)
FASE 4	messa in posa degli impianti (elettrico e fognario)
FASE 5	stesa del pacchetto stratigrafico come da progetto ed a seconda del tipo P1 o P2 o P3
FASE 6	impianti di illuminazione
FASE 7	Piantumazioni
FASE 8	smobilizzo cantiere

- I macchinari utilizzati saranno indicativamente: fresatrice per asfalti, pala meccanica, autobetoniera, spanditrice a pressione, vibrofinitrice, compattatore a piatto vibrante, rullo compattatore;
- Il volume di terreno da scavare risulta pari a 15.304 mc, mentre gli inerti in approvvigionamento sono stimati in 24.268 mc;
- Il proponente ipotizza di utilizzare in loco, nell'ambito del progetto paesaggistico del verde, parte del terreno scavato.

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

Impatti sulla qualità dell'aria

- Le emissioni sono soprattutto legate alle polveri ed alle emissioni dei mezzi pesanti di approvvigionamento dei materiali. Viene quindi valutato necessario l'utilizzo di accorgimenti che riguardano la bagnatura dei cumuli di terre ed inerti temporanei.
- Considerando la litologia del materiale scavato, è stato previsto l'utilizzo di una vasca lava ruote all'uscita del cantiere. Qualora parte del materiale risulti asciutto, si prevede la bagnatura del materiale per evitare la diffusione di polveri nell'aria.
- L'incremento del traffico veicolare è stato valutato complessivamente modesto e, al fine di quantificare le potenziali variazioni in tema di qualità dell'aria, si è provveduto a calcolare le emissioni per km confrontando le emissioni di NOx – NO2 e PM10 dei veicoli per i principali tratti tra condizione ante e post operam.
- Il calcolo semplificato proposto stima le emissioni in t/km a partire dai fattori di emissione estratti dalla banca dati ISPRA
- A livello metodologico è stata ipotizzata una media di veicoli con caratteristiche emissive tratte da dati di letteratura; inoltre, conoscendo la distribuzione dei mezzi sul reticolo viario di interesse, è stata ricavata l'emissione complessiva negli scenari attuale e futuro con il nuovo intervento di progetto.
- Nella sostanza le emissioni presentano un incremento pari a circa il 3.1% per gli NOx e pari al 4.8% per NO2 e PM10. Tali valori sono considerati accettabili, considerando le condizioni atmosferiche allo stato di fatto.

Impatti prodotti sul sistema della mobilità

- Negli ultimi 10-15 anni a Cesena sono state realizzate importanti infrastrutture viarie per decongestionare il traffico verso e dalla città e per spostare il traffico di attraversamento verso l'esterno del centro abitato, in particolare:
 - completamento Secante, febbraio 2008;
 - "Bretella-Gronda": completamento circonvallazione "Diegaro- Assano", ottobre 2013;
 - 24 rotonde (dalle 56 nel 2006 alle 80 nel 2015).
- Il completamento di queste infrastrutture viarie ha consentito uno spostamento dei flussi di traffico all'esterno della città, riducendo il transito degli autocarri nel centro abitato riducendo i flussi di traffico su via Cervese urbana, portando ad una maggiore scorrevolezza del traffico urbano, maggiori spazi per pedoni, ciclisti, più sicurezza e riducendo l'inquinamento per la mobilità passiva.
- Nello studio è stato valutato che il 2020 non è attendibile dal punto di vista dei flussi veicolari aggiornati, quindi come stato di fatto sono stati utilizzati i flussi veicolari del post operam calcolati per l'Accordo di programma per la variante urbanistica del comparto Montefiore del 2017, unitamente ad alcune valutazioni emerse per il traffico transitante sulla Secante, ad ipotesi effettuate calcolando sommariamente il numero di abitazioni e a specifici monitoraggi funzionali al confronto dei dati disponibili
- In particolare, per l'analisi dello stato attuale sono stati utilizzati i dati del monitoraggio del traffico veicolare sulle principali strade regionali relativi al mese di aprile degli anni 2017-2021 sul tratto di interesse.
- Dall'analisi dei dati e relativi confronti sul traffico feriale è emerso che il traffico transitante nel giorno di misura fonometrica del 2021 è risultato inferiore all'ordinario pre-pandemia del 4% per i veicoli leggeri nel periodo diurno (6-22) e del 122%, sempre per i veicoli leggeri, nel periodo notturno (22-6). Per quanto concerne i veicoli pesanti, sia nel periodo diurno che notturno, non si riscontrano variazioni
- In relazione agli usi permessi nella scheda di PUA, il traffico previsionale è stato calcolato attraverso l'uso di coefficienti ricavati dalla letteratura ed utilizzati in progetti analoghi.
- Per ciascun uso è stato stimato il movimento giornaliero prodotto dagli utenti (clienti e/o visitatori), dagli addetti (chi lavora nel direzionale, commerciale, terziario, pubblico esercizio) e conferitori (fornitori, manutentori, ecc.) in relazione alle superfici totali (ST) in gioco; le analisi effettuate sono riferite al periodo diurno;
- un calcolo specifico è stato effettuato per l'edificio destinato ad attrezzature socio - sanitarie in quanto non è ancora nota la tipologia di struttura; sono stati calcolati anche spostamenti durante il periodo notturno.
- il nuovo comparto potrebbe determinare un incremento di traffico sulla Secante del 2%, sulla Gronda del 7%, sul tratto sud di via Spadolini del 3%. In termini percentuali gli incrementi maggiori si hanno sulle strade locali direttamente interessate dal comparto come via Iotti e via Vicinale Madonna che attualmente registrano un traffico veicolare piuttosto modesto
- La verifica della capacità rimanente e del livello di servizio, evidenzia una riduzione della capacità rimanente soprattutto di via Iotti e di via Vicinale Madonna (si

specifica però per il solo tratto lungo circa 70 m che connette via lotti con il nuovo tratto del comparto 1A).

- Per quanto concerne la verifica delle rotatorie Lugaresi e Merzagora, il mantenimento di un livello di servizio stabile sulla via Spadolini e Golgi direttamente interessate dalle rotatorie, permette di considerare stabili anche i flussi negli archi di rotatorie.
- In merito alla sosta, la capacità di parcheggio è commisurata alle necessità dei flussi.

Impatti per le risorse idriche

- L'ambito territoriale direttamente interessato dal progetto è il bacino idrografico del corso d'acqua consorziale Mesola del Montaletto di cui lo scolo Assano 1°, che attraversa il comparto in esame in corrispondenza di via Madonnina, è un suo affluente destro.
- Il fosso Assano 1° è attualmente tombinato per la parte che interessa lo svincolo della Secante e nel tratto di via Vicinale Madonna in corrispondenza dell'abitato di Case Frini, mentre è a cielo aperto lungo il tratto che costeggia via Madonna del Parto.
- Attualmente la regimazione delle acque superficiali ottenuta mediante questi scoli garantiscono l'area dall'impaludamento.
- Nell'area di interesse il livello di falda freatica è stato misurato nel corso dei sondaggi a profondità superiori rispetto alla base di scavo (0.7<3-5 m). E' tuttavia possibile che in occasione di piogge l'area possa essere soggetta ad allagamenti pertanto nell'eventualità si propone di utilizzare pompe di prosciugamento.
- Circa i consumi della fase di cantiere, gli usi vengono ricondotti al lavaggio delle ruote in uscita dal cantiere e per la bagnatura dei cumuli di inerti; le quantità saranno precisate in fase di progetto esecutivo.
- Considerato che il comparto è attraversato dallo scolo Assano 1, il progetto della rete di scolo del comparto ha previsto il dimensionamento di due reti distinte di raccolta delle acque meteoriche, rete Nord e rete Sud, entrambe con un proprio punto di immissione.
- Sono stati inoltre previsti due volumi da laminare: entrambi i volumi soddisfano le necessità con le portate massime ammissibili nel recettore e piogge di progetto a tempo di ritorno 30 anni e durata 2 ore.
- La laminazione per i due volumi avverrà mediante:
 - sovradimensionamento della rete di raccolta, con scatolare nel tratto finale
 - invaso di espansione in parallelo, a cielo aperto con svuotamento per gravità.
- Nel caso dell'area nord il bacino di laminazione dovrà avere profondità di 50 cm rispetto al piano di campagna con battente massimo 50 cm; nel caso dell'area sud l'invaso avrà profondità di 30 cm rispetto al piano di campagna con battente

massimo 30 cm.

- A seguito del calcolo idraulico il progetto risulta coerente alle necessità idrauliche dell'area

Impatti per il suolo e sottosuolo

- L'area è stata indagata dal punto di vista geologico e geotecnico. Dai calcoli eseguiti, le indagini penetrometriche espletate nella zona oggetto di edificazione non hanno riscontrato la presenza di intervalli granulari liquefacibili.
- Dal punto di vista geomorfologico nel comparto in esame e per un adeguato intorno attualmente non vi sono elementi morfologici ed idromorfologici di differenziazione.
- L'area si colloca in pianura con piano sub-orizzontale leggermente inclinato verso Est e pendenza molto debole ($0,2^{\circ}$ - $0,4^{\circ}$). Attualmente l'erosione superficiale è praticamente inesistente
- Per quanto concerne l'uso del suolo al momento l'area interessata dall'intervento è libera da costruzioni ed è adibita ad uso agricolo, seminativo semplice. In ragione di tale uso, si considera che la superficie di PUA sia permeabile al 100%.
- con l'attuazione della proposta di PUA l'uso del suolo cambia radicalmente e per quanto concerne le aree permeabili nella fase post operam si ottiene una riduzione di circa il 55%
- per quanto concerne la realizzazione dei parcheggi pubblici e ad uso pubblico non sono previsti impatti significativi durante la realizzazione dell'opera per questo aspetto, considerando che la scarifica del terreno riguarda profondità generali massime di 70 cm. Non sono presenti nelle vicinanze edifici che in qualche modo possano essere potenzialmente lesionati dall'intervento di scavo.
- Il terreno scarificato è sostanzialmente suolo agricolo di qualità che andrebbe reimpiegato. Nelle fasi successive del progetto saranno perfezionate le modalità e quantità di utilizzo in loco delle terre e rocce da scavo, al fine di definire puntualmente le quantità di materiale che effettivamente saranno destinate alla discarica.
- Dai risultati forniti dall'esecuzione delle indagini geognostiche condotte, non si riscontrano problematiche di rilievo per l'esecuzione del progetto.
- Dal punto di vista geomorfologico non sono evidenziati impatti ambientali significativi considerato che l'area si colloca in pianura.
- Per i parcheggi soggetti a screening ambientale sarà necessario l'approvvigionamento di inerti (asfalto, sabbietta, misto stabilizzato) per un volume di circa 24.300 mc a fronte della movimentazione di terre e rocce da scavo di circa 15.300 mc.

Impatti per la flora, la vegetazione e la fauna

- L'area presenta una scarsa copertura arborea. Attualmente è adibita ad uso agricolo, seminativo semplice. In prossimità delle abitazioni esistenti sono presenti orti ed alberature da frutto. Lungo via Leonilde lotti sono presenti esemplari isolati di pino marittimo e robinia pseudoacacia.
- Nei lotti privati sono presenti conifere quali alberature ornamentali. Lungo i fossi la concentrazione di umidità fa sviluppare canna di palude (*Phragmites australis*).
- Dal punto di vista delle connessioni ecologiche, considerando che ad ovest dell'area di interesse sono presenti due infrastrutture, come la Secante e la linea ferroviaria, difficilmente superabili, e soprattutto è presente l'area urbana di Cesena che si pone come elemento difficilmente attraversabile per la fauna proveniente dalle colline e diretta verso mare, si valuta inesistente una potenziale rete ecologica.
- In fase di cantiere le lavorazioni terranno conto delle alberature esistenti e non si rilevano interferenze relativamente alla rete ecologica.
- In fase post operam, in ottemperanza alle prescrizioni della scheda di PUA sono stati previsti 30 alberi/ha e 40 arbusti/ha di superficie edificabile per complessivi 95 nuovi alberi e n. 127 arbusti.
- in termini di interferenza ecologica si afferma che il progetto non determini alcun impatto perché di fatto sull'area non esiste una rete ecologica

Impatti relativi al rumore

- La movimentazione dei veicoli calcolati è stata elaborata ai fini acustici definendo i flussi orari nei due periodi diurno (dalle 6 alle 22) e notturno (dalle 22 alle 6).
- Le destinazioni d'uso previste nella scheda di comparto prevedono delle attività che si eserciteranno esclusivamente nel periodo diurno con l'esclusione di quella indotta dal fabbricato destinato ad attrezzature socio-sanitarie (edificio D) per il quale è stata prevista una minima movimentazione notturna.
- in relazione alla posizione dei lotti e dei centri di domanda (centro Cesena e uscita autostradale) è stato supposto:
 - che il 40% del traffico indotto giunga da NE (autostrada) ovvero da via Golgi ed attraverso la rotatoria Merzagora, si inserisca in via Leonilde lotti e da lì raggiunga gli edifici nei lotti di riferimento.
 - che il restante 60% provenga da O-SO ovvero dalla rotatoria Lugaresi e dal nuovo braccio che da questa si dipana interno al comparto. Si suppone che l'uscita 3 della secante determini il 40% della movimentazione, mentre il restante 20% sia innestato su via Spadolini (via Stadio) in direzione SO.
- è stato inoltre stimato il traffico nelle ore di punta ipotizzando un numero di spostamenti ogni 100 mq di superficie totale a seconda dell'uso previsto, mentre per le attrezzature socio-assistenziali si è ipotizzato un contributo pari al 20% degli spostamenti complessivi diurni.
- l'analisi è stata condotta per i soli veicoli leggeri in quanto la movimentazione dei

veicoli pesanti in questo comparto risulta piuttosto scarsa e relegata all'uso U3/7 e commerciale non alimentare. Trattandosi di merci non deperibili e che non necessitano di un approvvigionamento di primo mattino, è stato valutato che la movimentazione pesante non avvenga nell'ora di punta del mattino, ma durante il corso della giornata.

- Le sorgenti significative rilevate sono riconducibili:
 - al traffico veicolare lungo la SS 726 (Secante) che dal 2008 costituisce l'alternativa alla SS9 per il flusso di attraversamento della città. Tale strada, essendo di recente realizzazione è dotata di barriere antirumore, sia sul tracciato che sulle rampe di entrata ed uscita al fine di rispettare i limiti acustici indicati nel DPR 142/2004;
 - al traffico ferroviario lungo la linea Bologna – Rimini che corre parallelamente alla Secante sul lato SO a quote più elevate di alcuni metri. Si ritiene che questa sorgente sonora possa essere poco significativa perché completamente schermata dalla massicciata della Secante e dalle barriere antirumore presenti lungo la secante;
 - al traffico veicolare lungo via Spadolini – via Golgi che, insieme a via Assano costituiscono il tratto di arrivo della cosiddetta “Bretella Gronda” ovvero la nuova viabilità di collegamento tra il casello autostradale e la città.
 - Al traffico – meno significativo – legato ai flussi veicolari sulle strade locali, come via Vicinale Madonna e via Lotti.
- l'analisi di clima acustico è stata eseguita tarando il modello di simulazione acustica mediante una misura fonometrica eseguita in data 19 aprile 2021 realizzata presso il confine est dell'area, ovvero in vicinanza della futura destinazione d'uso ad attrezzature socio assistenziali
- è stato inoltre considerato che il clima acustico dell'area è determinato dal traffico veicolare (e specialmente quello transitante sulla Secante), ed è stato elaborato il clima acustico ante operam utilizzando i dati di traffico pre-pandemia con i flussi veicolari leggeri incrementati del +4% in periodo diurno e del +122% nel periodo notturno.
- I potenziali ricettori, cioè i fabbricati ad uso abitativo esistenti che potenzialmente possono risentire della movimentazione veicolare a PUA in esercizio, sono situati su via vicinale Madonna, in prossimità della rotonda Merzagora ed in corrispondenza del perimetro sud est del PUA (abitato di Case Frini).
- Partendo dai flussi di traffico e dalle rispettive velocità medie sono stati calcolati in facciata a ciascun ricettore individuato e per ciascun piano, i livelli di pressione sonora. Tali livelli sono stati confrontati sia con la classe acustica assegnata dal piano di classificazione comunale – classe IV - che con i limiti indicati dal DPR 142/2004, considerando che la maggior parte di questi ricettori ricade entro fasce di pertinenza acustica stradale.
- In tutti i ricettori è stato rilevato il rispetto della classe di appartenenza della zonizzazione acustica, nonché dei limiti vigenti all'interno della fascia di pertinenza stradale dove presente
- Per quanto concerne la destinazione d'uso di attrezzature socio sanitarie, la classe

acustica da assegnare potrà cambiare in base al tipo di attrezzatura che si vorrà realizzare

- Considerato che sull'area la sorgente prevalente è data dal traffico veicolare sulla Secante, i risultati post operam evidenziano come le facciate dei fabbricati esistenti schermate dagli edifici di progetto, che si frappongono fra essi e la strada, riscontrano in alcuni casi livelli sonori più bassi rispetto all'ante operam. Questo fenomeno si evidenzia particolarmente di notte, dove le differenze tra post e ante forniscono valori negativi.
- Viceversa le facciate degli edifici esistenti frontistanti i tratti stradali interessati dal futuro traffico veicolare (via lotti, via vicinale Madonna in particolare) presentano incrementi dei leqA in periodo diurno anche di 2-4 dBA.
- il progetto di PUA, per effetto del traffico indotto, determina un incremento dei livelli sonori (e solo per alcuni edifici) sempre entro i limiti normativi.
- I dati di sintesi mettono in luce il rispetto dei limiti della classe IV assegnata dal Piano di classificazione acustica per tutti gli edifici tranne che per i piani dal 3-4 in su degli edifici F ed G in particolare sulle facciate esposte a S e SW ovvero verso la Secante. I piani più esposti sono quelli per i quali la barriera antirumore esistente al margine della carreggiata della secante non riesce più a mitigare. Avendo il periodo notturno limiti più restrittivi, l'eccedenza al limite la si osserva esclusivamente di notte.
- questi edifici hanno di progetto una destinazione direzionale per cui di notte non è previsto alcun ricettore.
- In merito all'analisi su eventuali sorgenti fisse di ausilio ai singoli fabbricati si rimanda alle successive DOIMA che saranno realizzate con i singoli permessi di costruire.
- Per gli edifici che mostrano dei possibili superamenti, le mitigazioni passive consigliate sono relative all'utilizzo di requisiti acustici passivi delle facciate tali che possano rispondere pienamente ai limiti indicati dall'art. 6 del DPR 142/2004, e dalla specifica distribuzione interna dei locali;

Impatti per il paesaggio e il patrimonio storico-culturale

- L'area si colloca in prossimità della frazione di Case Frini e presenta una morfologia urbana caratterizzata da un insieme di elementi pianificati di antico e recente impianto. L'impianto è quello storico della centuriazione romana che si mantiene a livello locale sulle attuali strade denominate strada comunale Assano, vicinale Madonna, via Cesenatico – del Mare.
- Con il completamento della zona commerciale di Montefiore e la realizzazione della bretella "Gronda", che permette di collegare questa parte della città al casello autostradale, l'area oggetto di intervento si è trasformata da zona agricola periurbana a zona periferica urbana.
- Dal punto di vista della percezione allo stato attuale rimangono ancora fortemente visibili i connotati del paesaggio agrario di impostazione centuriale anche se fortemente modificati dalle infrastrutture della Secante e dalle urbanizzazioni più recenti.

- I corsi d'acqua esistenti sono i fossi consorziali interpoderali necessari a drenare le acque di pianura su di una morfologia a debole pendenza. Molti di essi seguono le maglie della centuriazione.
- Relativamente alla fase di realizzazione, gli impatti hanno carattere temporaneo tipico dei cantieri edili
- Con riferimento alla fase attuativa, il progetto nella sua forma distributiva di volumi e delle opere di urbanizzazione primaria si attiene alle prescrizioni del PRG, in particolare alla zona di tutela della struttura centuriata. Le strade facenti parte della maglia centuriata come pure i fossi non saranno modificati.

Rischio di incidenti

- Viene precisato che l'opera in fase di cantiere è sottoposta alla normativa sulla sicurezza dei cantieri e che in caso di incidente l'Ospedale Civile di Cesena dista circa 1 Km, mentre i Vigili del fuoco – situati nel quartiere fieristico - si collocano alla distanza di circa 2 km.
- L'aggiornamento al 2019 dell'incidentalità che caratterizza l'area e che specificatamente riguarda la mobilità lenta, evidenzia che gli incidenti che hanno coinvolto biciclette hanno interessato le immissioni in rotatoria (Lugaresi e Merzagora); gli incidenti si sono verificati anche in corrispondenza delle intersezioni a T di via Lotti con Vicinale Madonna e tra quest'ultima e via Ambrosoli (case Frini).
- Si valuta che il progetto non incida significativamente sull'incidentalità dal momento che le entrate e le uscite principali dal comparto avvengono mediante le due rotatorie esistenti Lugaresi e Merzagora.
- La viabilità interna al nuovo comparto, sebbene impostata con curve a 90° o a T al fine di mantenere la struttura della centuriazione romana, dati i modesti flussi veicolari in gioco e le basse velocità di transito, non dovrebbe indurre ad incidenti;
- Per incidenti che comportano sversamenti accidentali di materiali potenzialmente inquinanti sul suolo saranno previste delle misure di contenimento dell'inquinamento e conseguente asportazione della parte di suolo inquinato.

VALUTATO CHE:

- Il piano urbanistico in esame, all'interno del quale si colloca il progetto relativo ai parcheggi di uso pubblico, appare sostanzialmente coerente con la pianificazione vigente, sia di ambito comunale – in quanto il piano attuativo è conforme al PRG - che di scala vasta. Si evidenzia che le possibili criticità sono legate agli eventi alluvionali (art. 6 del Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico), e alle possibili ripercussioni sul rispetto degli obiettivi del PAIR2020 a causa dell'aumento del traffico e del conseguente aumento degli inquinanti in atmosfera
- Si considerano, dal punto di vista progettuale, le principali criticità relative alla fase di cantiere che sono riconducibili agli impatti sulle componenti aria, rumore e terre e sul suolo.

- Per quanto attiene alla dispersione di polveri e inquinanti in atmosfera, si valutano positivamente le misure di mitigazione indicate dal proponente quali la bagnatura di eventuali cumuli e l'utilizzo di una vasca per il lavaggio delle gomme dei mezzi impiegati. Si considera utile inoltre prevedere la bagnatura della viabilità di cantiere, nonché la copertura dei camion che trasportano materiali polverulenti al fine di limitarne la dispersione.
- Relativamente al rumore, le analisi proposte evidenziano come l'incremento del livello sonoro non sia significativo. Come comunque già previsto dal proponente, in caso si presuma il mancato rispetto dei limiti, sarà necessario richiedere specifica deroga per le attività rumorose.
- Con riferimento alla previsione di realizzare le baracche di cantiere, un impianto idrico provvisorio, un impianto fognario per le baracche e per le acque di drenaggio dello scavo, si evidenzia la necessità di ottenere gli specifici titoli autorizzativi
- Relativamente alla gestione del materiale di scavo derivante dalle attività di cantiere, si prende atto di quanto affermato dal proponente e si evidenzia che dal punto di vista ambientale – ferma restando l'eventuale caratterizzazione - sarebbe auspicabile il completo riutilizzo in sito o la gestione come sottoprodotto al fine di limitare il consumo di risorse primarie e di diminuire i quantitativi di materiale da gestire come rifiuto.
- Con riferimento alla fase di esercizio, si valuta quanto di seguito riportato relativamente alla realizzazione dei parcheggi.
 - Le fasce verdi di progetto sembrano ben sviluppate e la densità di elementi arborei appare congrua all'ombreggiamento degli stalli. Si valuta positivamente l'inserimento di numerose alberature che contribuiscono alla mitigazione degli impatti derivanti dall'incidenza della radiazione solare al suolo e alla conseguente possibilità di sviluppo di isole di calore.
 - Il progetto delle piste ciclabili previste dal PUA è funzionale a collegare i tracciati presenti su via Spadolini e via Golgi che raggiungono il centro commerciale Montefiore e conseguentemente i punti nevralgici del centro città (stazione, ospedale, ecc.), dando continuità alla rete esistente. Anche a sud del comparto viene istituito il collegamento tra Case Frini e il Montefiore. Questa progettazione è coerente con quanto definito dal PAIR. Si valuta inoltre positivamente l'ombreggiamento dei percorsi ciclabili (con la sola eccezione della parte sud) e pedonali che rendono gli stessi maggiormente fruibili.
 - Relativamente alle modalità realizzative dei parcheggi, come già evidenziato in fase di richiesta di integrazioni, si considera di particolare rilevanza l'utilizzo di materiali idonei a minimizzare i fenomeni di riflessione e assorbimento della radiazione solare nonché di sviluppo di isole di calore. Preso atto che il proponente ha considerato sufficiente la presenza di alberature e non ha avanzato proposte migliorative rispetto al progetto iniziale, si rimanda alla fase esecutiva l'individuazione di soluzioni progettuali che tengano conto dell'esigenza di non peggiorare il microclima urbano.
 - Con riferimento al sistema della mobilità, si prende atto delle proposte effettuate nella documentazione integrativa funzionali alla limitazione del traffico indotto sulla via Leonilde Lotti e sulla via vicinale Madonna, non idonee a supportare un aumento del carico di mezzi pesanti.
 - In tale ottica, l'utilizzo di dissuasori amovibili in corrispondenza dell'intersezione con via Lotti viene valutata positivamente in quanto impedisce l'utilizzo di tale viabilità come accesso all'area direzionale di progetto (ad eccezione dei mezzi di soccorso) ma privilegia il

collegamento tramite la secante.

- La soluzione proposta di modifica dell'immissione su via vicinale Madonna della strada di lottizzazione prevista nel comparto sud, pur se funzionale a scoraggiare le percorrenze verso l'abitato di Case Frini, caratterizzato da strade tipicamente residenziali e di limitate dimensioni, presenta un potenziale conflitto fra le auto che svoltano a sinistra in uscita dalla porzione sud del comparto ed i veicoli nel tratto in curva di via lotti con via vicinale Madonna. Infatti la distanza fra la curva e la strada di uscita non pare sufficiente per consentire le necessarie condizioni di sicurezza.
- Si considera pertanto necessario individuare una soluzione progettuale che garantisca che gli ingressi e le uscite siano effettuati in sicurezza (a titolo esemplificativo: rotatoria all'intersezione fra via lotti e via vicinale Madonna, interventi di limitazione della velocità, distanziamento della nuova strada di lottizzazione su via vicinale Madonna, ecc.)
- Relativamente agli impatti ambientali, sulla base dell'analisi del progetto e delle integrazioni presentate, si ritiene che:
 - Gli impatti in atmosfera derivanti dall'attuazione del progetto in esame sono maggiormente rilevanti nella fase di cantiere che comporta la movimentazione di notevoli quantità di terreno con conseguente produzione di polveri e dispersione di inquinanti. Le misure di mitigazione individuate dal proponente, unitamente a quelle previste nel paragrafo sugli impatti in fase di cantiere, paiono congrue a minimizzare tale impatto. Nella fase di esercizio, la circolazione dei mezzi che usufruiscono dei parcheggi di progetto e che influisce sulla qualità dell'aria, viene ritenuta non critica.
 - I principali impatti derivanti dall'attuazione del Piano Urbanistico che dà origine ai posti auto oggetto dello screening, sono relativi al sistema della mobilità e al traffico indotto. Le modifiche introdotte nella documentazione integrativa sono relative sia alla interdizione di via Leonilde lotti agli ingressi e uscite che all'innesto della strada di lottizzazione del comparto sud su via vicinale Madonna. Tali accorgimenti mirano a contenere all'interno del comparto di progetto i flussi di traffico generati dallo stesso e conseguentemente a limitare gli impatti sull'abitato di Case Frini che ha una vocazione prettamente residenziale e di conseguenza non è dotato di una infrastrutturazione viaria adeguata a supportare significativi carichi di traffico in particolare relativo ai mezzi pesanti.
 - Relativamente alle risorse idriche, si ritiene che la realizzazione dei parcheggi non produrrà impatti significativi in quanto le aree adibite alla sosta delle auto non vengono considerate tra quelle che necessitano di specifici sistemi di trattamento delle acque. A livello progettuale la raccolta delle acque bianche viene frazionata, all'interno del comparto, in due porzioni, una a nord di via vicinale Madonna e una a sud. Entrambe le porzioni generano un punto di scarico sullo scolo Assano I che è di competenza del Consorzio di Bonifica che si esprime nell'ambito dei procedimenti amministrativi di approvazione del Piano e del rilascio dei titoli abilitativi. Si anticipa che la realizzazione della nuova linea e dell'immissione in corpo idrico superficiale è soggetta ad Autorizzazione Unica Ambientale che dovrà essere richiesta dal costruttore in fase di permesso di costruire. Il progetto di PUA mantiene la rete di scolo esistente evitando di innescare eventuali rischi connessi al deflusso delle acque meteoriche.
 - Gli impatti a carico del suolo e sottosuolo sono relativi sia alla fase di cantiere in quanto legati alla movimentazione delle terre, che alla fase di

esercizio con specifico riferimento alla impermeabilizzazione che deriva dalla realizzazione dei parcheggi. Il proponente ha progettato specifici dispositivi finalizzati al rispetto del principio dell'invarianza idraulica (sovradimensionamento delle reti e realizzazione di una apposita vasca di laminazione), che verranno puntualmente valutati dal Consorzio di Bonifica sia in fase di approvazione del PUA che in sede di rilascio dei titoli edilizi. Tale progettazione, oltre a configurarsi come un adempimento obbligatorio, ha anche la funzione di permettere un deflusso regolamentato delle acque che incidono su superfici non permeabili mitigando quindi gli impatti ambientali relativi alla infiltrazione nel suolo.

- Per quanto riguarda il paesaggio, si evidenzia che il comparto in esame è ubicato all'esterno del territorio urbanizzato in un contesto che sul lato est è ancora in parte agricolo nel quale si riconosce la maglia della struttura centuriata ma che non presenta, dal punto di vista ambientale, caratteri di naturalità che necessitano di specifica tutela. Nel lato ad ovest è marcata l'impronta antropica per la presenza di infrastrutture viarie importanti come la secante oltre che per il centro commerciale Montefiore. Sono inoltre presenti alcuni parcheggi, anche di dimensioni importanti, sia nei pressi dello stadio che a servizio del citato centro commerciale. È innegabile che la trasformazione urbana derivante dalla realizzazione del complesso direzionale che si sviluppa su una superficie importante – pari a circa 113.239 mq e attualmente non edificata - produce un impatto significativo. La progettazione di due fasce a verde in corrispondenza dell'abitato di Case Frini e dello svincolo della secante, così come l'allineamento dei nuovi volumi edilizi coerente con la struttura centuriata, contribuiscono alla mitigazione dell'impatto paesaggistico.
- Le matrici flora, fauna e vegetazione, fermo restando quanto già valutato, non assumono particolare rilievo nell'area in esame e conseguentemente l'urbanizzazione e la realizzazione dei parcheggi non indurranno un impatto significativo. Analogamente, rilevato che nell'area non è presente una rete ecologica strutturata, non si rilevano criticità di rilievo.
- Con riferimento alla matrice rumore, si evidenzia che, in fase di esercizio, gli impatti maggiormente significativi saranno causati dal traffico indotto dall'attuazione del piano. La realizzazione dei parcheggi e la conseguente movimentazione di mezzi leggeri, unitamente al traffico pesante catalizzato dalla trasformazione urbanistica di carattere direzionale, costituiscono la principale sorgente acustica. Gli impianti tecnici che verranno installati sulle coperture degli edifici – ad oggi non noti né quantificabili – potranno avere un impatto che, se effettivo, mediante opportune schermature potrà essere ritenuto non significativo. Stante il fatto che il comparto non prevede destinazioni residenziali, si evidenzia la presenza, allo stato attuale, di alcuni edifici abitativi posti a nord e a sud di via vicinale Madonna che subiranno inevitabilmente una modifica del clima acustico attuale e per i quali è necessario che in fase post operam sia effettuato uno specifico monitoraggio finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti acustici vigenti diurni e notturni. A protezione di alcuni dei ricettori esistenti è stata modificata la disposizione dei parcheggi posti a sud dell'edificio di progetto individuato dalla lettera I, al fine di creare una cortina verde maggiormente ampia. Dal momento che lo studio acustico ha inoltre evidenziato il potenziale superamento dei limiti di legge presso i piani superiori al secondo presso gli edifici F e G di progetto, si ritiene necessario che in fase post operam siano effettuati specifici monitoraggi di verifica. Analoga attenzione andrà posta nei confronti della struttura socio sanitaria che, in quanto tale, prevede limiti acustici diversi dalla classe IV, in relazione alla specifica destinazione in ogni singolo piano.

- Per quanto concerne la raccolta rifiuti si prende atto di quanto dichiarato negli elaborati presentati in cui si riporta che la raccolta avverrà sulla base dei protocolli di Hera. Deve tuttavia essere acquisito un assenso espresso da parte di Hera, in qualità di gestore della raccolta dei rifiuti, preventivamente all'approvazione del piano urbanistico attuativo.
- Per quanto riguarda gli aspetti energetici in riferimento al Piano Urbanistico, si prende atto di quanto affermato negli elaborati in merito al fatto che i nuovi edifici saranno realizzati con le migliori tecnologie tese al risparmio energetico ed al contenimento delle emissioni e si precisa che in sede di richiesta di permesso di costruire, unitamente agli altri elaborati di progetto, deve essere prodotta anche la Relazione Tecnica predisposta in conformità alla DGR 967/2015 (come modificata ed integrata dalla successiva DGR 1715/2016 e 1383/2020) e asseverata dal tecnico progettista competente.

RITENUTO CHE:

- Visti i criteri pertinenti indicati nell'Allegato V alla Parte II del D. Lgs 152/2006 e s.m.i., in considerazione delle mitigazioni previste nel progetto, che si intendono vincolanti, effettuata una attenta valutazione del progetto dal punto di vista ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere impatti negativi significativi sull'ambiente;
- Il progetto per la realizzazione di parcheggi ad uso pubblico presentato all'interno del Piano Urbanistico Attuativo 03/01 AT4b Case Frini – Secante localizzato in Comune di Cesena può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate, oltre a quelle già previste negli elaborati complessivamente predisposti per l'effettuazione della procedura:
 - 1) Al fine di limitare la dispersione di polveri e inquinanti in atmosfera durante la fase di cantiere e con specifico riferimento ai periodi secchi, dovrà essere effettuata la bagnatura delle piste. Inoltre i camion che trasportano materiali polverulenti dovranno essere coperti al fine di limitare la dispersione delle polveri.
 - 2) Relativamente alle modalità realizzative dei parcheggi, considerata di particolare rilevanza dell'utilizzo di materiali idonei a minimizzare i fenomeni di riflessione e assorbimento della radiazione solare nonché di sviluppo di isole di calore, si ritiene necessario che in fase di progettazione esecutiva vengano individuate soluzioni progettuali adeguate anche in coerenza con quanto indicato dall'indice Riduzione dell'Impatto Edilizio (RIE) presente nel PUG di recente assunzione.
 - 3) gli interventi di piantumazione nei parcheggi di uso pubblico devono essere realizzati entro la prima stagione utile successiva alla fine dei lavori in tali aree; entro tre mesi dall'esecuzione deve essere inviata all'Amministrazione Comunale una relazione che descriva, anche tramite documentazione fotografica, gli interventi effettuati
 - 4) per un periodo di cinque anni dall'impianto, o comunque fino alla cessione delle aree, devono essere eseguiti interventi di manutenzione sugli impianti di cui al punto precedente, quali l'accertamento delle fallanze e sostituzione delle piante morte con elementi vegetali aventi la stessa potenzialità di sviluppo, l'irrigazione e l'eliminazione delle piante infestanti. In caso di situazioni di criticità, legate alla carenza idrica, alla presenza di piante non adeguatamente

sviluppare, o alla presenza ulteriore di infestanti, tali interventi dovranno essere comunque protratti fino al definitivo affrancamento degli elementi arboreo-arbustivi messi a dimora;

- 5) al fine di monitorare l'effettivo stato di attecchimento della vegetazione nelle aree a parcheggio, dovrà essere predisposta e trasmessa all'Amministrazione Comunale, entro il 30 giugno di ogni anno, per i primi cinque anni dall'impianto o comunque fino alla cessione delle aree, una relazione tecnica e descrittiva delle opere realizzate riportante la sintesi dei rilievi effettuati e la documentazione fotografica attestante lo stato di attecchimento delle essenze arboree ed arbustive messe a dimora;
 - 6) dovrà essere individuata una adeguata soluzione progettuale al fine di garantire che gli ingressi e le uscite dalla nuova strada di lottizzazione nella parte sud del comparto verso via vicinale Madonna siano effettuati in sicurezza;
 - 7) dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico in corrispondenza dei piani più alti delle facciate sud e ovest dell'edificio adibito a struttura socio-sanitaria entro tre mesi dalla data di fine lavori relativa a tale edificio; il monitoraggio dovrà essere eseguito nel periodo di riferimento diurno e notturno secondo le norme vigenti al fine di verificare i limiti assoluti e differenziali e dovrà essere riferito ad periodo con almeno un giorno feriale;
 - 8) dovrà essere effettuato un monitoraggio presso tutti i ricettori residenziali presenti all'interno del perimetro del PUA (almeno 4 misure), da eseguirsi in un periodo con almeno un giorno feriale e che comprenda sia il periodo diurno che quello notturno al fine di verificare il rispetto dei limiti acustici vigenti. Tale monitoraggio dovrà essere effettuato entro tre mesi dalla data di fine lavori nei ricettori adiacenti ai comparti che saranno completati.
 - 9) i risultati del monitoraggio dovranno essere trasmessi al Comune di Cesena entro un mese dalla loro realizzazione, sotto forma di relazione descrittiva firmata da un tecnico competente in acustica; nel caso si registrino degli sforamenti dei limiti di legge, dovranno essere descritti e valutati gli interventi mitigativi che si intendono adoperare nonché le tempistiche di attuazione degli stessi;
- si fa inoltre presente che a seguito della conclusione del presente procedimento:
 - si evidenzia la necessità di ottenere gli specifici titoli autorizzativi relativi alla realizzazione delle attrezzature da cantiere;
 - si auspica – se idoneo - il completo riutilizzo in sito del materiale di risulta degli scavi o la gestione come sottoprodotto al fine di limitare il consumo di risorse primarie e di diminuire i quantitativi di materiale da gestire come rifiuto.
 - In merito alla raccolta rifiuti si specifica che dovrà essere acquisito un assenso espresso da parte di Hera, in qualità di gestore della raccolta dei rifiuti, preventivamente all'approvazione del piano urbanistico attuativo.
 - in sede di richiesta di permesso di costruire per la realizzazione degli edifici all'interno del PUA, andranno adottate le migliori tecnologie tese al risparmio energetico ed al contenimento delle emissioni e a tal fine, unitamente agli altri elaborati di progetto, deve essere prodotta anche la Relazione Tecnica predisposta in conformità alla DGR 967/2015 (come modificata ed integrata dalla successiva DGR 1715/2016 e 1383/2020) e asseverata dal tecnico progettista competente.

VISTI:

- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e s.m.i.;
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 “Conversione in legge, con modificazione, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 recante “Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitali”
- la L.R. 20 aprile 2018, n. 4 “Disciplina della valutazione dell’impatto ambientale dei progetti;

RICHIAMATI inoltre:

- il D.Lgs. n. 33 del 14 marzo 2013 “Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni di parte delle pubbliche amministrazioni” e s.m.i.
- il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (2021-2023), approvato con delibera di Giunta dell’Unione n. 12 del 09/02/2021 e la Presa d’atto del Comune di Cesena di cui alla Delibera G.C. n. 38 del 16.02.2021, ed in particolare la Sezione II “Trasparenza”.

VISTO l’art. 107 del Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali di cui al D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 il quale espressamente prevede che spettano ai dirigenti-responsabili degli Uffici tutti i compiti, compresa l’adozione di atti che impegnino l’amministrazione verso l’esterno, non ricompresi espressamente dalla legge o dallo statuto tra le funzioni di indirizzo e controllo politico-amministrativo degli organi di governo dell’ente;

RICHIAMATO il provvedimento d’incarico a firma del dirigente del Settore Tutela dell’Ambiente e del Territorio del Comune di Cesena PG n. 14473/12 del 29/01/2021 con il quale è stato attribuito al sottoscritto l’incarico Posizione Organizzativa “*Servizio Attività Estrattive, Valutazioni Ambientali, bonifiche amianto*”;

DATO ATTO che il sottoscritto, responsabile del procedimento, consapevole delle sanzioni penali cui incorre nel caso di dichiarazione mendace, dichiara, ai sensi dell’art. 6 bis della L. n. 241/1990, di non essere a conoscenza di trovarsi in una situazione di conflitto di interessi neanche potenziale;

CONSIDERATO che la presente determina non comporta effetti diretti o indiretti sul bilancio finanziario e sullo stato patrimoniale dell’Ente, e non è pertanto necessario, ai sensi dell’art. 49 del D.Lgs 267/00 così come modificato dal D.L. 174 del 10/10/2012, il parere di regolarità contabile;

ATTESTATA la regolarità amministrativa;

DETERMINA

- a) DI ESCLUDERE dall’ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell’art. 11, comma 1 della Legge Regionale 20 aprile 2018, n. 4 e dell’art. 19, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., per la realizzazione di parcheggi ad uso pubblico presentato all’interno del Piano Urbanistico Attuativo 03/01 AT4b Case Frini – Secante localizzato in Comune di Cesena, per le condizioni espresse in narrativa, a

condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:

- 1) Al fine di limitare la dispersione di polveri e inquinanti in atmosfera durante la fase di cantiere e con specifico riferimento ai periodi secchi, dovrà essere effettuata la bagnatura delle piste. Inoltre i camion che trasportano materiali polverulenti dovranno essere coperti al fine di limitare la dispersione delle polveri.
- 2) Relativamente alle modalità realizzative dei parcheggi, considerata di particolare rilevanza dell'utilizzo di materiali idonei a minimizzare i fenomeni di riflessione e assorbimento della radiazione solare nonché di sviluppo di isole di calore, si ritiene necessario che in fase di progettazione esecutiva vengano individuate soluzioni progettuali adeguate anche in coerenza con quanto indicato dall'indice Riduzione dell'Impatto Edilizio (RIE) presente nel PUG di recente assunzione.
- 3) gli interventi di piantumazione nei parcheggi di uso pubblico devono essere realizzati entro la prima stagione utile successiva alla fine dei lavori in tali aree; entro tre mesi dall'esecuzione deve essere inviata all'Amministrazione Comunale una relazione che descriva, anche tramite documentazione fotografica, gli interventi effettuati
- 4) per un periodo di cinque anni dall'impianto, o comunque fino alla cessione delle aree, devono essere eseguiti interventi di manutenzione sugli impianti di cui al punto precedente, quali l'accertamento delle fallanze e sostituzione delle piante morte con elementi vegetali aventi la stessa potenzialità di sviluppo, l'irrigazione e l'eliminazione delle piante infestanti. In caso di situazioni di criticità, legate alla carenza idrica, alla presenza di piante non adeguatamente sviluppate, o alla presenza ulteriore di infestanti, tali interventi dovranno essere comunque protratti fino al definitivo affrancamento degli elementi arboreo-arbustivi messi a dimora;
- 5) al fine di monitorare l'effettivo stato di attecchimento della vegetazione nelle aree a parcheggio, dovrà essere predisposta e trasmessa all'Amministrazione Comunale, entro il 30 giugno di ogni anno, per i primi cinque anni dall'impianto o comunque fino alla cessione delle aree, una relazione tecnica e descrittiva delle opere realizzate riportante la sintesi dei rilievi effettuati e la documentazione fotografica attestante lo stato di attecchimento delle essenze arboree ed arbustive messe a dimora;
- 6) dovrà essere individuata una adeguata soluzione progettuale al fine di garantire che gli ingressi e le uscite dalla nuova strada di lottizzazione nella parte sud del comparto verso via vicinale Madonna siano effettuati in sicurezza;
- 7) dovrà essere effettuato un monitoraggio acustico in corrispondenza dei piani più alti delle facciate sud e ovest dell'edificio adibito a struttura socio-sanitaria entro tre mesi dalla data di fine lavori relativa a tale edificio; il monitoraggio dovrà essere eseguito nel periodo di riferimento diurno e notturno secondo le norme vigenti al fine di verificare i limiti assoluti e differenziali e dovrà essere riferito ad periodo con almeno un giorno feriale;
- 8) dovrà essere effettuato un monitoraggio presso tutti i ricettori residenziali presenti all'interno del perimetro del PUA (almeno 4 misure), da eseguirsi in un periodo con almeno un giorno feriale e che comprenda sia il periodo diurno che quello notturno al fine di verificare il rispetto dei limiti acustici vigenti. Tale monitoraggio dovrà essere effettuato entro tre mesi dalla data di fine lavori nei ricettori adiacenti ai comparti che saranno completati.

- 9) i risultati del monitoraggio dovranno essere trasmessi al Comune di Cesena entro un mese dalla loro realizzazione, sotto forma di relazione descrittiva firmata da un tecnico competente in acustica; nel caso si registrino degli sforamenti dei limiti di legge, dovranno essere descritti e valutati gli interventi mitigativi che si intendono adoperare nonché le tempistiche di attuazione degli stessi;
- b) DI DARE ATTO che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- c) DI STABILIRE, ai sensi dell'art. 25 della LR 4/2018, che la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere presentata al Comune di Cesena o eventualmente agli altri soggetti individuati per la verifica;
- d) DI STABILIRE l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il procedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- e) DI DARE ATTO, che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa e non altera gli equilibri di bilancio;
- f) DI TRASMETTERE copia della presente determina al proponente, all'Azienda U.S.L. della Romagna, alla Provincia di Forlì-Cesena Servizio Pianificazione Territoriale, ad Arpa Servizio Territoriale di Forlì-Cesena Unità Presidio Territoriale di Cesena e alla Regione Emilia-Romagna Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale;
- g) DI PUBBLICARE, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web del Comune di Cesena;
- h) DI DARE ATTO, che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative e amministrative richiamate in parte narrativa;
- i) DI RENDERE NOTO infine che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 (sessanta) giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 (centoventi) giorni; entrambi i suddetti termini trovano decorrenza dalla data di pubblicazione sul BURERT del presente provvedimento.

DETERMINAZIONE N. 2012/2021

SETTORE PROPONENTE

Sottoscritta ai sensi dell'art. 107, comma 3, del Decreto Legislativo n.267/2000.