

ALLEGATI  
componente Elettromagnetismo

1. Scheda identificazione sito ponte radio n. 007-09



# PIANO PROVINCIALE DI LOCALIZZAZIONE DELL'EMITTENZA RADIO-TELEVISIVA

## Scheda di identificazione dei siti esistenti



**Sito n. : 007-09**

**Nome : STAZIONE**

Comune di : **CESENA**

Località : **CESENA**

Indirizzo : **VICOLO DELLA STAZIONE, 22**

Tipologia : **PONTE RADIO**

N° Installazioni : **1**

N° Frequenze : **1**

N° Emittenti TV :

N° Emittenti RADIO :

N° Ponti Radio : **1**



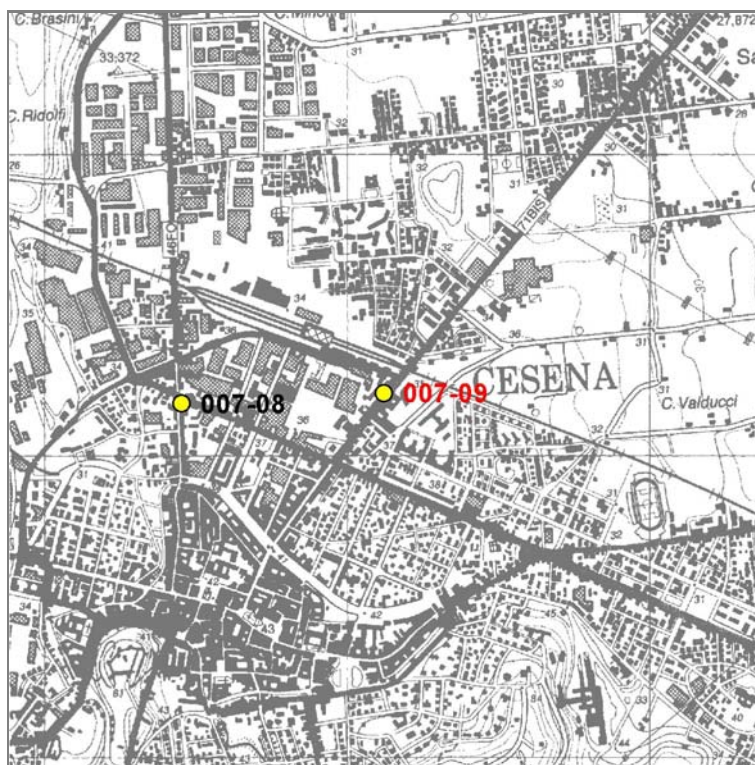
Coordinata X (UTM32) : **760121,45**

Coordinata Y (UTM32) : **4893213,53**

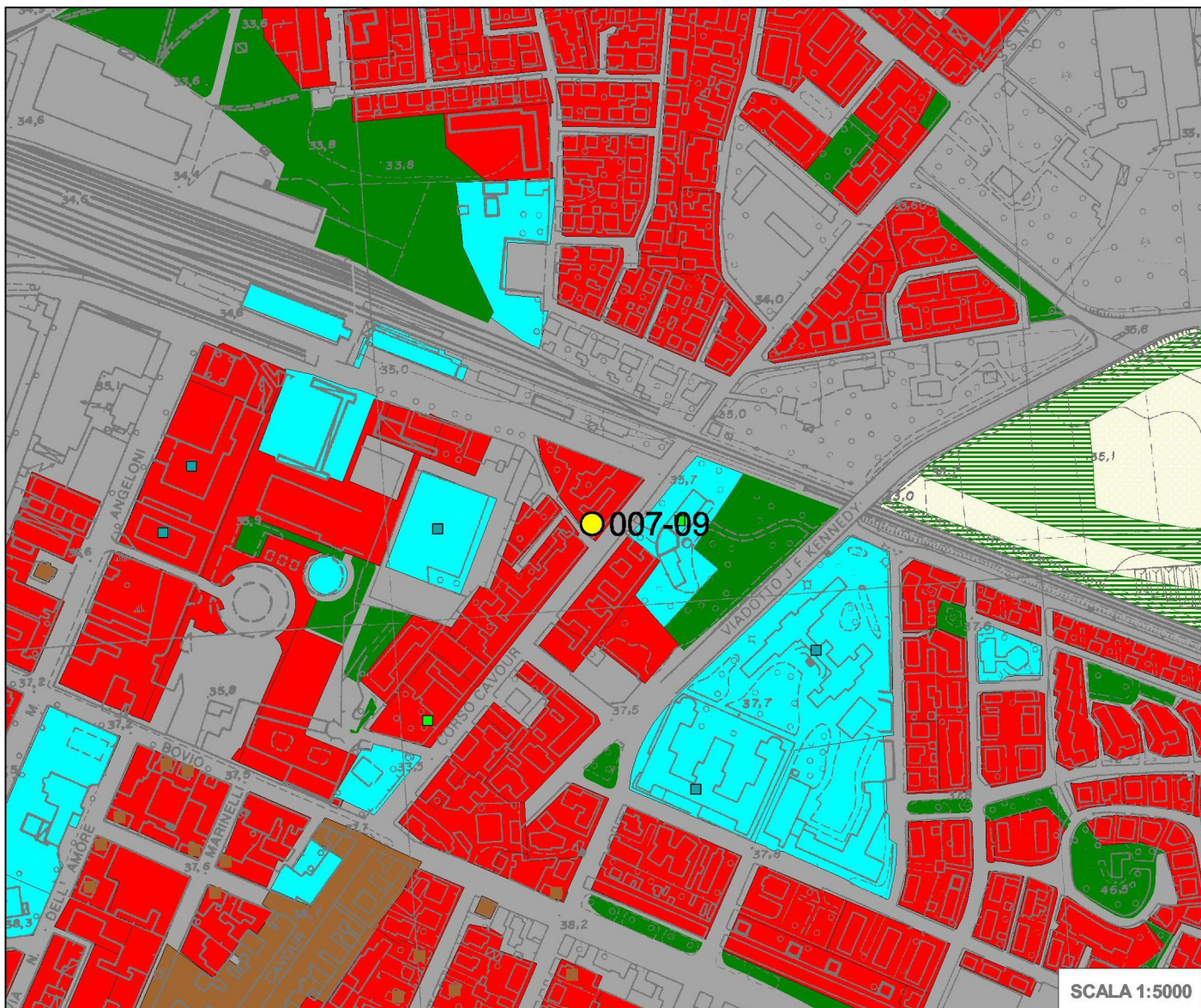
Quota (metri s.l.m.) : **35,00**

Tavola 1:25000 : **255NE**

CTR 1:5000 N° : **255084**







**LEGENDA**

**18**  
● Postazione censita nel rilievo ARPA Forlì-Cesena

**Siti individuati dai piani nazionali di assegnazione delle frequenze**

- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV analogica
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV digitale terrestre
- ⬡ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda VHF-III - sito di emissione
- ⬡ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - sito ubicato nella RER
- ⬡ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - impianto servente bacini della RER

- ▭ Confini provinciali
- ▭ Confini comunali
- ▭ Alvei fluviali
- ▭ Fascia di 500 metri dal confine provinciale

**Zone di vincolo ex art.4 LR 30/2000 - Comma 2 (Edifici)**

- Edifici scolastici
- Edifici sanitari
- Beni architettonici e/o storico-testimoniali

**Zone di vincolo ex art.4 LR 30/2000 - Comma 1 (Zone)**

- Parchi urbani**
  - Aree verdi esistenti
  - ▨ Zone verdi di mitigazione degli impatti ambientali
- Aree per attrezzature sanitarie, assistenziali, scolastiche, sportive**
  - Attrezzature collettive esistenti
- Zone di parco tipo "A" e riserve naturali istituite ex L.R. 11/88**
  - Parco Nazionale Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna (Zona A)
  - Riserve naturali istituite o da istituire (Rio dei Cozzi e Scardavilla)
- Zone entro perimetro di territorio urbanizzato**
  - Zone entro perimetro di TU non prevalentemente residenziali o a servizi collettivi
  - Centro storico
  - Zone residenziali esistenti
- Zone entro territorio urbanizzabile a prevalente destinazione residenziale e a servizi collettivi**
  - ▨ Zone residenziali di progetto
  - ▨ Attrezzature collettive di progetto
  - ▨ Zone verdi di progetto
- Fascia di rispetto di mt. 300 dal perimetro di territorio urbanizzato





LEGENDA

<sup>18</sup> Postazione censita nel rilievo ARPA Forlì-Cesena

Siti individuati dai piani nazionali di assegnazione delle frequenze

- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV analogica
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV digitale terrestre
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda VHF-III - sito di emissione
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - sito ubicato nella RER
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - impianto servente bacini della RER

Confini provinciali

Confini comunali

Alvei fluviali

Fascia di 500 metri dal confine provinciale

**Zone entro le quali il PTCP vieta la localizzazione**

Calanchi (Art.20A)

**Zone storico-archeologiche (Art.21A)**

Complessi archeologici (Art. 21a)  
Accertata e rilevante consistenza archeologica (Art. 21b1)

Zone di tutela naturalistica (Art.25)

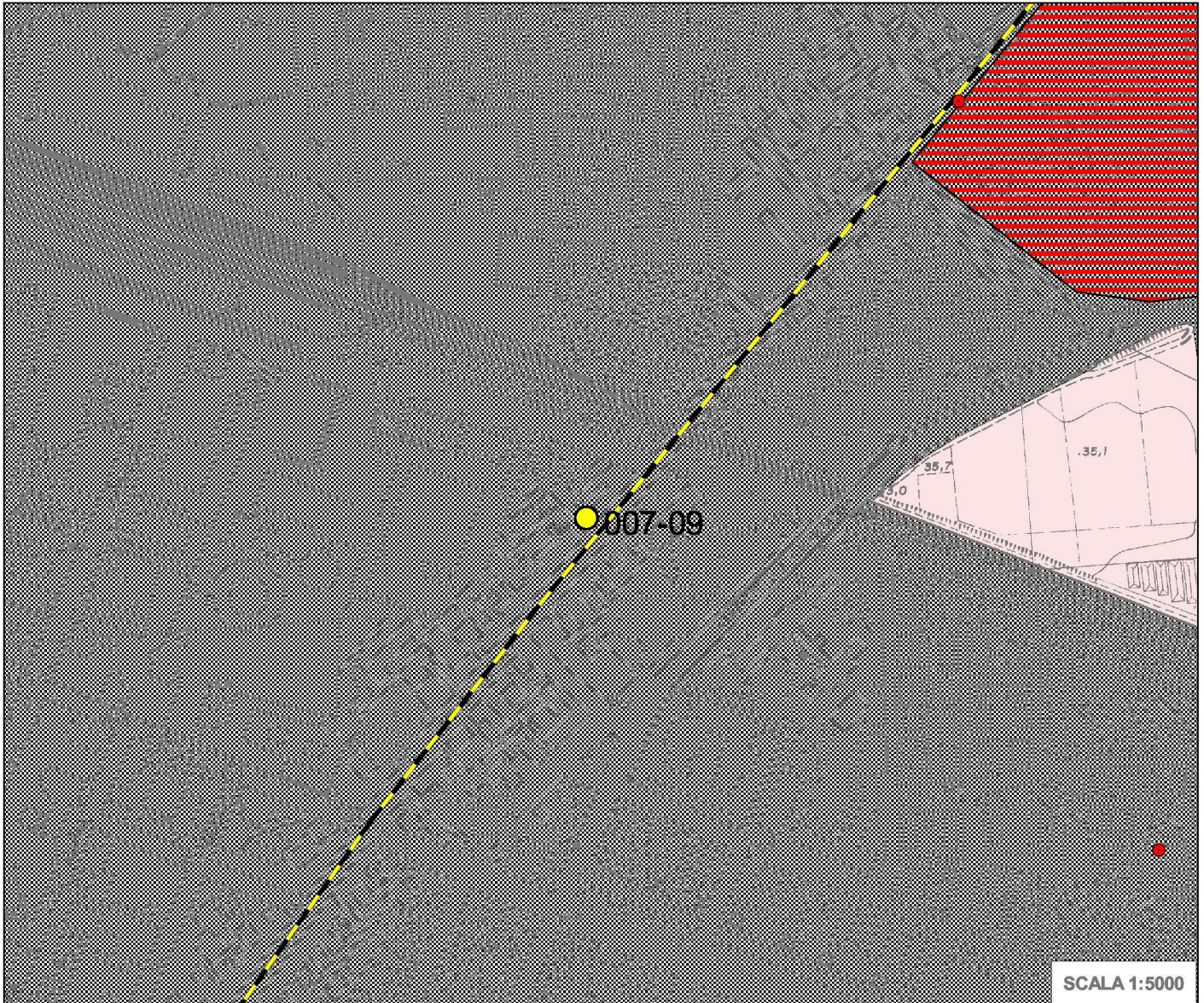
**Zone di dissesto (Art.26)**

Frane attive

**Riserve naturali istituite o da istituire (Rio dei Cozzi e Scardavilla) (Art.30)**

Esistenti  
Proposte





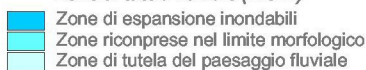
LEGENDA

**Zone entro le quali il PTCP detta prescrizioni**

*Limite dei sistemi collinare e dei crinali (Art.9)*



*Zone di tutela fluviale (Art.17)*



*Alvei fluviali (Art.18)*

*Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale (Art. 19)*

*Crinali (Art.20B)*

*Zone di concentrazione materiali archeologici o segnalazione rinvenimenti (Art.21b2)*

*Zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione (Art.21B)*

*Zone di dissesto (Art.26)*

*frane quiescenti*

*Sistema forestale e boschivo (Art.10)*

*Confini provinciali*

*Confini comunali*

*Fascia di 500 metri dal confine provinciale*

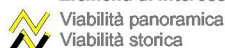
**18**  
● Postazione censita nel rilievo ARPA Forlì-Cesena

**Siti individuati dai piani nazionali di assegnazione delle frequenze**

- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV analogica
- Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione TV digitale terrestre
- ⬡ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda VHF-III - sito di emissione
- ⬢ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - sito ubicato nella RER
- ⬣ Sito individuato nel PNAF per radiodiffusione sonora digitale banda UHF-L - impianto servente bacini della RER

**Zone entro le quali il PTCP detta indirizzi**

*Elementi di interesse storico testimoniale (Artt.24A - 24B)*



**Parco nazionale delle Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna (Art.30)**

**Progetti di tutela recupero e valorizzazione (Art.32)**

**Zone subordinate a prescrizioni dal PPLER**

- ✳ Affioramenti Spungone
- ⬢ ZPS (Zone Protezione Speciale)
- ⬣ SIC (Siti Interesse Comunitario)



## Analisi urbanistico-territoriale del sito

### Divieti e tutele art. 4 L.R. 30/2000

#### **Zone (comma 1)**

---

Zone vietate	:	<b>Zona entro perimetro di territorio urbanizzato a prevalente destinazione residenziale (zone residenziali esistenti B)</b>
Fascia di rispetto 300 m. dal Territorio urbanizzato	:	<b>No</b>

#### **Edifici (comma 2)**

---

Tipo di edificio	:	/
Edificio vincolato	:	/

### Tutele paesaggistiche e ambientali

#### **Tutele di P.T.C.P.**

---

Zone vietate	:	/
Zone con prescrizioni	:	/
Zone con nuove prescrizioni	:	<b>Art. 24A - Viabilità storica</b>

#### **Altre nuove tutele ambientali**

---

Zone con prescrizioni	:	/
-----------------------	---	---

### Compatibilità urbanistico-territoriale del sito

#### **SITO INCOMPATIBILE**

*Note:*

Il sito risulta incompatibile in quanto localizzato in area vietata ex art. 4 comma 1 LR 30/2000 (zona entro perimetro di territorio urbanizzato - Residenziale esistente B).



# Protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettromagnetici D.P.C.M. 8 luglio 2003

## Campagna monitoraggio ARPA sez. prov. FC (agosto 2001 - ottobre 2003)

### Valori di campo elettrico (V/m) misurati

(in banda larga) nel/nei punto/i a maggiore esposizione del sito:

Presunto superamento del **limite di esposizione (20 V/m)**


- in uno o più punti del sito accessibili alla popolazione

Presunto superamento del **valore di attenzione (6 V/m)**


- all'interno di edifici adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore giornaliere e loro pertinenze esterne (balconi, terrazzi e cortili)


#### LEGENDA

 < limite rilevabilità

 0,5 - 3 V/m

 3 - 6 V/m

 6 - 10 V/m

 10 - 20 V/m

 > 20 V/m

### Conferma di eventuali superamenti

Monitoraggio (in banda stretta) in contraddittorio effettuato da ARPA alla presenza dell'Ispettorato territoriale del Ministero delle Comunicazioni (linee guida del DM 381/98 - allegato B):

Non necessario

### Eventuali azioni di risanamento del sito

Piano di risanamento (attraverso riduzione a conformità o delocalizzazione degli impianti) ai sensi della L.R. 30/2000 art.7, L. 66/2001 art.2 e del DPCM 8 luglio 2003 art.5:

Non necessario

## Ipotesi di piano sul destino futuro del sito

### CONFERMA SITO SOLO PER PONTI RADIO

Note:

Il sito pur essendo classificato come incompatibile dal punto di vista urbanistico-territoriale viene confermato in quanto occupato esclusivamente da ponti radio ed è disponibile in futuro solo per questa tipologia di impianto.

## Caratteristiche delle installazioni

Rilievi fotografici : **Foto n. 1**  
Supporto : **Traliccio su edificio**  
Impatto visivo : **Medio**  
Uso del suolo : **Urbanizzato**  
Tipo di accesso : **Carrabile**  
Accessibilità : **Buona**  
Protezione : **Sì**  
Manutenzione : **Media**  
Altro :  
Note:

## Documentazione fotografica



Foto n.1 - Installazione che ospita solo ponti radio



2. Scheda tecnica delle tratte di linea primaria con indicazione delle DPA

## Linea Primaria 132 kV BO044 (Cesena - Riccione)

n°	tipo	DPA SIN	DPA DES	h cond. basso	campata		lunghezza	Note
Cesena	Portale			9,00	P	383	55,00	
383	TA 60 -3	32	Linea parall.	15,00	383	381	241,00	Comune di Cesena
381	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	381	379	231,00	Comune di Cesena
379	E 30 dt	41	Linea parall.	30,00	379	1	206,40	Comune di Cesena
1	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	1	3	178,00	Comune di Cesena
3	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	3	5	237,00	Comune di Cesena
5	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	5	7	260,00	Comune di Cesena
7	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	7	9	256,00	Comune di Cesena
9	Tn 16	33	Linea parall.	18,00	9	11	264,00	Comune di Cesena
11	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	11	13	276,00	Comune di Cesena
13	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	13	15	243,00	Comune di Cesena
15	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	15	17	265,00	Comune di Cesena
17	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	17	19	270,00	Comune di Cesena
19	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	19	21	285,00	Comune di Cesena
21	Tn 5 +3	22	Linea parall.	21,00	21	23	302,00	Comune di Cesena
23	Tn 5 +3	22	Linea parall.	21,00	23	25	278,00	Comune di Cesena
25	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	25	27	274,00	Comune di Cesena
27	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	27	29	272,00	Comune di Cesena
29	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	29	31	253,00	Comune di Cesena
31	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	31	33	230,00	Comune di Cesena
33	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	33	35	252,00	Comune di Cesena
35	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	35	37	258,00	Comune di Cesena
37	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	37	39	266,00	Comune di Cesena
39	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	39	41	268,00	Comune di Cesena
41	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	41	43	270,00	Comune di Cesena
43	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	43	45	275,00	Comune di Cesena
45	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	45	47	248,00	Comune di Cesena
47	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	47	49	256,00	Comune di Cesena
49	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	49	51	275,00	Comune di Cesena
51	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	51	53	247,00	Comune di Cesena
53	Tn 5 +6	22	Linea parall.	24,00	53	55	250,00	Comune di Cesena
55	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	55	57	267,73	Comune di Cesena
57	PNB 5	22	Linea parall.	18,00	57	59	195,66	Comune di Cesena
59	PNB 5	22	Linea parall.	18,00	59	61	273,00	Comune di Cesena
61	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	61	63	224,00	Comune di Gambettola
63	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	63	65	195,00	Comune di Gambettola
65	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	65	67	160,00	Comune di Gambettola
67	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	67	69	230,00	Comune di Gambettola
69	TA 30 -3	34	Linea parall.	15,00	69	71	266,00	Comune di Gambettola
71	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	71	73	269,00	Comune di Gambettola
73	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	73	75	286,00	Comune di Gambettola
75	Tn 16 +3	33	Linea parall.	21,00	75	77	287,00	Comune di Gambettola
77	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	77	79	268,00	Comune di Gambettola
79	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	79	81	250,00	Comune di Gambettola
81	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	81	83	234,00	Comune di Gambettola
83	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	83	85	240,00	Comune di Gambettola
85	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	85	87	259,00	Comune di Gambettola
87	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	87	89	267,00	Comune di Gambettola
89	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	89	91	245,00	Comune di Gatteo
91	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	91	93	240,00	Comune di Gatteo
93	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	93	95	222,00	Comune di Gatteo
95	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	95	97	242,00	Comune di Gatteo
97	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	97	99	244,00	Comune di Gatteo
99	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	99	101	224,00	Comune di Gatteo
101	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	101	103	258,00	Comune di Savignano sul Rubicone
103	Tn 5	22	Linea parall.	18,00	103	105	295,00	Comune di Savignano sul Rubicone
105	Tn 5 +3	22	Linea parall.	21,00	105	107	204,00	Comune di Savignano sul Rubicone
107	Tn 5 -3	22	Linea parall.	15,00	107	109	228,00	Comune di Savignano sul Rubicone

## Linea Primaria 132 kV BO043 (Forlì - Cesena)

n°	tipo	DPA SIN	DPA DES	h. cond. basso	campata		lunghezza	Note
315	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	315	317	234,00	Comune di Forlimpopoli
317	Tn 16 -3	30	Linea parall.	15,00	317	319	226,00	Comune di Bertinoro
319	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	319	321	243,00	Comune di Bertinoro
321	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	321	323	232,00	Comune di Bertinoro
323	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	323	325	231,00	Comune di Bertinoro
325	Tn 16	33	Linea parall.	18,00	325	327	262,00	Comune di Bertinoro
327	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	327	329	274,00	Comune di Bertinoro
329	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	329	331	258,00	Comune di Cesena
331	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	331	333	222,00	Comune di Cesena
333	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	333	335	244,00	Comune di Cesena
335	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	335	337	263,00	Comune di Cesena
337	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	337	339	275,00	Comune di Cesena
339	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	339	341	258,00	Comune di Cesena
341	Tn 16	31	Linea parall.	18,00	341	343	260,00	Comune di Cesena
343	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	343	345	263,00	Comune di Cesena
345	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	345	347	261,00	Comune di Cesena
347	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	347	349	239,00	Comune di Cesena
349	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	349	351	227,00	Comune di Cesena
351	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	351	353	229,00	Comune di Cesena
353	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	353	355	232,00	Comune di Cesena
355	Tn 5 r	21	Linea parall.	16,00	355	357	230,00	Comune di Cesena
357	Tn5+3+1r	21	Linea parall.	20,00	357	359	231,00	Comune di Cesena
359	Tn5+3+1r	21	Linea parall.	20,00	359	361	257,00	Comune di Cesena
361	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	361	363	254,00	Comune di Cesena
363	Tn 5 +3	21	Linea parall.	21,00	363	365	290,00	Comune di Cesena
365	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	365	367	261,00	Comune di Cesena
367	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	367	369	280,00	Comune di Cesena
369	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	369	371	308,50	Comune di Cesena
371	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	371	373	243,50	Comune di Cesena
373	Tn 5 +3	21	Linea parall.	21,00	373	375	290,00	Comune di Cesena
375	Tn 5 -3	21	Linea parall.	15,00	375	377	246,00	Comune di Cesena
377	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	377	379	248,60	Comune di Cesena
379	E 30 dt	38	Linea parall.	30,00	379	382	231,00	Comune di Cesena
382	Tn 5	21	Linea parall.	18,00	382	384	241,00	Comune di Cesena
384	TA 60 -3	33	Linea parall.	15,00	384	P	55,00	Comune di Cesena
Cesen	Portale		Linea parall.	9,00	P			

Parametro medio (indicativo) a 15° 900

Parametro medio (indicativo) a 40° 850



## Linea Primaria 132 kV BO776 (Cesena Ovest ENEL - Cesena Nord ENEL)

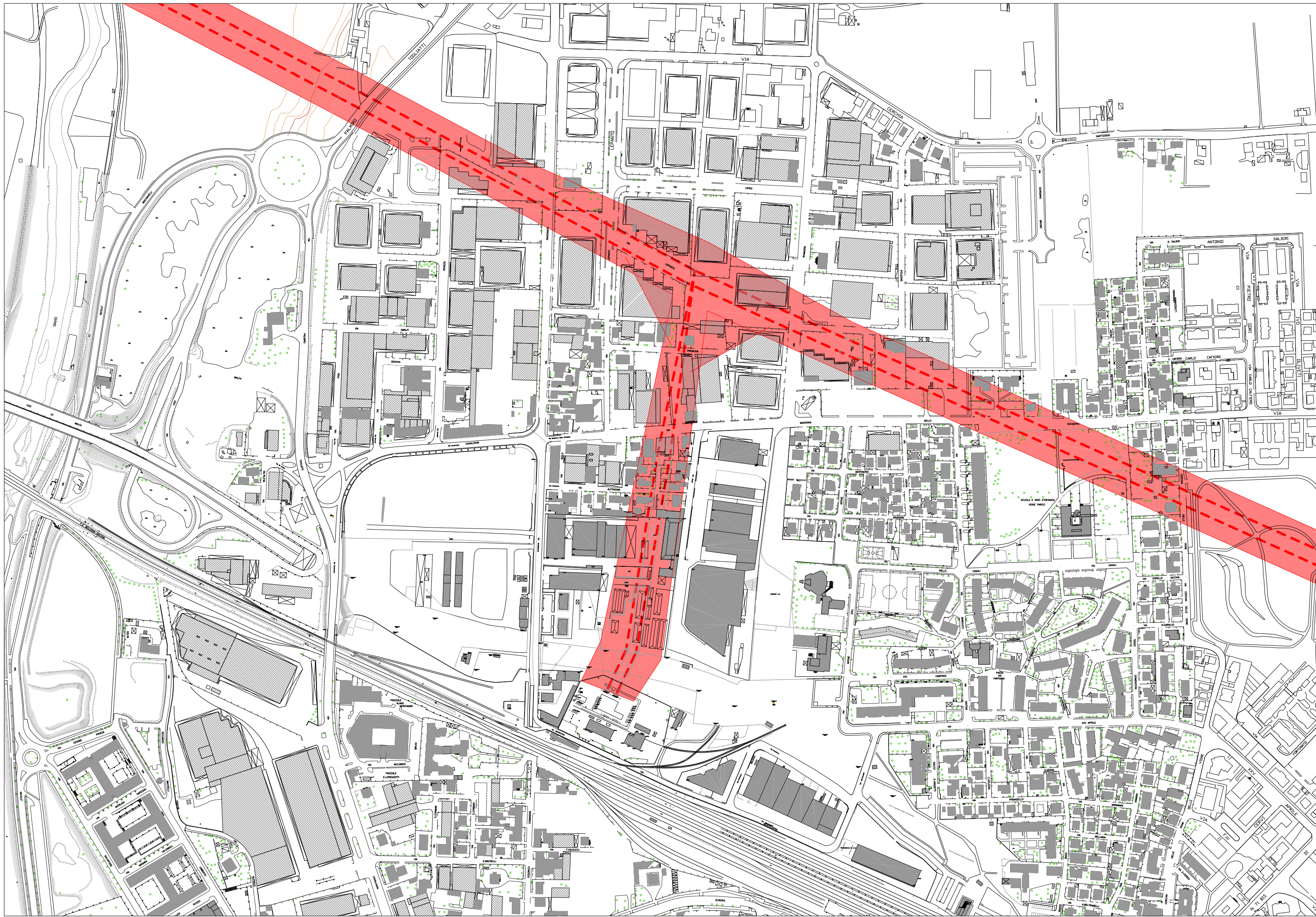
n°	tipo	DPA SIN	DPA DES	h. cond. basso	campata		lunghezza	Note
352	E 30 dt			30,00	352	354	126,00	Comune di Cesena
354	P. enel	Linea parall.	21	21,00	354	356	240,00	Comune di Cesena
356	Tn 5 r	Linea parall.	21	16,00	356	358	230,00	Comune di Cesena
358	Tn5+3+1r	Linea parall.	21	20,00	358	360	231,00	Comune di Cesena
360	Tn5+3+1r	Linea parall.	21	20,00	360	362	257,00	Comune di Cesena
362	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	362	364	254,00	Comune di Cesena
364	Tn 5 +3	Linea parall.	21	21,00	364	366	290,00	Comune di Cesena
366	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	366	368	261,00	Comune di Cesena
368	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	368	370	280,00	Comune di Cesena
370	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	370	372	308,50	Comune di Cesena
372	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	372	374	243,50	Comune di Cesena
374	Tn 5 +3	Linea parall.	21	21,00	374	376	290,00	Comune di Cesena
376	Tn 5 -3	Linea parall.	21	15,00	376	378	246,00	Comune di Cesena
378	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	378	380	246,00	Comune di Cesena
380	TA 60 r	Linea parall.	21	16,00	380	2	221,00	Comune di Cesena
2	Tn 5 -3	Linea parall.	21	15,00	2	4	178,00	Comune di Cesena
4	Tn 5 -3	Linea parall.	21	15,00	4	6	237,00	Comune di Cesena
6	Tn 5 -3	Linea parall.	21	15,00	6	8	260,00	Comune di Cesena
8	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	8	10	256,00	Comune di Cesena
10	Tn 16	Linea parall.	24	18,00	10	12	264,00	Comune di Cesena
12	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	12	14	276,00	Comune di Cesena
14	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	14	16	243,00	Comune di Cesena
16	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	16	18	265,00	Comune di Cesena
18	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	18	20	270,00	Comune di Cesena
20	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	20	22	285,00	Comune di Cesena
22	Tn 5 +3	Linea parall.	21	21,00	22	24	302,00	Comune di Cesena
24	Tn 5 +3	Linea parall.	21	21,00	24	26	278,00	Comune di Cesena
26	Tn 5	Linea parall.	21	18,00	26	P.e	137,00	Comune di Cesena
4	E 24 dt	35	31	24,00	P.e			Comune di Cesena

Parametro medio (indicativo) a 15°	900
------------------------------------	-----

Parametro medio (indicativo) a 40°	850
------------------------------------	-----

3. Planimetria SCENARIO 0 – ANTE OPERAM  
con fasce di prima approssimazione







4. Planimetria SCENARIO 1 – POST OPERAM  
con ipotesi di tracciato interramento

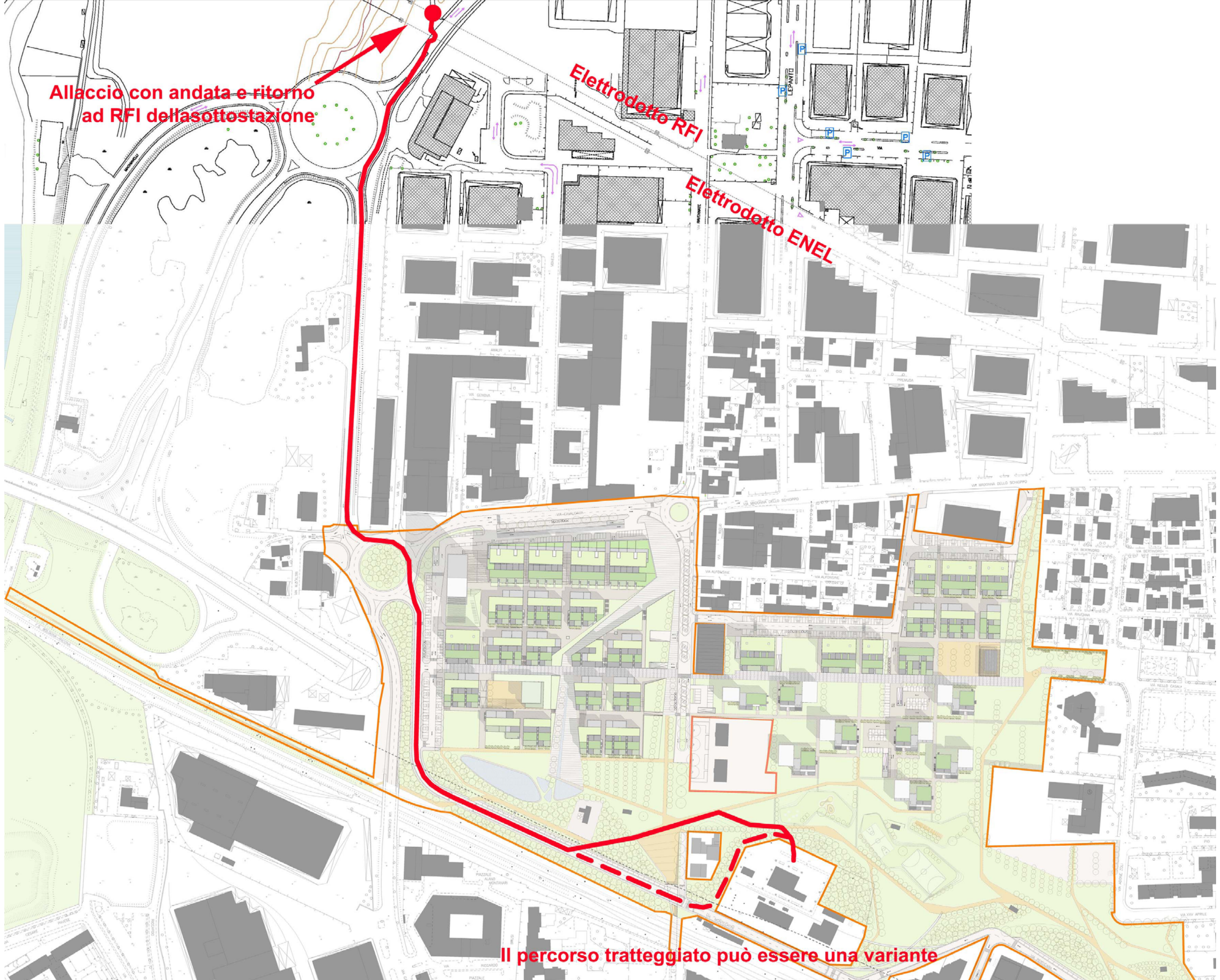


Allaccio con andata e ritorno ad RFI della sottostazione

Elettrodotto RFI

Elettrodotto ENEL

Il percorso tratteggiato può essere una variante





## 4 CANTIERIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI

Nell'ambito della politica di sviluppo sostenibile perseguita a livello comunitario e nazionale, il settore delle costruzioni deve affrontare una sfida di vasta portata in quanto settore chiave per gli impatti economici, sociali e ambientali che le sue attività possono determinare.

Gli impatti economici sono dovuti al fatto che l'industria delle costruzioni è in Europa il settore con la più alta occupazione; inoltre l'attività edilizia è motore per altri comparti produttivi ad essa direttamente ed indirettamente collegati.

Per quanto concerne gli impatti sociali, questi sono più che altro di tipo indiretto, proprio perché il prodotto finale dell'industria delle costruzioni, cioè l'ambiente costruito, contribuisce a determinare la qualità della vita di chi vi abita, può anche favorire o ostacolare la coesione sociale, creare opportunità di lavoro, promuovere il territorio, e quindi portare ad un complessivo sviluppo economico.

Infine gli impatti ambientali sono facilmente immaginabili poiché questo genere di attività consuma un'altissima quantità e qualità di risorse naturali e la produzione di un'enorme quantità di rifiuti. Tutto ciò non solo nella fase di costruzione vera e propria, ma anche durante l'entrata in funzione del PRU, soprattutto se si considerano i dati relativi al consumo energetico, alle emissioni di gas serra dovuto soprattutto al riscaldamento degli edifici e ai consumi d'acqua per lo svolgimento delle comuni attività antropiche.

Queste premesse consentono di comprendere il perché in questi ultimi anni, in particolare, stanno proliferando provvedimenti normativi e non che intendono promuovere e indirizzare il settore dell'edilizia verso la creazione e gestione responsabile di un ambiente costruito salubre, fondato su principi ecologici e di efficienza dell'impiego delle risorse naturali.

### *Fase di cantiere*

Le principali problematiche legate alle attività svolte nei cantieri edili sono:

Consumi di risorse come energia, acqua, combustibili, materie prime...

Produzione di polveri e particelle solide in sospensione e emissioni di gas di scarico;

Incremento dei livelli di rumore;

Produzione di rifiuti (scarti di lavorazione, residui di materiali inutilizzabili, rifiuti di imballaggi, rifiuti pericolosi, rifiuti inerti)

Alterazione della rete naturale di drenaggio

Comporta impatto visivo

All'avvio delle attività di cantiere durante le fasi realizzative, si dovrà considerare e pianificare attentamente l'attività da svolgere, in particolare tenendo conto degli interventi di rimozione e/o salvaguardia delle alberature esistenti, demolizione dei fabbricati, scavi e movimentazione terra.

Il monitoraggio ambientale si protrarrà per tutta la durata dei lavori.

Per quanto riguarda la cantierizzazione dell'intervento, va certamente evidenziato che tra gli impatti di maggior percezione, connessi a un qualsivoglia cantiere in ambito urbano, sono da considerarsi gli interventi di rimozione delle

alberature, di demolizione e quindi di movimentazione dei materiali di risulta, con conseguente ripercussione sulla viabilità ordinaria (circolazione dei mezzi di cantiere e/o deviazioni stradali eventualmente necessarie).

E' da tenere in considerazione la possibilità di realizzare impianti di produzione in sito (calcestruzzo, bentonite, gabbie d'armatura, ecc.), destinando apposite aree alla prefabbricazione e al preassemblaggio, in modo da ridurre il traffico dei mezzi verso il cantiere, con la conseguente ulteriore limitazione dell'impegno della rete stradale, e al contempo, l'ottimizzazione di costi e tempi di produzione.

Con un opportuno programma sarà possibile contenere al minimo il traffico indotto dalle attività evitando così peggioramenti della circolazione soprattutto nelle ore più critiche per la circolazione.

Sarà cura delle imprese operanti nei cantieri l'abbattimento delle polveri generate, la conduzione decorosa dei cantieri e la pulizia dei mezzi d'opera che utilizzano anche la rete stradale ordinaria.

E' inoltre necessario riservare una o più aree allo stoccaggio del materiale di scavo sufficientemente lontane dalle abitazioni e dagli edifici esistenti e dotare le aree in questione di impianti idrici per evitare la conseguente dispersione di terreno e polveri oltre che attrezzature tali da mantenere umidi gli strati superficiali del terreno stesso e di teloni plastici di altezza adeguata fissati alla testata di cantiere.

Nel corso degli interventi di demolizione e di scavo dovranno essere attuati tutti gli accorgimenti necessari a limitare l'inquinamento acustico quali:

- utilizzo di macchinari certificati a basso impatto acustico;
- installazione, dove necessario lungo il percorso dei mezzi pesanti, di barriere antirumore.

Al fine di ridurre in generale gli impatti e di migliorare la qualità visiva delle opere, anche in corso di realizzazione, massima attenzione andrà prestata al decoro del cantiere (pulizia, stoccaggio materiali, definizione dei perimetri, ..) ed eventualmente alla comunicazione dell'intervento (cartellonistica, eventuali simulazioni del risultato atteso, ...)

In particolare tutti i materiali liquidi o solidi, scarti delle lavorazioni o pulizia di automezzi, dovranno essere stoccati in appositi luoghi resi impermeabili o posti in contenitori per il successivo trasporto in discarica in accordo con le normative vigenti in materia.

Tra tutte le problematiche emerse, quella di maggior rilievo, considerato anche la durata comunque limitata e circoscritta nel tempo del cantiere, riguarda la gestione dei rifiuti. Al fine di ridurre tale impatto è fondamentale recuperare i materiali, riducendo i grandi volumi di rifiuti destinati alla discarica e la conservazione delle risorse naturali. Al fine di un recupero ottimale in fase di cantiere è opportuno procedere con una demolizione selettiva, che consente di separare i rifiuti a seconda della tipologia. Se si pensa che ben il 70% dei rifiuti derivanti da costruzione, demolizione e recupero è costituito da inerti è inevitabile comprendere il perché determinino seri problemi ambientali, non tanto legati agli inquinanti contenuti, ma ai volumi in gioco. La normativa vigente (DM 5/2/1998) a tal proposito consente di riutilizzare nel comparto edilizio e nel recupero ambientale, dopo opportuni trattamenti di macinazione, vagliatura, selezione granulometrica e separazione frazione metallica e frazione leggera

È bene a questo punto sottolineare che i materiali provenienti dal riciclaggio degli scarti di attività di costruzione/demolizione possono essere con essere considerati come equivalenti delle terre di origine naturale e alle miscele di aggregati naturali frantumati.



Premesso dunque che ogni alterazione dello stato attuale dei luoghi determina un impatto, di seguito vengono schematizzate attraverso l'impiego di una matrice di giudizio in cui le colonne coincidono con le fasi principali per la realizzazione e attuazione del PII: fase di cantiere, entrata in funzione attività previste da PII; mentre le righe corrispondono con le componenti indagate che possono registrare impatti. Dal loro incrocio scaturisce un giudizio qualitativo espresso con simboli che vanno dal ++ al - - in relazione alla gravità dell'impatto. In sostanza col simbolo ++ l'impatto registrato è elevato, mentre con - - "l'impatto" è nullo, anzi migliorativo

Questo strumento costituisce un supporto per analizzare, ancorché in maniera qualitativa, le relazioni intercorrenti fra le fasi impattanti ed i diversi comparti elementari con il metodo della matrice degli impatti giudicati più o meno intensi in una scala di giudizio di valore (impatto negativo alto, medio, basso; impatto nullo; impatto positivo alto, medio, basso) a seconda dell'importanza relativa dell'interazione fra la singola azione impattante e la singola componente ambientale.

	Fase di Cantiere	Entrata in funzione PRU
Territorio	+	- -
Socio-economico	-	--
Rilevanze ambientali	-	--
Salute umana	+	0
Patrimonio culturale	-	-

Impatto Negativo (impatto peggiorativo)

++ impatto molto alto

+ impatto alto

Impatto Nullo (non esiste impatto)

0 impatto nullo

Impatto Positivo (impatto migliorativo)

- impatto basso (migliorativo)

- - impatto molto basso (molto migliorativo)

In relazione alla tipologia di sito, al contesto in cui ricade la proposta di PRU ed alle indicazioni progettuali, i potenziali effetti generati sulle principali componenti ambientali risultano contenuti e poco rilevanti.

In generale, si può affermare che, nella realizzazione di un PRU, come quello finora studiato, gli impatti generati dall'intervento all'ambiente sono prevalentemente concentrati nel periodo di costruzione dell'opera e sono legati soprattutto alle attività di cantiere. Si tratta perciò generalmente di disturbi in gran parte temporanei e mitigabili, sia con idonei accorgimenti costruttivi, sia con mirate operazioni di ripristino (vegetazionale, morfologico).

L'impatto per il sistema antropico ed antropizzato nel complesso risulta essere positivo, sia perchè l'intervento si inserisce in un contesto già urbanizzato, sia perchè la realizzazione del PRU comporterà un afflusso di reddito

nell'economia locale: durante la fase di costruzione, l'impiego di una discreta quantità di manodopera e durante la fase di esercizio il miglioramento dei luoghi di fruibilità pubblica. Infatti tale progetto costituisce un'occasione di recupero e riqualificazione, anche attraverso la dotazione di spazi per la fruizione pubblica (sport, tempo libero e cultura), di un contesto territoriale, ad oggi privo di una specifica funzione e, per l'appunto, oggetto di recenti trasformazioni che intendono ridare a questi luoghi una nuova identità.

## ALLEGATI – SCREENING AMBIENTALI

Il presente Studio di Screening Ambientale riguarda la categoria di **progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari**. Infatti il progetto di Programma di Riqualificazione Urbana di iniziativa pubblica finalizzato alla trasformazione ed integrazione urbanistica-territoriale del quartiere Novello in comune di Cesena ha una superficie territoriale pari a circa 30 ha.

Ai sensi del D.lgs 152/2006, aggiornato dal D.Lgs. n. 128/2010 (allegato IV – *Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità*, punto 7 – *Progetti d'infrastrutture*, let. b – *progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori a 10 ettari*, e della L.R. 9/99 e s.m.i, (categoria B.3.6 - *progetti di sviluppo urbano all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ha*) per la quale, ai sensi dell'art.5, l'Autorità competente è la Provincia di Forlì- Cesena.

A proposito di tale tematica si ritiene di rifarsi a quanto già contenuto nel Rapporto Ambientale, predisposto in occasione del processo di VAS d'accompagnamento alle scelte di Piano. Soprattutto in considerazione del fatto che la scala d'analisi e di valutazione, scende spesso in considerazioni progettuali e di dettaglio che vanno oltre le più strategiche ed ampie considerazioni ambientali ed urbanistiche.

In questo caso lo screening ambientale considera attendibili e complete le informazioni già contenute e approfondite nel Rapporto Ambientale.

Il presente Studio di Screening Ambientale riguarda le categorie di opere – **parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto** - comprese nel progetto di Piano di Riqualificazione Urbana di iniziativa pubblica finalizzato alla trasformazione ed integrazione urbanistica-territoriale del quartiere Novello in comune di Cesena.

Data la destinazione prevalentemente residenziale, e la forte commistione funzionale data dall'opportuna integrazione di attività commerciali, di servizio, direzionali e ricettive previste nei 5 comparti che strutturano i relativi interventi del complessivo progetto, i parcheggi di uso pubblico sono circa 1950 posti auto.

Ai sensi del D.lgs 152/2006, aggiornato dal D.Lgs. n. 128/2010 (allegato IV – *Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità*, punto 7 – *Progetti d'infrastrutture*, let. b – *parcheggi d'uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto*), e della L.R. 9/99 e s.m.i. (*categoria B.3.7 - Centri commerciali e parcheggi*) per la quale, ai sensi dell'art.5, l'Autorità competente è la Provincia di Forlì- Cesena.

La stessa Provincia, nel rispetto della normativa vigente ha stabilito in data 8.10.2010 che sono da sottoporre alla procedura di verifica ambientale "screening" i progetti di "parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto".

Lo studio di screening ambientale, prende in esame quanto scaturito da:

- "Rapporto Ambientale del Programma di Riqualificazione Urbana "Novello" – Cesena" e ne costituisce un allegato;
- "Relazione Illustrativa del Programma di Riqualificazione Urbana (PUA di iniziativa pubblica) "Quartiere Novello" – Cesena";
- "Norme Tecniche d'Attuazione del Programma di Riqualificazione Urbana (PUA di iniziativa pubblica) "Quartiere Novello" – Cesena".

Il presente studio di screening ambientale comprende la trattazione degli aspetti progettuali specificatamente ai parcheggi e dell'aspetto ambientale relativo alla sola componente rumore, in quanto altri temi ed approfondimenti come viabilità ed inquinamento atmosferico sono già inseriti all'interno del Rapporto Ambientale di valutazione del PRU Novello.

È bene infatti sottolineare che lo screening ambientale si concentra sulle opere relative ai parcheggi d'uso pubblico, in quanto un'ampia analisi è già affrontata all'interno del processo di VAS, dal momento che gli interventi proposti sono concepiti contestualmente agli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione di un'area urbana, oggi dismessa ed abbandonata.

Il presente studio di screening ambientale si compone dei seguenti elaborati:

- Aspetti Progettuali
- Rumore



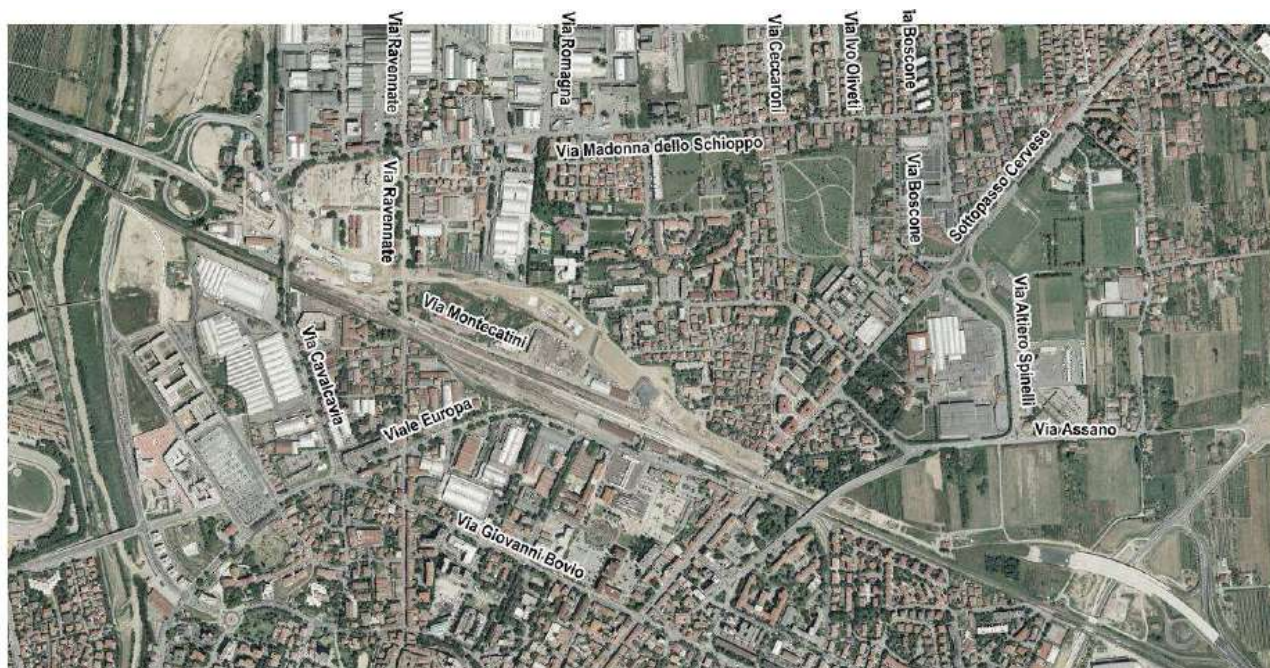
## Aspetti Progettuali

### *Il sistema della mobilità e l'accessibilità all'area di intervento*

L'area di intervento è attraversata dalla nuova viabilità interrata denominata "Secante" che rappresenta l'alternativa alla via Emilia in direzione est-ovest Bologna-Ancona e che costituisce, per il traffico veicolare, anche uno dei principali sistemi di accesso all'area di progetto. L'accessibilità veicolare all'area di intervento è infatti ipotizzabile da:

- nord-ovest, per chi proviene dalla strada "Secante", dallo svincolo autostradale e dalla città attraverso lo snodo sulla via Cavalcavia che occorre ripensare anche in termini simbolici e rappresentativi della città; il disegno di una nuova rotatoria permette di migliorare l'attuale assetto viario e di innestare la nuova viabilità di accesso al quartiere nella direzione dell'area produttiva che si distribuisce su Via Montecatini e verso un nuovo parcheggio d'interscambio da collocarsi in corrispondenza dell'attuale sottopasso pedonale;
- nord, attraverso gli accessi lungo via Cavalcavia e via Madonna dello Schioppo su cui il progetto deve porre particolare attenzione soprattutto in relazione al nuovo carico urbanistico che necessariamente si svilupperà nel nuovo ambito di trasformazione urbana; in corrispondenza dell'incrocio con Via Ravennate è prevista un'ulteriore rotatoria di smistamento dei flussi veicolari esistenti e di progetto;
- est, attraverso via Cervese ed il nuovo parcheggio pubblico realizzato a ridosso dell'infrastruttura ferroviaria;
- sud-ovest, da Viale Europa nella direzione della stazione ferroviaria; è previsto il flusso della viabilità privata non di attraversamento veloce, ma destinata esclusivamente a raggiungere la stazione con la possibilità di fermarsi per brevi soste (kiss & ride);
- sud-est, da Corso Roma verso la stazione ferroviaria, per le stesse ragioni del tratto precedente; l'intero sistema viabilistico, da est a ovest, sarà oggetto di approfondimento progettuale al fine di coniugare il traffico privato con quello pubblico (autobus e taxi), anche in relazione alla vicina nuova stazione delle autocorriere.
- sud, attraverso Via Mattarella al fine di raggiungere i nuovi spazi pubblici da realizzarsi in sostituzione dell'attuale parcheggio a raso di Piazza Aldo Moro (area ex Arrigoni) e i parcheggi pubblici e privati previsti in sottosuolo.

All'interno dei nuovi quartieri residenziali a nord della ferrovia (comparti 1-2-3-4) e nell'ambito dell'area ex Arrigoni (comparto 5), l'area è invece caratterizzata da una viabilità veicolare esclusivamente di servizio (per residenti, mezzi di soccorso, ecc.) nell'ambito di un sistema di spazi pubblici prevalentemente pedonalizzato.



### Inquadramento viabilità

L'accessibilità al parco è garantita da nord attraverso i parcheggi pubblici realizzati ai margini dei quartieri residenziali e lungo gli assi di attraversamento principali, e si attua attraverso un sistema ramificato di percorrenze ciclo-pedonali; da sud, attraversando in sottosuolo il sedime ferroviario, mediante il potenziamento dei tre sottopassi pedonali esistenti collocati lungo la via Ravennate, la Via Cervese e in corrispondenza del sottopasso della stazione.

### Viabilità e parcheggi ad uso pubblico

Lo schema generale della viabilità dell'area è caratterizzato da un *anello esterno* che costituisce la *viabilità principale di distribuzione* attraverso via Madonna dello Schioppo, via Cavalcavia, via Giovanni Bovio, via De Gasperi, viadotto John Fitzgerald Kennedy, via Assano e via Cervese.

Dall'anello esterno si penetra verso l'area in esame attraverso una rete di *strade secondarie interquartiere*, che consentono ai veicoli di raggiungere i principali *poli attrattori* costituiti dai vari *parcheggi di attestamento* per la stazione ferroviaria ed il centro storico e le principali localizzazioni commerciali e residenziali esistenti e previste.

La filosofia alla base dello schema viario mira a garantire la continuità dei collegamenti *riducendo progressivamente la velocità e la portata delle strade* via via che si penetra all'interno dell'area e si raggiungono le zone più "protette".

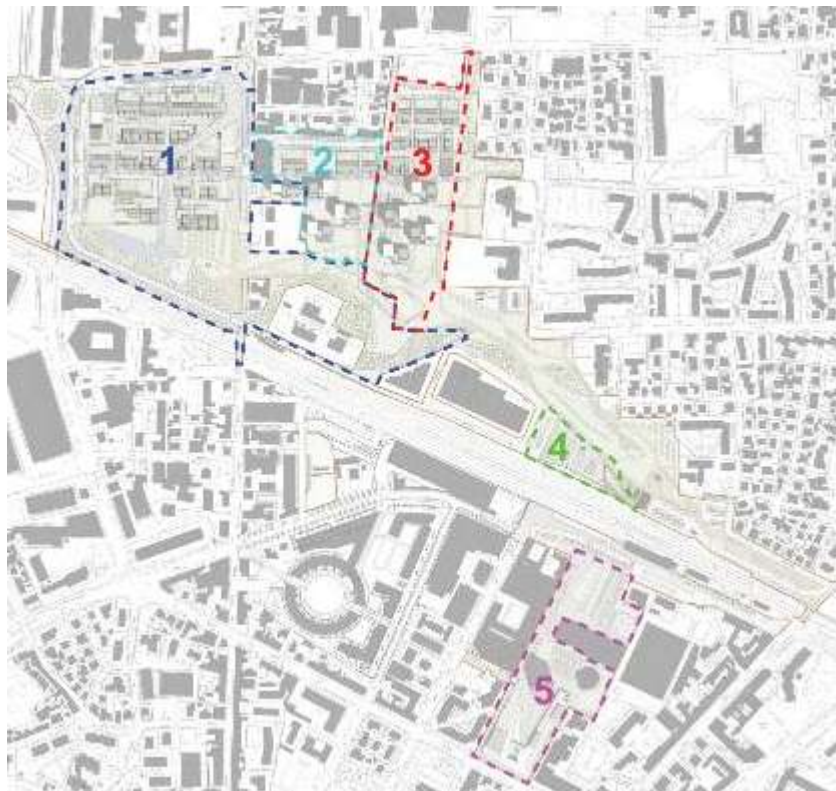
In accordo con quanto previsto dal Piano Regolatore Integrato della Mobilità comunale (PRIM), si prevede la realizzazione di una rotonda in prossimità dell'attuale intersezione tra via Cavalcavia e via Togliatti, su cui si innesta il nuovo raccordo stradale che, sviluppandosi parallelamente al cavalcavia ed ai binari ferroviari, si

collega a via Montecatini. Tale asse, alternativo a quello previsto dal Masterplan di concorso, è in grado di assolvere la funzione di collegamento tra la viabilità principale, l'area a prevalente destinazione commerciale/direzionale/terziaria ed i nuovi parcheggi di attestamento della stazione ferroviaria, senza interferire con la continuità del parco. Inoltre, la nuova rotatoria in progetto risulta adeguatamente dimensionata per assorbire i flussi di traffico generati dai nuovi flussi indotti senza creare quei fenomeni di congestionamento che si potrebbero verificare in prossimità dell'intersezione tra via Cervese e via Madonna dello Schioppo.

All'interno dell'intera area oggetto del concorso si propone di individuare e realizzare una serie di "Zone 30" (estendibili poi con il medesimo criterio anche ai quartieri limitrofi) perimetrata dalla viabilità di distribuzione sopra individuata. Le "Zone 30" verranno realizzate secondo il "modello Zurigo", con interventi di moderazione del traffico.

Per quanto concerne i parcheggi ad uso pubblico, questi sono stimati al fine di rispondere ai requisiti indicati all'interno

degli standard previsti dal PRG vigente e saranno ricavati in prevalenza all'interno degli spazi interrati, e non oltre il primo piano interrato. I parcheggi ad uso pubblico a raso sono previsti nella misura necessaria al completamento degli standard.



I comparti di progetto

### Stima dei parcheggi ad uso pubblico previsti

Comparto	Superfici (mq) di parcheggi ad uso pubblico previsti	N. posti auto di progetto
Comparto 1	13.313,64 mq	729 circa
Comparto 2	2.181,82 mq	121 circa
Comparto 3	3.238,55 mq	180 circa
Comparto 4	1.054,40 mq	58 circa
Comparto 5	4.597,02 mq	255 circa

I parcheggi ad uso pubblico a raso, coerentemente con quelli privati sono trattati con:

- pavimentazioni che consentano almeno il 50% della permeabilità del suolo;
- illuminazione garantita da apparecchi su palo con passo adeguato così come previsto anche per tutti gli altri interventi infrastrutturali (strade, piste ciclopedonali e marciapiedi);
- verde infrastrutturale a filare arboreo per garantire l'ombreggiatura oltre che mitigare gli stalli della autovetture.

### Rumore

#### *Impatto acustico dei parcheggi*

Allo stato di progetto è prevista la realizzazione di n. 1783 stalli adibiti a parcheggio privato e di n. 1403 stalli adibiti a parcheggio pubblico.

Ai fini della simulazione si è considerato l'indotto dato da tali parcheggi, compreso nei dati di traffico. Per i parcheggi non inseriti in strutture ed ubicati all'aperto, si è valutata anche la rumorosità del parcheggio dato dalla movimentazione interna, come precedentemente chiarito.

Di seguito si riporta, per i potenziali ricettori, esterni ed interni ai comparti, che si affacciano su tali sorgenti sonore, il contributo dei parcheggi alla rumorosità totale calcolata puntualmente a m. 1 dalla facciata di questi ultimi.



Studio di Screening Ambientale per progetto "parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto" previsti all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana "Novello" - Cesena



Numerazione potenziali ricettori considerati per l'immissione dei parcheggi – Comparti 1, 2, 3 e 4



Numerazione dei potenziali ricettori considerati per l'immissione dei parcheggi – comparto 5

Edificio	Classe	Piano	lim,D	lim,N	LAeq,D dB(A)	LAeq,N dB(A)	contributo parcheggio giorno dB(A)	contributo parcheggio notte dB(A)
D	Z4	EG	65	55	62.4	55.1	42.3	38.6
		1. OG	65	55	63.5	56.1	42.8	39.0
		2. OG	65	55	64.1	56.7	42.9	38.9
		3. OG	65	55	64.4	56.9	42.7	38.6
		4. OG	65	55	64.6	57.0	42.4	38.1
		5. OG	65	55	64.7	57.1	42.0	37.6
		6. OG	65	55	64.8	57.1	41.7	37.1
		7. OG	65	55	64.9	57.1	41.3	36.7
		8. OG	65	55	64.9	57.1	41.0	36.2

Studio di Screening Ambientale per progetto "parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto" previsti all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana "Novello" - Cesena

	Edificio	Classe	Piano	lim,D	lim,N	LAeq,D dB(A)	LAeq,N dB(A)	contributo parcheggio giorno dB(A)	contributo parcheggio notte dB(A)
			9. OG	65	55	64.9	57.0	40.6	35.7
			10. OG	65	55	65.2	57.1	40.3	35.3
			11. OG	65	55	65.2	57.1	40.0	34.9
			12. OG	65	55	65.4	57.1	39.7	34.5
			13. OG	65	55	65.4	57.1	39.4	34.1
	B4	Z4	EG	65	55	64.0	56.5	53.7	46.8
			1. OG	65	55	65.0	57.4	51.8	44.9
			2. OG	65	55	65.4	57.7	50.2	43.4
			3. OG	65	55	65.6	57.9	49.0	42.3
			4. OG	65	55	65.8	58.0	48.0	41.3
			5. OG	65	55	65.9	58.0	47.2	40.5
			6. OG	65	55	65.9	58.1	46.4	39.8
	A4.1	Z4	EG	65	55	64.3	56.9	54.6	47.6
			1. OG	65	55	65.4	57.9	52.7	45.7
			2. OG	65	55	65.8	58.3	51.2	44.2
	C1_7_piani	Z4	EG	65	55	60.6	54.0	47.8	40.8
			1. OG	65	55	61.7	55.1	47.2	40.2
			2. OG	65	55	61.8	55.3	46.1	39.1
			3. OG	65	55	61.8	55.2	45.0	38.1
			4. OG	65	55	61.7	55.1	44.1	37.1
			5. OG	65	55	61.4	54.8	43.2	36.2
			6. OG	65	55	61.2	54.5	42.5	35.5
	C2.1_7_piani	Z4	EG	65	55	59.4	52.8	49.0	42.1
			1. OG	65	55	60.5	54.0	48.7	41.7
			2. OG	65	55	60.9	54.4	48.0	41.0
			3. OG	65	55	60.9	54.4	47.1	40.1
			4. OG	65	55	60.9	54.4	46.2	39.2
			5. OG	65	55	60.7	54.2	45.2	38.2
			6. OG	65	55	60.6	54.0	44.4	37.4
	C2.2_7_piani	Z4	EG	65	55	58.3	51.8	46.8	39.8
			1. OG	65	55	59.5	53.0	47.0	40.0
			2. OG	65	55	60.2	53.7	46.7	39.7
			3. OG	65	55	60.3	53.9	46.1	39.1
			4. OG	65	55	60.4	54.0	45.5	38.5
			5. OG	65	55	60.3	53.9	44.6	37.7
			6. OG	65	55	60.2	53.8	44.0	37.0
	C3_7_piani	Z4	EG	65	55	57.4	50.9	44.6	37.7
			1. OG	65	55	58.6	52.2	45.1	38.1
			2. OG	65	55	59.5	53.1	45.0	38.0



Studio di Screening Ambientale per progetto "parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto" previsti all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana "Novello" - Cesena

	Edificio	Classe	Piano	lim,D	lim,N	LAeq,D dB(A)	LAeq,N dB(A)	contributo parcheggio giorno dB(A)	contributo parcheggio notte dB(A)
			3. OG	65	55	59.8	53.4	44.6	37.6
			4. OG	65	55	59.9	53.5	44.2	37.2
			5. OG	65	55	59.9	53.5	43.4	36.4
			6. OG	65	55	59.8	53.4	42.9	35.9
	G	Z3	EG	60	50	52.4	46.9	47.9	40.9
			1. OG	60	50	53.3	47.9	47.6	40.7
			2. OG	60	50	53.7	48.4	46.9	39.9
			3. OG	60	50	54.0	48.8	46.0	39.0
			4. OG	60	50	54.1	49.0	45.1	38.1
		Z4	EG	65	55	57.1	51.2	45.4	38.4
			1. OG	65	55	57.3	51.6	45.7	38.7
		Z4	EG	65	55	56.6	50.7	45.0	38.0
			1. OG	65	55	57.0	51.2	45.3	38.4
	B1.1_5_piani	Z3	EG	60	50	56.9	50.5	54.1	47.1
			1. OG	60	50	56.0	49.7	51.8	44.8
			2. OG	60	50	55.3	49.1	50.3	43.3
			3. OG	60	50	54.7	48.5	49.2	42.3
			4. OG	60	50	54.2	48.1	48.2	41.3
	B1.2_5_piani	Z3	EG	60	50	57.0	50.6	54.3	47.3
			1. OG	60	50	55.9	49.6	52.0	45.0
			2. OG	60	50	55.2	48.9	50.6	43.6
			3. OG	60	50	54.5	48.3	49.6	42.6
			4. OG	60	50	54.0	47.8	48.6	41.6
	B3.1_5_piani	Z3	EG	60	50	57.1	50.6	54.4	47.4
			1. OG	60	50	55.8	49.6	51.4	44.4
			2. OG	60	50	55.0	48.8	49.6	42.6
			3. OG	60	50	54.3	48.1	48.3	41.3
			4. OG	60	50	53.7	47.6	47.2	40.3
		Z4	EG	65	55	55.5	49.2	51.8	44.8
			1. OG	65	55	55.5	49.3	51.2	44.2
		Z4	EG	65	55	55.3	49.0	51.8	44.8
			1. OG	65	55	55.4	49.2	51.2	44.2
		Z4	EG	65	55	55.4	49.1	51.9	44.9
			1. OG	65	55	55.4	49.2	51.3	44.3
		Z4	EG	65	55	53.1	46.9	48.9	41.9
			1. OG	65	55	53.9	47.7	49.4	42.4
	A10_1_piano	Z3	EG	60	50	49.7	43.7	48.3	41.3
			1. OG	60	50	50.6	44.8	48.8	41.8
	F2	Z3	EG	60	50	49.6	43.3	48.6	41.6
			1. OG	60	50	50.3	44.1	49.1	42.1
			2. OG	60	50	50.4	44.4	48.9	41.9



Studio di Screening Ambientale per progetto "parcheggi di uso pubblico con capacità superiore a 500 posti auto" previsti all'interno del Programma di Riqualificazione Urbana "Novello" - Cesena

	Edificio	Classe	Piano	lim,D	lim,N	LAeq,D dB(A)	LAeq,N dB(A)	contributo parcheggio giorno dB(A)	contributo parcheggio notte dB(A)
	F4_4_piani	Z3	EG	60	50	47.7	41.2	46.9	39.9
			1. OG	60	50	48.5	42.1	47.5	40.5
			2. OG	60	50	48.6	42.2	47.4	40.4
			3. OG	60	50	48.7	42.5	47.1	40.1
	F4_5_piani	Z3	EG	60	50	58.3	52.4	49.0	42.0
			1. OG	60	50	54.9	49.2	49.1	42.2
			2. OG	60	50	53.7	48.1	48.6	41.6
			3. OG	60	50	53.0	47.6	48.0	41.0
			4. OG	60	50	52.6	47.4	47.3	40.3
	I_2_piani	Z3	EG	60	50	56.7	52.4	48.2	41.3
			1. OG	60	50	57.6	53.1	49.3	42.3
			2. OG	60	50	58.4	53.7	49.1	42.1
	Building90397	Z3	EG	60	50	57.4	52.7	47.2	40.3
	Uffici e commerciale	Z4	EG	65	55	50.7	46.2	46.2	43.1
			1. OG	65	55	51.3	46.9	45.9	42.9
			2. OG	65	55	52.3	47.8	45.1	42.1
	Psicologia	Z1	EG	50	40	52.3	45.8	31.8	28.8
			1. OG	50	40	52.9	46.8	32.9	29.9
			2. OG	50	40	53.5	47.5	34.0	30.9
			3. OG	50	40	54.0	47.9	34.8	31.8
		Z4	EG	65	55	58.1	52.1	41.0	34.0
			1. OG	65	55	57.6	51.6	42.6	35.6
		Z4	EG	65	55	57.9	52.0	39.4	32.4
			1. OG	65	55	57.3	51.3	40.9	33.9
	B2_5_piani	Z3	EG	60	50	56.1	49.6	52.9	45.9
			1. OG	60	50	55.6	49.2	51.0	44.0
			2. OG	60	50	55.3	48.9	49.5	42.5
			3. OG	60	50	55.1	48.8	48.3	41.3
			4. OG	60	50	55.1	48.8	47.2	40.2
	B1.3_5_piani	Z3	EG	60	50	56.8	50.3	53.8	46.8
			1. OG	60	50	56.2	49.8	51.9	44.9
			2. OG	60	50	55.8	49.5	50.4	43.4
			3. OG	60	50	55.7	49.3	49.2	42.3
			4. OG	60	50	55.6	49.3	48.2	41.2
	B3.2_5_piani	Z3	EG	60	50	56.8	50.3	53.2	46.2
			1. OG	60	50	56.2	49.9	50.6	43.6
			2. OG	60	50	55.9	49.7	48.7	41.7
			3. OG	60	50	55.7	49.5	47.2	40.2
			4. OG	60	50	55.7	49.5	46.0	39.0

Contributo rumorosità parcheggi in corrispondenza dei ricettori

I risultati riportati nella tabella sovrastante mostrano che l'impatto acustico dato dai parcheggi di nuova realizzazione è nettamente compreso entro i valori limite assoluti di immissione dettati dalla normativa con riferimento alla classe acustica di appartenenza dei ricettori.

Le stime risultanti in merito all'attivazione di nuove sorgenti sonore fisse (parcheggi e viabilità indotta) all'interno dei comparti mostrano contributi poco significativi rispetto alla rumorosità presente.