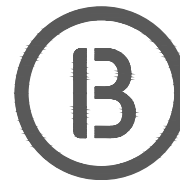


# STUDIO ASSOCIATO BARBIERI

ARCH. RICCARDO BARBIERI  
ARCH. ING. FILIPPO BARBIERI  
ARCH. LORENZO TAPPI  
info@studioassociatobarbieri.it  
studioassociatobarbieri@pec.it

VIALE OSSERVANZA 145  
47521 CESENA (FC)  
T/F +39 0547.611227



## COMUNE DI CESENA

### Progetto

Richiesta approvazione P.U.A. 03/02 AT4b  
Case Frini Via Assano - Via Madonna, Cap 47521, Cesena (FC)

### Committente

Rocchi 2010 S.r.l.  
Via dei Mille n. 5, 47121 Forlì (FC)  
P.IVA 03315850408  
L.R. Sig. Alberani Alessandro  
C.F. LBRLSN45R28D704R

Albergo Olimpia s.n.c. di Baldinini Gimmi  
Via Alberazzo n. 990, 47039 Savignano sul Rubicone (FC)  
P.IVA 01734560400  
L.R. Sig. Baldinini Gimmi  
C.F. BLDGMM45B16I027I

Sig.ra Bastoni Adriana  
C.F. BSTDRN40A62D899Z

Sig.ra Zacchi Mafalda  
C.F. ZCCMLD63D57C573V

### Progetto Architettonico

Arch. Riccardo Barbieri  
CF: BRBRCR47D04C573N  
Viale Osservanza n. 145, 47521 Cesena (FC)  
riccardo.barbieri@archiworldpec.it

APRILE 2022

Integrazioni

Firma committenti

Timbro e firma progettisti

VAS (SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE)

Allegato  
14.1

---

COMUNE DI CESENA  
PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

---

COMMITTENTE

Rocchi 2010 S.r.l.  
Via dei Mille n. 5, 47121 Forlì (FC)

Albergo Olimpia s.n.c. di Baldinini Gimmi  
Via Alberazzo n. 990, 47039 Savignano sul Rubicone (FC)

Sig.ra Bastoni Adriana  
C.F. BSTDRN40A62D899Z

Sig.ra Zacchi Mafalda  
C.F. ZCCMLD63D57C573V

---

Richiesta approvazione P.U.A. 03/02 AT4b  
Case Frini Via Assano - Via Madonna, Cap 47521, Cesena (FC)

---

Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale  
Procedura di V.A.S. (Valutazione Ambientale Strategica)  
D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Aprile 2022

 **ingegneria  
ambientale  
ing. dante neri**

  
Via Bainsanti n. 24 - 47128 Forlì (FC)  
cell. 338 1544058 - email: dante@interfree.it  
Albo Ing. Forlì-Cesena n° 1766  
P. IVA 03113180404  
C.F. NREDNT70C15D704X

---

Premessa .....	3
a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;.....	4
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma; .....	9
c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;.....	10
d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228. ....	12
e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale; .....	13
f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi; .....	14
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma; .....	30
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste; .....	31
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;.....	32
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti. ....	33

## PREMESSA

---

Il piano/progetto analizzato, per le sue caratteristiche, è sottoposto alla procedura di VAS (valutazione Ambientale Strategica) secondo il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale e la L.R. 4/2018.

In specifico, i presupposti legislativi vigenti, desunti al comma 2 dell'art. 6 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii. dispongono la Valutazione Ambientale Strategica per tutti i piani (lettera a) "che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto".

Il caso di studio rientra in tale casistica in quanto:

- Prevede la realizzazione di un parcheggio pubblico/ad uso pubblico di 483 posti. La soglia per la redazione del Rapporto Ambientale della procedura di VAS è di 500 posti;
- Le norme richiamate prevedono per tali soglie il rimando al DMA del 30/03/2015 che prevede la riduzione (50% per i parcheggi) qualora il progetto sia localizzato in adiacenza (1 km di raggio) di altri progetti similari. In virtù del fatto che l'area di studio è ubicata nei pressi dell'area Montefiore in cui sono presenti parcheggi pubblici in numero superiore a 500, la soglia diviene pari a 250 posti.

Alla luce di tali evidenze si procede alla redazione del Rapporto Ambientale secondo l'art. 13 del Dlgs 152/2006 e s.m.i..

**Il presente documento rappresenta la sintesi non tecnica del rapporto ambientale** che è la **relazione sintetica** nella quale si **individuano, descrivono e valutano gli impatti significativi** sulle componenti ambientali coinvolte nelle attività previste dal piano/programma o sue varianti.

Di seguito vengono esaminati i singoli punti analizzati in maniera approfondita nel rapporto ambientale.

**a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;**

---

Di seguito si riportano le motivazioni della richiesta, l'inquadramento dell'area, la descrizione delle opere previste e la planimetria esplicativa dell'intervento (dalla relazione illustrativa di progetto – a cura Studio Associato Barbieri).

*Individuazione e caratteristiche fondamentali dell'area*

L'area oggetto della presente richiesta, situata in località Case Frini di Cesena, ricade nell'ambito della pianura centuriata ed è contigua al centro urbano della frazione di Case Frini nella zona compresa tra via Assano, via N. Iotti e via Madonna.

L'area oggetto della proposta è contigua al centro urbano cittadino, in una zona oggetto di forti trasformazioni edilizie conseguenti anche lo sviluppo recente dell'area Montefiore. La sua destinazione è polifunzionale con prevalente destinazione commerciale che, come indicato nella scheda di programmazione urbanistica che fa parte del piano regolatore generale, dovrà avere la funzioni di integrare, rendere funzionale e completare il comparto in fase di sviluppo del Montefiore.

La sua collocazione a cerniera fra il centro abitato di Case Frini, Via Assano, Via Madonna, il centro urbano e la rotonda che funziona da innesto della "Gronda", la secante e conseguentemente con l'autostrada A 14 la rende un elemento indispensabile al completamento del tessuto polifunzionale di quel brano di città.

Le sue funzioni, improntate essenzialmente al commercio come indicato dalla previsione di PRG, dovranno essere integrate con funzioni direzionali, di artigianato di servizio e logistica atte a completare il comparto esistente che ha avuto negli ultimi tempi un notevole incremento e valorizzazione.

In questo brano di città oggi, oltre ad aree di pregio e di notevole importanza residenziale, sono inserite strutture commerciali e direzionali quale il centro Montefiore in fase di ulteriore sviluppo, gli uffici HERA, gli uffici ed il centro logistico ATR e ampie zone residenziali.

Occorre precisare che i privati proprietari delle aree di trasformazione residenziali polifunzionali adiacenti al sito di intervento, si sono fatti carico, attraverso un accordo con RFI e l'amministrazione comunale, di procedere all'interramento della linea elettrica a 130.000 W.

L'area interessata dalla proposta di piano ha conformazione sostanzialmente regolare, e si pone fra due maglie della centuriazione romana oggi non più leggibili ed è facilmente accessibile dalla secante, attraverso via Spadolini. E' facilmente fruibile da tutto il centro urbano e si ricollega con la viabilità nazionale e con l'autostrada A/14 attraversa la viabilità creata con la "gronda".

Inoltre, è direttamente collegata con tutta la zona dei quartieri cervese Sud e nord, dei quali è la cerniera di collegamento con il centro urbano.

*Accessibilità e viabilità*

L'area oggetto della proposta è collegata al centro urbano di cui farà parte integrante attraverso la rotonda Merzagora e Via Giovanni Spadolini, e attraverso via Nilde Iotti che verrà potenziata e adeguata alle nuove funzioni. La rotonda Edmeo Lugaresi la collega alla secante e tramite la "Gronda" avrà una via preferenziale di collegamento con l'autostrada A14.

Questa viabilità la mette in condizioni di poter avere uno sviluppo funzionale importante senza interferire minimamente con il tessuto urbano esistente. La nuova viabilità interna si innesterà sulle vie esistenti avendo particolare attenzione alla realizzazione anche delle piste ciclo pedonali che, dal nuovo comparto si collegheranno all' esistente realizzando anche quei miglioramenti necessari al suo sviluppo.

La proposta di sviluppo dell'area oggetto d'intervento nel rispetto della conformazione storica della centuriazione si attesta su un asse ortogonale a via Lotti, parallelo quindi alla maglia della centuriazione che ha su via Assano il decumano di riferimento.

L'accesso all'area, considerata la particolarità delle sua destinazione, avviene attraverso la rotonda Merzagora e via Nilde Lotti che, in quanto compresa nel perimetro dell'area d'intervento, verrà adeguata alla nuova funzione di accesso alla zona di sviluppo.

Al fine di non gravare sia la via Assano che la via Madonna da un traffico con caratteristiche particolari e dovendo servire una zona Polifunzionale, sia l'accesso che l'uscita dall' area di intervento avverrà quindi da via Nilde Lotti mentre al suo interno verranno previsti ampi parcheggi, oltre ad un'ampia rotonda di ritorno per garantire il traffico in uscita dal comparto.

I parcheggi interni dimensionati secondo lo standard previsto in PRG sono atti a soddisfare le esigenze che le destinazioni d'uso previste dal piano consentiranno.

La viabilità consiste quindi nel potenziamento di via Nilde Lotti dal suo innesto in via Merzagora fino all'innesto in via Madonna con una sezione stradale atta al traffico pesante avente carreggiata di ml. 6,50 oltre a pista ciclabile e marciapiedi adeguati.

La viabilità interna all' intervento, elemento di spina e punto organizzativo e funzionale del nuovo intervento presenta una sezione stradale con una carreggiata da ml. 8,00 che consente agevolmente le manovre dei mezzi di trasporto a servizio delle aziende, con alberature importanti atte a sottolineare la spina dorsale dell'intervento edilizio.

La destinazione prevista nella scheda di piano che classifica l'area d'intervento come area polifunzionale di trasformazione a prevalente destinazione commerciale prevede già al suo interno una medio grande struttura commerciale con destinazione non alimentare (mq. 2.500) di superficie di vendita.

L' intervento complessivo in capo alla Rocchi 2010 S.r.l., Albergo Olimpia Srl, e proprietà Zacchi e Bastoni verrà realizzato in un unico stralcio dotato di tutti gli standard di competenza previsti dal PRG e dalle leggi vigenti.

Le parti non aderenti all'intervento restano comunque completamente autonome ed eventualmente nella possibilità di realizzare uno stralcio indipendente e perfettamente autonomo.

Si precisa comunque che i non aderenti hanno comunque formalizzato la volontà di non partecipare al piano. L'impianto Urbanistico tende a privilegiare la fruibilità delle aree di verde pubblico concentrandone la loro consistenza su due macro aree, una che funziona da barriera verso la residenza esistente e su via Madonna, mantenendone le caratteristiche, e una su Via Assano.

Questi due polmoni verdi isolano la parte polifunzionale realizzata lungo l'asse distributivo centrale e ammortizzano il suo impatto sul territorio circostante.

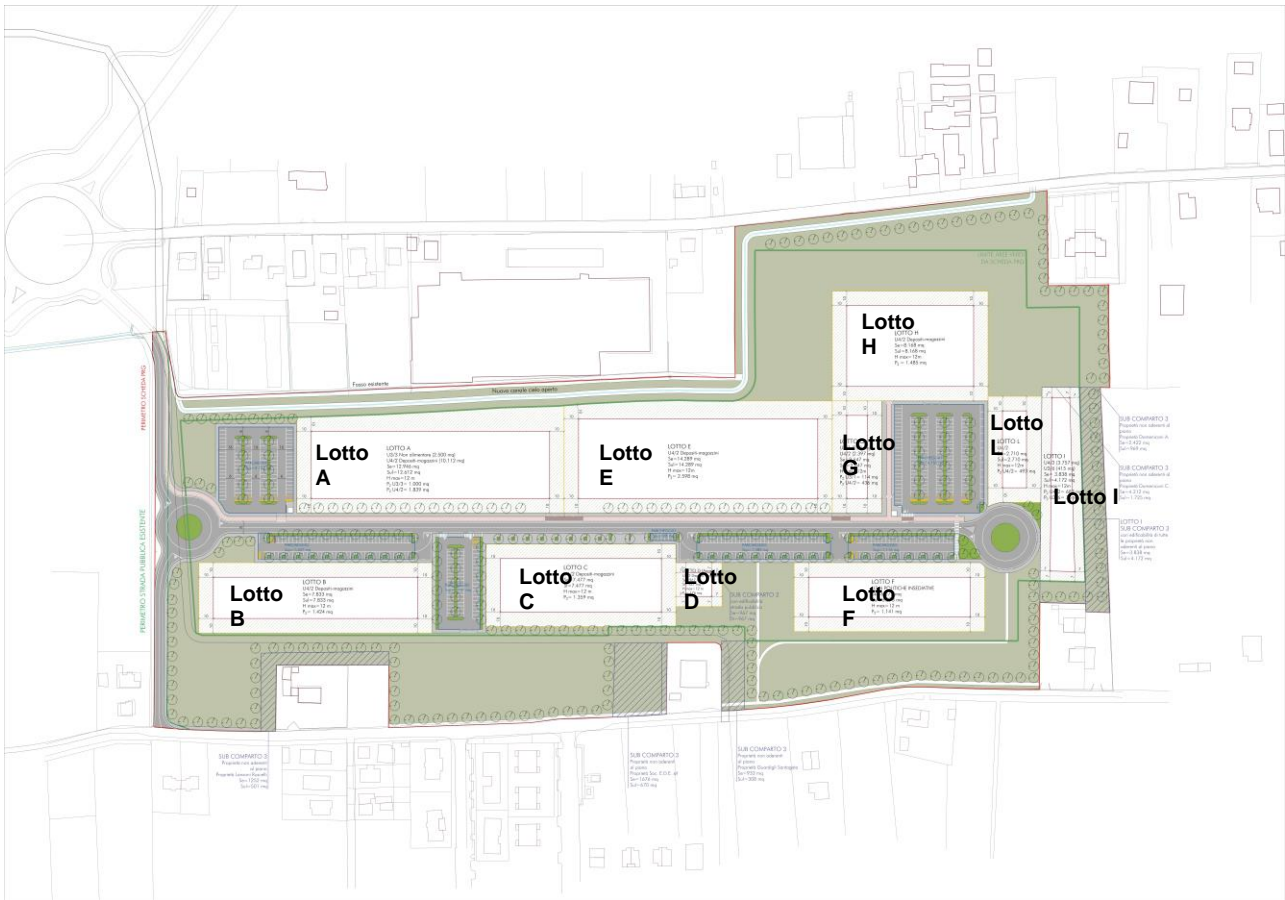


Inquadramento dell'area di intervento.





## Planimetria di progetto



## Superfici e destinazioni d'uso dei lotti

COMPARTO	USI	Se (mq) Superficie del lotto	Sul (mq)	P2 standard (mq)
1	<b>Lotto A</b> U3/3 - Medio grandi strutt. vendita Non alimentare (2.500 mq)	12.946,00	12.612,00	2.839,00
	U4/2 - Deposito e magazzini (10.112 mq)			
1	<b>Lotto B</b> U4/2 - Deposito e magazzini	7.833,00	7.833,00	1.424,00
1	<b>Lotto C</b> U4/2 - Deposito e magazzini	7.477,00	7.477,00	1.359,00
2	<b>Lotto D</b> U4/2 - Deposito e magazzini	967,00	967,00	176,00
Strada pubblica				
1	<b>Lotto E</b> U4/2 - Deposito e magazzini	14.289,00	14.289,00	2.598,00
1	<b>Lotto F</b> U3/6 - Artigianato di servizio - interesse pubblico	6.273,00	6.273,00	1.141,00
1	<b>Lotto G</b> U3/1 - Esercizi di vicinato (250 mq)	2.647,00	2.647,00	550,00
	U4/2 - Deposito e magazzini (2.397 mq)			
1	<b>Lotto H</b> U4/2 - Deposito e magazzini	8.168,00	8.168,00	1.485,00
3	<b>Lotto I</b> U3/6 - Artigianato di servizio - interesse pubblico (415 mq)	3.838,00	4.172,00	758,00
Non aderenti al piano	U4/2 - Deposito e magazzini (3.757 mq)			
1	<b>Lotto L</b> U4/2 - Deposito e magazzini	2.710,00	2.710,00	493,00
<b>Totale</b>		<b>67.148,00</b>	<b>67.148,00</b>	<b>12.823,00</b>



## **Obiettivi del piano e Rapporti con altri piani e programmi**

L'obiettivo del Piano è quello di realizzare la previsione urbanistica che lo riguarda seguendo le specifiche norme vigenti che regolano tale attuazione.

Per quanto riguarda il rapporto con gli strumenti di Pianificazione, si riportano di seguito le analisi relative al confronto con i seguenti piani:

- PRG
- PTCP
- Piano di Tutela delle Acque
- PAIR 2020
- Piano Stralcio di Bacino per il Rischio Idrogeologico e Piano di gestione del rischio alluvioni
- Zonizzazione acustica

Dalle analisi eseguite, si evidenzia che il progetto proposto risulta compatibile con gli strumenti analizzati.

***Dall'analisi degli strumenti di pianificazione non si evincono elementi ostativi alla realizzazione del progetto.***

***In conclusione alle analisi dello strumento urbanistico esaminato (PTCP), si evidenzia la compatibilità dell'attività con tutte le previsioni/vincoli urbanistiche, territoriali ed ambientali esaminate.***

**b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;**

---

L'area di intervento è ubicata nel quadrante nord-est della città in adiacenza della Secante (uscita Stadio) e della linea ferroviaria Bologna-Ancona.

La zona è caratterizzata da un tessuto urbano prevalentemente di tipo residenziale.

Il sito di progetto non è ad oggi urbanizzato ma risulta pianificato dal PRG. Il progetto presentato rappresenta il naturale completamento delle funzioni ad oggi presenti che vengono integrate e rafforzate.

Nell'ipotesi di non modificare lo stato attuale si prevede comunque una evoluzione del sito verso una vocazione direzionale commerciale terziaria come già previsto dal PRG vigente.

Lo stato dell'ambiente attuale non è caratterizzato da specifiche emergenze naturali-ambientali e paesaggistiche. I principali segni del territorio sono individuabili nelle infrastrutture di trasporto: linea ferroviaria e Secante.

In virtù della presenza della linea FS e della Secante il sito è caratterizzato da un clima acustico condizionato da tali infrastrutture che, nello scenario di progetto non subirà modifiche sostanziali.

Non si evidenziano altre particolari problematiche legate alle principali tematiche ambientali:

- la fauna e la flora;
- il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;
- i beni materiali ed il patrimonio culturale;

**c) caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;**

---

Come specificato al punto precedente, le aree di intervento sono ubicate nella zona urbana nord-est della città in adiacenza della Secante e della linea FS Bologna-Ancona.

La principale caratteristica di tali zone è la vocazione residenziale e direzionale commerciale come evidenziato dallo stato di fatto e dagli strumenti urbanistici comunali vigenti.

L'area non presenta caratteristiche di pregio in termini ambientali e paesaggistici e risulta caratterizzata dalla presenza delle emergenze infrastrutturali e urbanistiche indicate.

Tali caratteristiche peculiari del territorio consentono un inserimento idoneo degli interventi progettuali previsti che si configurano come il naturale completamento dell'area commerciale-direzionale-terziaria esistente.

Le figure seguenti individuano l'area d'intervento su foto aerea.







- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.**
- 

Si rimanda alle considerazioni precedenti e seguenti.

Le aree di intervento sono escluse da specifici vincoli ambientali con particolare riferimento a quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.



- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;**
- 

L'intervento non risponde direttamente a nessun obiettivo di protezione ambientale stabilito a livello internazionale, comunitario, ecc.

I vari aspetti ambientali sono stati affrontati nel corso della progettazione dell'intervento al fine di rendere l'insediamento compatibile e sostenibile.

Per tutte le specifiche si rimanda ai paragrafi seguenti.

A titolo esemplificativo si riportano i principali interventi previsti/realizzati in relazione ai precedenti progetti autorizzati:

- riqualificazione della strada di accesso e realizzazione di una rotatoria al fine di rendere agevole l'ingresso/uscita dall'area di intervento;
- verifica della sostenibilità dell'intervento in termini di fattori di pressione sulle reti dei sottoservizi;

- f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;**
- 

Le principali tematiche ambientali approfondite nel seguente documento sono analizzate attraverso lo schema metodologico seguente:

#### 1. CARATTERIZZAZIONE STATO ATTUALE

- analisi dei flussi di traffico attuali: esecuzione di rilievi di campo specifici, utilizzo dei dati bibliografici esistenti e degli strumenti urbanistici specifici (Piano del Traffico);
- verifica del reticolo stradale esistente – capacità, livelli di servizio, sicurezza;
- caratterizzazione delle sorgenti di impatto acustico esistenti e ricostruzione del clima acustico in funzione dei potenziali recettori presenti nell'area di intervento;
- analisi, caratterizzazione e verifica della componente aria: utilizzo degli strumenti di Pianificazione esistenti (report ARPA)
- analisi e verifica del sistema dei sottoservizi (reti fognarie e depurazione, reti acquedottistiche, gas, energia): linee esistenti, criticità;
- invarianza idraulica – stato attuale di impermeabilizzazione del suolo e caratterizzazione dei potenziali recettori (fogne bianche, canali di bonifica consorziali, ecc...) in termini di criticità idraulica;
- ciclo dei rifiuti: verifica delle eventuali criticità esistenti;
- geologia ed idrogeologia – stato dei terreni, vulnerabilità della falda, vincoli, ecc..
- inserimento urbanistico, paesaggio: caratterizzazione stato attuale;
- analisi energetica: stima dei fabbisogni

#### 2. CARATTERIZZAZIONE STATO FUTURO

- flussi di traffico stimati sulla base delle attività insediabili (usi ammessi);
- verifica delle previsioni infrastrutturali presenti negli strumenti di pianificazione (PRIM);
- verifica del reticolo stradale di previsione in termini di capacità, livelli di servizio, sicurezza;
- stima e caratterizzazione delle sorgenti di impatto acustico previste dagli interventi;
- stima e caratterizzazione delle sorgenti di inquinamento atmosferico previste dagli interventi stimate sulla base dei flussi di traffico attesi e delle attività insediabili;
- sistema dei sottoservizi – verifica delle linee di progetto (adeguamenti, nuovi progetti);
- invarianza idraulica – stato futuro di impermeabilizzazione del suolo e caratterizzazione dei potenziali recettori (fogne bianche, canali di bonifica consorziali, ecc...) in termini di criticità idraulica;
- ciclo dei rifiuti: verifica dell'incremento della produzione e delle tipologie;
- geologia ed idrogeologia – verifica dell'intervento previsto in termini di compatibilità con suolo e sottosuolo;
- modifica del sistema paesaggistico ed inserimento nel contesto esistente;

- risorse energetiche: verifica dei possibili utilizzi di fonti energetiche alternative che siano compatibili con le esigenze delle attività ammesse;

Sulla base delle analisi dei punti precedenti saranno indicati, dove necessario, interventi di mitigazione/compensazione degli impatti.

Di seguito si riportano le sintesi/conclusioni delle principali analisi sviluppate.

## **ACUSTICA**

Si riporta una sintesi del documento specialistico (allegato alla documentazione presentata) redatto da Marcello Biguzzi cui si rimanda per tutte le specifiche.

È stato ritenuto necessario valutare i livelli di rumore presenti nell'area mediante un'indagine fonometrica,

*Vista delle postazioni di misura e dei ricettori sensibili R1, R2 ed R3*



## CONCLUSIONI

In conclusione quindi si ritiene di poter dichiarare quanto segue:

1. *i Livelli Continui Equivalenti di pressione sonora [LAeq in dB(A)] che si avranno presso l'intera lottizzazione, saranno pertanto inferiori, in entrambi i periodi di riferimento, a quelli limite assoluti di immissione previsti per la Classe IV;*
2. *ai ricettori sensibili civili abitazioni nei lotti limitrofi continueranno ad essere rispettati i limiti previsti per la Classe III e risulterà rispettato il criterio differenziale.*

Non risultano pertanto necessarie opere di mitigazione.

### ARIA

Per quanto riguarda la problematica specifica, le attività di progetto saranno caratterizzate dal flusso di traffico indotto in ingresso ed uscita dal nuovo sito. Ad oggi, non essendo note le reali attività da insediare, e considerando le possibili destinazioni d'uso ammesse (terziario, commerciale, depositi), si può prevedere che non saranno presenti sorgenti ad emissione in atmosfera apprezzabile in quanto tali "USI" non hanno specifiche necessità in tale senso.

Per effettuare la verifica di sostenibilità dell'intervento è necessaria la conoscenza della situazione attuale al fine di poter determinare l'impatto indotto dalla nuova previsione che verrà stimato considerando il flusso di traffico indotto.

Si procede secondo lo schema seguente, utilizzando i seguenti dati/documenti:

- analisi dello stato attuale e dello scenario futuro di previsione
  - report 2019 ARPA
  - Stima delle esternalità indotte dalle sorgenti esistenti e di progetto;

## La qualità dell'aria in sintesi in Provincia

### PM<sub>10</sub>- Stato attuale

La media annuale del PM10 è da tempo entro i limiti. Nel 2019 è stato superato il limite massimo di 35 superamenti della media giornaliera di 50 µg/m<sup>3</sup>.

### PM<sub>10</sub>- Trend di lungo periodo

Per quanto la media annuale sia da tempo entro i limiti di legge, il numero massimo di superamenti giornalieri è ancora molto legato alle condizioni meteorologiche e non è detto che sia rispettato anche nel 2019.

---

### PM<sub>2.5</sub>- Stato attuale

La media annuale del PM2.5 è da tempo entro i limiti in tutte le stazioni della rete provinciale.

### PM<sub>2.5</sub>- Trend di lungo periodo

Per quanto la media annuale sia da tempo entro i limiti di legge, non si nota alcun particolare miglioramento nelle concentrazioni misurate.

---

### NO<sub>2</sub>- Stato attuale

Non si registrano da tempo superamenti del limite massimo orario per questo inquinante. Anche la media annuale è da tempo entro i limiti.

### NO<sub>2</sub>- Trend di lungo periodo

Per quanto la media annuale sia da tempo entro i limiti di legge e non si registrino più superamenti della media oraria, i livelli di NO2 non sono in apprezzabile calo.

---



### O<sub>3</sub> - Stato attuale

L'anno è stato caratterizzato da un numero più ridotto di superamenti rispetto all'anno precedente, ma i limiti di legge non sono rispettati.

### O<sub>3</sub> - Trend di lungo periodo

La natura secondaria dell'ozono non è di facile controllo. Il trend di lungo periodo per questo inquinante non è in miglioramento apprezzabile.

---

### C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> - Stato attuale

Da tempo non si hanno superamenti per questo inquinante.

### C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> - Trend di lungo periodo

Per quanto non sia apprezzabile un miglioramento significativo negli ultimi anni, i valori registrati sono ormai bassi ed entro i limiti di legge. Per questo motivo si ritiene che la situazione del benzene relativamente al trend sia comunque positiva.

### CO - Stato attuale

Da tempo non si hanno superamenti per questo inquinante.

### CO - Trend di lungo periodo

Per quanto non sia apprezzabile un miglioramento significativo negli ultimi anni, i valori registrati sono ormai vicini al limite di quantificazione strumentale. Per questo motivo si ritiene che la situazione del monossido di carbonio relativamente al trend sia comunque positiva.

Si evidenzia uno stato di qualità dell'aria senza particolari criticità caratterizzato da un trend in miglioramento.

Nel seguito si analizza l'impatto indotto dall'insediamento proposto e si stima la capacità di rimozione delle aree verdi previste a compensazione delle esternalità prodotte.

Dall'analisi delle possibili attività da insediare, ad oggi, si può prevedere che le uniche sorgenti emissive saranno dovute ai flussi di traffico indotti.

#### *Emissioni flussi di traffico*

Si riportano i dati ricavati dalle analisi del paragrafo successivo a cui si rimanda per tutte le specifiche.

traffico indotto			traffico max orario	
TGM			Pesanti	
Leggeri	Pesanti	Totale	leggeri	(non si sovrappone al flusso max orario dei mezzi leggeri)
1523	29	1552	460	7

Si utilizzano le analisi effettuate nell'esame del sistema viario per verificare l'incidenza del progetto sul reticolo viario nello scenario corrente (dati PUMS rilievi e stime).

In particolare, il riferimento più significativo, visto che l'inquinante di riferimento è il PM10 (il cui limite è relativo alla media oraria giornaliera), è la verifica dell'incidenza del flusso di previsione sul TGM.

Analizzando in via cautelativa solamente le arterie principali di riferimento intorno all'area di studio si evincono i seguenti valori (considerando che il traffico max sia pari al 9% del TGM secondo dati statistici).

	TGM	
	leggeri	pesanti
via Assano dir Rimini	867	33
via Assano dir Cesena	7222	133
via Spinelli	9267	122
via Vicinale Madonna-via G. Falcone-via del Mare	1922	0
via Cesenatico	14333	756
Via Kennedy	10967	356
gronda	10122	589
via Spadolini nord	9633	200
via Spadolini sud	12044	256
Secante	25000	2778
viale Marconi (SS9)	12433	511
viale Oberdan (SS9)	12156	522
totale	125967	6256
Flusso indotto PUA Rocchi	1523	29
Incidenza %	1,2%	0,5%

Si stimano valori di incidenza massimi pari a circa l'1% (veicoli leggeri) che possono essere considerati pressochè trascurabili.

Si sottolinea che, in un'ottica generale, l'analisi di qualità dell'aria, ed i processi diffusivo/dispersivi che regolano i fenomeni di distribuzione degli inquinanti, non sono influenzati solamente dalle sorgenti ubicate nelle immediate vicinanze rispetto alla zona di analisi.

È più corretto considerare una porzione di territorio più ampia in modo da tenere in conto tutte le potenziali sorgenti emissive.

Considerando quindi un quadrante di riferimento con lato pari ad almeno 3-4 km si ottengono valori di incidenza nulli in quanto i valori "ante operam" risentirebbero maggiormente dei flussi presenti in una porzione di territorio maggiore.

Si evidenzia inoltre che il flusso indotto dall'insediamento di progetto è quasi prevalentemente di tipo leggero e quindi caratterizzato da minori valori dei fattori di emissione rispetto ai flussi di mezzi pesanti.

Dato che le emissioni inquinanti veicolari sono proporzionali al numero di veicoli considerati ed alla tipologia degli stessi, si evince che l'impatto sulla componente atmosfera dell'insediamento di progetto risulta di scarso significato e non modifica lo scenario attuale.

Tale conclusione può essere ritenuta corretta per valutazioni a scala territoriale, mentre per analisi relative ai singoli recettori (ad esempio case sparse, ecc..) è necessario effettuare stime più dettagliate utilizzando simulazioni modellistiche delle dispersioni in atmosfera degli inquinanti e di dati sulle sorgenti emissive di progetto.

Si evidenzia comunque che i flussi veicolari indotti dal nuovo insediamento di progetto, per la loro consistenza rappresentano una sorgente priva di particolari criticità in termini di emissioni in atmosfera dato che i valori massimi orari per tratto viario risultano pari a circa 400 veicoli leggeri (pari a circa 6-7 veicoli al minuto) sulla nuova arteria di progetto mentre nel reticolo esistente i valori massimi sono pari a 138 veicoli leggeri.

### *Conclusioni*

Alla luce delle analisi effettuate si ritiene che l'area di intervento e le attività di progetto siano compatibili con il territorio circostante in termini di impatto sulla componente atmosfera.

Tali conclusioni derivano dalla verifica della scarsa incidenza delle esternalità prodotte (in termini di emissioni dei flussi veicolari) rispetto allo scenario attuale che risulta condizionato dalla presenza della Secante e delle altre arterie limitrofe che, in termini di emissioni in atmosfera, rappresentano la sorgente predominante.

Rispetto a tali sorgenti le esternalità prodotte dall'insediamento di progetto risultano pressochè trascurabili.

Il progetto prevede la realizzazione di consistenti aree verdi che avranno anche funzioni di filtro e mitigazione degli impatti e quindi utili all'abbattimento delle emissioni inquinanti emesse con particolare riferimento al traffico indotto che si ritiene potrà essere in gran parte compensato da tali aree.

Si considerano i seguenti fattori medi per la rimozione del PM10.

alberi totali	250
rimozione PM10 media per ogni albero in g/anno (media tra Tilia, Celtis e Acer)	129,7
rimozione g/anno totale	32417
rimozione kg/anno totale	32
% rimozione del PM10 emesso dal traffico indotto dal PUA	75%

Dall'analisi preliminare eseguita si evince che le emissioni di PM10 (inquinante di riferimento) sono pressochè completamente compensate dalle aree verdi presenti nell'area pubblica.

### **MOBILITÀ**

L'analisi del sistema viario verrà effettuata partendo dalla caratterizzazione della situazione esistente in termini di flussi di traffico ed adeguatezza della rete viaria. Verranno poi stimati i flussi indotti dall'intervento di progetto e distribuiti sulla rete viaria di interesse.

Per gli scenari analizzati verranno valutati i principali parametri utili alla verifica della sostenibilità del reticolo viario (capacità, livello di servizio, congestione ecc...).

Strategicamente il nuovo intervento si inserisce tra i grandi assi viari rappresentati dalla Secante (collegamento diretto con la E45) e dalla strada di Gronda (collegamento diretto con A14).

Il collegamento con il reticolo viario esistente verrà realizzato attraverso una rotatoria di progetto sulla via Leonilde lotti che verrà allargata e sistemata. Da tale arteria il flusso veicolare sarà principalmente diretto/in arrivo verso/dalla rotatoria esistente sulla via Assano. Tale infrastruttura rappresenta il principale collegamento alla rete attuale.

Il sistema dell'accessibilità odierna e di progetto risulta ampiamente in grado di smaltire considerevoli flussi veicolari.

Nelle figure seguenti si individuano i tratti viari principali ed i collegamento con il reticolo esistente.



Con le linee rosse tratteggiate si indicano gli interventi da realizzare.

tratto	strada
1	gronda
2	via Assano
3	viadotto Kennedy
4	via Spinelli

5	via Spadolini nord
6	via Vicinale Madonna-via G. Falcone
7	via Cesenatico
8	via Spadolini sud
9	Secante
10	viale Oberdan
11	viale Marconi

Al fine di verificare la sostenibilità dell'insediamento di progetto si procede analizzando i seguenti scenari:

- stato attuale
  - caratterizzazione della rete viaria attuale e verifica dei principali parametri: descrizione dei flussi di traffico presenti (quantità e qualità), calcolo del flusso massimo ammissibile, verifica del livello di servizio per il flusso massimo e medio orario;
- stato futuro
  - realizzazione dell'intervento di progetto: caratterizzazione del traffico indotto e distribuzione sul reticolo viario. Si ripetono le verifiche sulla rete viaria effettuate per lo stato attuale;

L'analisi viene effettuata sui percorsi indicati in precedenza che sono stati oggetto di uno specifico monitoraggio. Tali rilievi sono stati eseguiti nella giornata di venerdì 1 aprile 2022 dalle 17,30 alle 19. Tale giorno e tale orario si ritengono quelli più critici dal punto di vista dei volumi di traffico presenti sulla rete viaria e indotti dall'insediamento di progetto.

### **Stato attuale**

La situazione attuale descrive lo scenario esistente ad oggi. Si specifica che la caratterizzazione dello stato odierno (eseguita tramite rilievi sul posto) "contiene" anche l'ampliamento del centro commerciale Montefiore ubicato nelle immediate vicinanze.

Per la verifica di tale stato si procede secondo lo schema seguente:

- caratterizzazione del traffico: flussi max orari, flussi medi orari giornalieri, percentuale di mezzi pesanti;
  - ✓ osservazioni dirette sui tratti viari indicati in precedenza.
- analisi della rete viaria
  - ✓ calcolo del flusso massimo ammissibile e della capacità della strada;
  - ✓ classificazione delle strade interessate secondo le norme vigenti;
  - ✓ verifica del livello di servizio richiesto per il flusso medio e massimo orario;
  - ✓ verifica delle intersezioni interessate dal flusso veicolare;

I tratti stradali considerati sono stati descritti in precedenza.

Tali arterie risultano interessate dal traffico di progetto e quindi dal potenziale impatto sulla rete viaria dell'intervento.



### Verifica dei parametri per traffico max orario

Analizzando i risultati si evidenzia che:

- il LdS per il traffico medio orario e massimo orario è sempre verificato;
- il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano medio-alti valori del potenziale di riserva;
- si evidenziano valori della congestione massimi pari a 3 per la SS9 e Via Spadolini sud e via Cesenatico che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata;
- tali risultati derivano anche dall'osservazione diretta effettuata durante i rilievi eseguiti nell'ora di punta del venerdì pomeriggio che non hanno evidenziato particolari problematiche soprattutto in riferimento alle code alle intersezioni a rotatoria interessate dal flusso veicolare indotto nello scenario attuale;

Inoltre si è proceduto alla verifica delle intersezioni a rotatoria monitorate analizzando i principali parametri di riferimento: capacità e livello di servizio.

Tali parametri sono verificati tramite le seguenti metodologie:

- Capacità di entrata: SETRA, CETUR;
- Livello del Servizio LOS: Highway Capacity Manual (HCM);

Nella figura seguente si individuano le rotatorie oggetto di verifica.



- Rotatoria A: Merzagora
- Rotatoria B: Lugaresi
- Rotatoria C: Domeniconi

Le analisi evidenziano, anche nelle condizioni di maggior sollecitazione, la piena compatibilità dei parametri Capacità e Livello di Servizio.

Il valore A per il parametro LOS evidenzia l'assenza di criticità dei rami delle rotatorie.

***Alla luce delle analisi effettuate, si evidenzia che allo stato attuale la rete viaria di interesse non presenta particolari criticità.***

### Stato di progetto

Si procede seguendo lo schema utilizzato per le analisi riguardanti lo scenario attuale.

Si specifica che il traffico indotto dall'area di progetto si distribuisce all'interno del periodo diurno (6 – 22).



9	Secante	15%	50%	69	4
11	viale Marconi (SS9)	10%		46	
10	viale Oberdan (SS9)	10%		46	

Si ripetono le analisi dei parametri precedenti per verificare l'incidenza del progetto sul reticolo viario.

Analizzando i risultati si evidenzia che:

- il LdS per il traffico medio orario e massimo orario è sempre verificato;
- il traffico massimo ammesso per corsia non viene mai superato e si notano medio-alti valori del potenziale di riserva;
- si evidenziano valori della congestione massimi pari a 3 per la SS9 e Via Spadolini sud e via Cesenatico che evidenziano l'assenza di particolari criticità sui tratti della rete considerata;
- tali risultati derivano anche dall'osservazione diretta effettuata durante i rilievi eseguiti nell'ora di punta del venerdì pomeriggio che non hanno evidenziato particolari problematiche soprattutto in riferimento alle code alle intersezioni a rotatoria interessate dal flusso veicolare indotto nello scenario attuale;
- si stima un peggioramento per la Gronda che passa da LdS 1 a 2 denotando l'assenza di criticità;

Per le rotatorie analizzate non ci sono modifiche del livello di servizio che risulta sempre pari ad "A" a testimonianza della scarsa incidenza della variante presentata e dell'assenza di criticità.

Per quanto riguarda il sistema della sosta, lo stato di progetto garantisce in maniera ampiamente efficace le potenziali esigenze del comparto sulla base delle specifiche norme vigenti.

***Alla luce delle analisi effettuate, si evidenzia che la rete viaria di interesse ed il sistema della sosta non presentano particolari problematiche e l'insediamento di progetto risulta pienamente compatibile rispetto al contesto infrastrutturale attuale e di progetto.***

### **Conclusioni**

L'analisi degli scenari ha evidenziato la compatibilità dell'insediamento di progetto considerando le ipotesi sulla stima e distribuzione del flusso veicolare atteso.

Il sistema infrastrutturale esistente e di progetto (rotatorie di ingresso all'area di analisi e di collegamento con le principali arterie interessate dal flusso veicolare e rapido collegamento con le principali arterie comunali e sovracomunali) consentono la piena sostenibilità dell'intervento che non induce criticità nel sistema viario.

Dalle analisi redatte **si può affermare che il sistema viario risulta pienamente compatibile** con il progetto presentato, sia dal punto di vista della capacità di assorbire i **flussi di traffico** che dal punto di vista della **sicurezza stradale intesa in termini di capacità e livello di servizio**.

Tali asserzioni derivano in particolare dalla consapevolezza e caratterizzazione dello scenario attuale descritto attraverso il monitoraggio delle ore di punta che non hanno evidenziato particolari criticità soprattutto nelle intersezioni a rotatoria che consentono la fluida circolazione dei flussi veicolari.

In considerazione degli incrementi previsti si ritiene che il sistema infrastrutturale sia pienamente in grado di garantire la funzionalità della rete viaria senza particolari aggravii e sofferenze per i nodi viabilistici analizzati.

### **RIFIUTI**

L'intervento prevede comparti di tipo commerciale e depositi/magazzini.

Non essendo note le reali attività da insediare non è possibile stimare la produzione di rifiuti.

Alla luce delle possibili destinazioni d'uso si può prevedere che tale comparto avrà prevalentemente rifiuti di tipo "imballaggi" che saranno raccolti in sito e smaltiti attraverso ditte specializzate nella raccolta e recupero.

Non si evidenziano particolari criticità.

### **GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA – SUOLO E SOTTOSUOLO**

Alla luce degli interventi previsti sono state utilizzate le precedenti analisi geologiche che hanno evidenziato la piena compatibilità degli insediamenti e di tutte le opere previste dal progetto.

Nella progettazione di dettaglio dei corpi edilizi dovranno essere eseguiti i necessari approfondimenti.

### **SOSTENIBILITÀ DELLE RETI DEI SOTTOSERVIZI**

Dalla relazione illustrativa di progetto – a cura Studio Associato Barbieri

Il nuovo intervento sarà corredato dei seguenti servizi tecnologici per i quali, nelle tavole di progetto, sono indicati i percorsi di massima, le sezioni previste sempre nell'ottica di uno studio di fattibilità e che hanno ricevuto un parere preliminare da tutti gli enti e società preposti.

- 1- Rete acquedotto: l'intervento previsto rispetta le prescrizioni della società che gestisce il servizio, HERA – In Rete, rilasciato il 18/11/2020 e precisamente le indicazioni per la realizzazione della magliatura delle reti tra le condotte esistenti in PVC Ø160 di Via Assano e PVC Ø110 di Via Madonna mediante posa di nuova rete in PVC Ø110 lungo la via Leonilde Jotti, mentre la rete distributiva di progetto interna alla nuova area è prevista in PVC Ø1 ;
- 2- Rete Gas: Realizzazione della magliatura delle reti tra le condotte esistenti in Acciaio DN150 7a specie di Via Assano e DN100 7a specie di Via Madonna mediante posa di nuova rete in Acciaio DN DN200 7a specie lungo la via Leonilde Jotti. All'interno del comparto è prevista la realizzazione di una nuova cabina di riduzione da 4a a 7a specie funzionale alla corretta erogazione del servizio con garanzia di accessibilità con dimensioni minime pari a metri 6,5 x 5,5; Collegamento all'uscita in 7a specie della cabina di riduzione con realizzazione della magliatura delle reti al terminale della condotta di progetto mediante posa di nuova rete in Acciaio DN DN200 7a specie lungo la zona adibita a verde pubblico;

- 3- Estensione della rete gas in 4a specie lungo la via Assano, dal civico 1065 fino alla cabina di riduzione. Intervento richiesto da HERA, non specifico alla necessità dell'intervento proposto ma che soddisfa le necessità della società erogatrice per le esigenze delle utenze poste lungo via Assano. L'intervento è stato chiaramente inserito nelle previsioni di progetto ma i relativi costi dovranno essere scomputati dagli oneri di urbanizzazione secondaria in quanto espressamente necessario all'intervento di urbanizzazione dell'area in oggetto.
- 4- Progettualmente, nella tavola dei sotto-servizi è stata prevista la realizzazione della condotta di Teleriscaldamento attualmente presente su via Assano ad una distanza di circa ml. 500 dall'innesto di via Lotti, l'intervento previsto comunque interessa anche l'area di trasformazione contigua 03/01 AT4b con la quale dovranno essere condivisi altri servizi non ultimo lo scarico delle acque meteoriche.
- 5- La rete di distribuzione dell'energia elettrica realizzata mediante tubazioni interrate con allacciamento ai singoli lotti, prevede anche l'interramento della linea da 15.000KW attualmente aerea che attraversa l'area e la realizzazione di due cabine di trasformazione.
- 6- La rete di distribuzione digitale e del telefono prevede l'inserimento lungo via Lotti e all'interno dell'area di una polifora per i cavi Telecom e una linea Tritubo per la stesura della rete di Fibra ottica.
- 7- L'illuminazione pubblica prevede la realizzazione dell'impianto nel rispetto delle prescrizioni di HERA luce su tutta l'area d'intervento con corpi illuminanti a LED e comunque nel rispetto delle prescrizioni della società che gestisce l'illuminazione pubblica nel comune di Cesena.
- 8- Rete delle fognature di raccolta delle acque reflue formata da tubazioni in PVC di adeguato diametro con allaccio ai singoli lotti previsti nel piano particolareggiato, rispetta le prescrizione dell'ente gestore Hera rilasciato il 20/07/2021.
- 9- Le fognature delle acque meteoriche nell'ambito dell'intervento sono realizzate mediante scatolari in cemento armato per la parte della rete primaria e saranno dimensionate in modo tale da garantire il rispetto della invarianza idraulica come risulta dal calcolo della stessa riportato in relazione. Il Consorzio di Bonifica ha chiesto la realizzazione di un nuovo collettore che raccolga le acque derivanti dal Comparto del centro commerciale Montefiore che oggi scaricano nel fosso di confine che divide la proprietà Rocchi 2010 da alcuni privati, fosso privato e non acqua pubblica, acque meteoriche derivanti dalla area di trasformazione 03/01/AT4b posta a monte della 03/02/AT4b e le acque della medesima area 03/02/AT4b. L'opera consiste nella realizzazione di un canale a cielo aperto largo ml. 4.50, profondo ml. 1,50 per una lunghezza di ml. 700 che dovrà confluire in uno scatolare interrato, sezione cm. 150x 150 da realizzarsi lungo via Assano per circa ml. 360 per poi confluire a sua volta nello scolo consorziale Due Torri. Quest'opera a servizio di tutta la zona fa parte del progetto ma la sua realizzazione dovrà essere concordata e il costo distribuito fra coloro che la utilizzano e la utilizzeranno.
- 10- Tutta la rete stradale sarà realizzata con sottofondo in sabbietta, massciata stradale in mosto granulometrico stabilizzato cementato di adeguato spessore, Binder bituminoso di cm 12 di spessore e tappeto d'usura da cm. 3
- 11- I marciapiedi stradali delimitati da cordoli in calcestruzzo con adeguato sottofondo saranno finiti con soletta in calcestruzzo e soprastante tappeto bituminoso.

- 12- La pista ciclabile sempre delimitata da cordolature in calcestruzzo sarà realizzata con soletta in calcestruzzo su sottofondo idoneo con soprastante tappeto d' usura colorato.
- 13- I parcheggi avranno i percorsi automobilistici realizzati come tutta la parte stradale, mentre la parte degli stalli sarà realizzata con betonella drenante.
- 14- Le aree a verde pubblico di standard verranno piantumate secondo le indicazioni di progetto e secondo le indicazioni del ufficio chiaramente nell' elaborato 04 del progetto

**Analisi dell'Invarianza idraulica**

Si riporta una sintesi delle analisi redatte dallo Studio Associato Barbieri a cui si rimanda per tutte le specifiche.

Allo stato attuale l'area del comparto risulta totalmente permeabile ad eccezione di qualche piccolo manufatto ad uso agricolo (pollaio, tettoia, capanno, etc.). Per quanto riguarda invece l'area di intervento, risulta presente un piccolo pollaio ed una tettoia al foglio 112 particella 557.



Superfici ante operam

Il progetto prevede un indice di permeabilità calcolato rispetto alla superficie territoriale  $I_p (St) > 30\%$  e un indice di permeabilità minimo rispetto alla superficie edificabile  $I_p (Se) > 10\%$ .



Superfici post operam



Ai fini del calcolo dei volumi per l'invarianza idraulica vengono qui considerate le sole aree pubbliche, mentre i lotti privati dovranno provvedere individualmente al volume di laminazione richiesto in funzione della superficie permeabile realizzata. L'invarianza idraulica delle aree pubbliche oggetto della trasformazione urbanistica è soddisfatta dalla combinazione di vasche di laminazione ricavate nelle aree verdi ribassate e dalla volumetria dei nuovi collettori principali di drenaggio come specificato di seguito.

I volumi di laminazione sono stati calcolati suddividendo l'intero comparto in due "stralci" funzionali che fanno capo alla dorsale della fognatura bianca considerate come parti autonome.

### **ASPETTI ECOLOGICI, NATURALISTICI E PAESAGGISTICI**

L'analisi dello scenario attuale ha evidenziato l'assenza di particolari emergenze di tipo ecologico-paesaggistico in quanto l'area di intervento è interessata dalla presenza di 2 infrastrutture significative come la secante e la linea FS ed è posta in adiacenza al centro urbano.

La zona è caratterizzata da un tessuto cittadino prevalentemente di tipo residenziale.

La proposta progettuale rappresenta il naturale completamento delle funzioni ad oggi presenti che vengono integrate e rafforzate.

Non si evidenziano particolari problematiche legate alle principali tematiche ambientali in oggetto come la fauna, la flora, il paesaggio i beni materiali ed il patrimonio culturale.

In virtù dello stato attuale del luogo di studio, si ritiene che la destinazione prevista sia compatibile e corrisponda alla naturale vocazione di tale porzione di territorio prevista dalla pianificazione comunale.

**g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;**

---

Le principali misure di mitigazione/compensazione degli impatti previste sono le seguenti.

**Mobilità e sosta**

Il collegamento con il reticolo viario esistente verrà realizzato attraverso una rotatoria di progetto sulla via Leonilde Lotti che verrà allargata e sistemata. Da tale arteria il flusso veicolare sarà principalmente diretto/in arrivo verso/dalla rotatoria esistente sulla via Assano. Tale infrastruttura rappresenta il principale collegamento alla rete attuale.

Il sistema dell'accessibilità odierna e di progetto risulta ampiamente in grado di smaltire considerevoli flussi veicolari.

**Rumore**

Le analisi hanno evidenziato la compatibilità dell'intervento senza la necessità di opere di mitigazione.

Le reali attività che si insedieranno dovranno eseguire specifiche valutazioni di impatto acustico al fine di rendere compatibili alle norme vigenti tali insediamenti.

**h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;**

---

L'area oggetto della presente richiesta, situata in località Case Frini di Cesena, ricade nell'ambito della pianura centuriata ed è contigua al centro urbano della frazione di Case Frini nella zona compresa tra via Assano, via N. Iotti e via Madonna.

L'area oggetto della proposta è contigua al centro urbano cittadino, in una zona oggetto di forti trasformazioni edilizie conseguenti anche lo sviluppo recente dell'area Montefiore. La sua destinazione è polifunzionale con prevalente destinazione commerciale che, come indicato nella scheda di programmazione urbanistica che fa parte del piano regolatore generale, dovrà avere la funzioni di integrare, rendere funzionale e completare il comparto in fase di sviluppo del Montefiore.

La sua collocazione a cerniera fra il centro abitato di Case Frini, Via Assano, Via Madonna, il centro urbano e la rotonda che funziona da innesto della "Gronda", la secante e conseguentemente con l'autostrada A 14 la rende un elemento indispensabile al completamento del tessuto polifunzionale di quel brano di città.

Le sue funzioni, improntate essenzialmente al commercio come indicato dalla previsione di PRG, dovranno essere integrate con funzioni direzionali, di artigianato di servizio e logistica atte a completare il comparto esistente che ha avuto negli ultimi tempi un notevole incremento e valorizzazione.

Vista la pianificazione vigente appare chiara l'idoneità del sito all'intervento proposto.

Le analisi ambientali sono state eseguite senza particolari difficoltà in quanto si tratta di una porzione di territorio ampiamente studiato dagli strumenti di pianificazione comunali e sovraordinati.

- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;**
- 

Alla luce degli interventi previsti e degli impatti attesi non si ritiene di dover prevedere nessun piano di monitoraggio per la verifica della sostenibilità dell'intervento che non comporterà modifiche significative allo stato attuale dell'area di studio.

**j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.**

---

È stato redatto il presente elaborato.