



## Comune di Cervia

VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA  
PRIVATA APPROVATO CON DELIBERA  
N. 83 DEL 12/05/2015 E S.M. N. 45 DEL 6/3/2018,  
IN ZONA Dc7 E De5 ALL'INTERNO DI UN COMPARTO  
INDUSTRIALE E ARTIGIANALE SITO A MONTALETTO.

### **VALSAT - Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale dei Piani**

**Proprietà: Imm. Elisa srl**

## **SOMMARIO**

### **1      PREMESSA**

### **2      INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

2.1    L'area oggetto di studio

2.2    Il progetto di intervento

### **3      NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

### **4      AMBITI DI APPLICAZIONE DELLA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DEI PIANI (VALSAT)**

### **5      ANALISI DELLO STATO DI FATTO**

### **6      DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI SENSIBILI**

6.1    Suolo

6.2    Geologia ed idrogeologia

6.3    Traffico

6.4    Atmosfera

6.5    Rifiuti

6.6    Rumore

### **7      SINTESI**

## **1)PREMESSA**

Scopo del presente studio è determinare se l'intervento in progetto, variante al Piano Particolareggiato di iniziativa privata approvato con delibera n. 83 del 12/05/2015 e s.m. n. 45 del 6/3/2018, in zona Dc7 e De5 all'interno di un comparto industriale e artigianale sito a Montaletto, possa causare sull'ambiente effetti significativi tali da rendere necessaria una politica di riduzione degli effetti provocati sull'ambiente circostante.

La Val.S.A.T. si compone infatti di fasi concatenate e logicamente conseguenti, che hanno portato a:

- valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale del Piano in oggetto (coerenza interna),
- considerazioni sulla sostenibilità delle azioni del piano (coerenza esterna),
- verifica dell'eventuale necessità di attuare un monitoraggio degli effetti, e ove necessario, azioni di mitigazione e/o compensazione finalizzate ad eliminare o ridurre gli effetti negativi per ciascuna componente ambientale.

## **2) INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

### **2.1) L'area oggetto di studio**

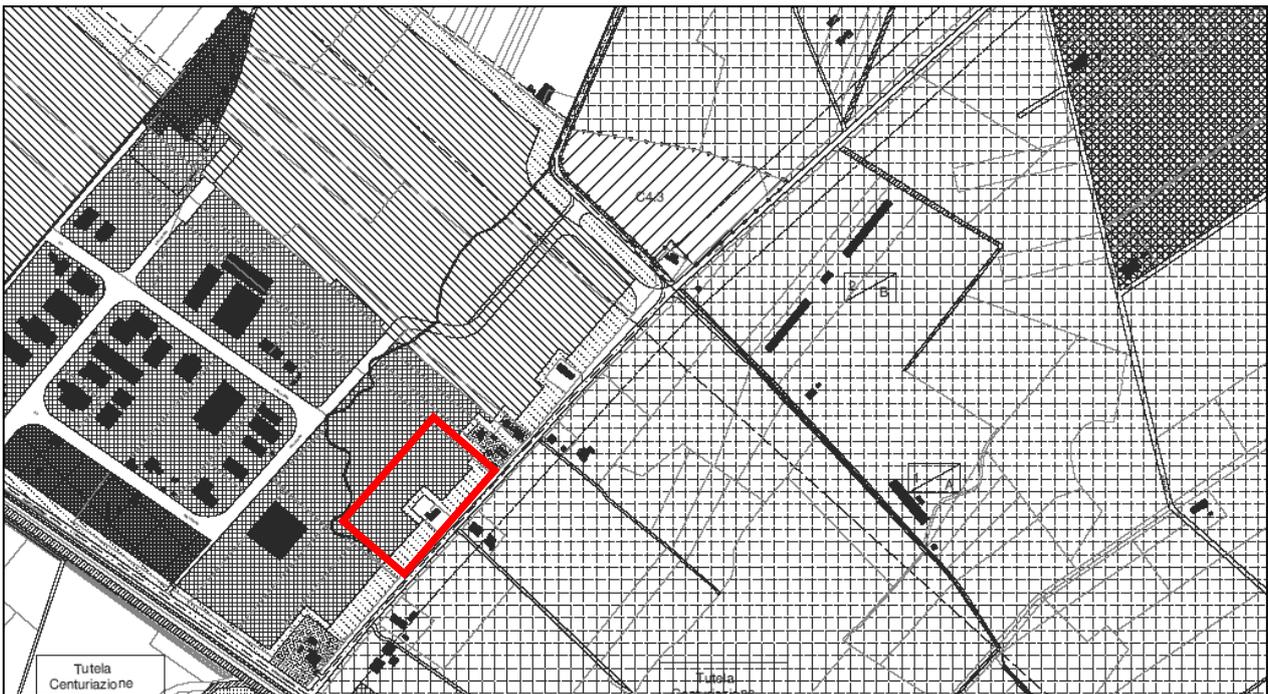
Il piano particolareggiato di iniziativa privata oggetto di indagine si colloca in località Montaletto di Cervia all'interno della zona di completamento dell'esistente comparto produttivo, commerciale e direzionale. È ubicata lungo la Via Cervese SS 71 BIS, strada di collegamento tra Cesena e la Strada Statale 16, caratterizzata da elevati flussi di traffico sia nel periodo diurno che in quello notturno.

Di seguito si riportano alcune immagini di inquadramento dell'area al fine di una migliore comprensione.



Inquadramento area di intervento su foto aerea.

Estratto di PRG e legenda del Comune di Cervia con individuazione, con rettangolo rosso, del lotto oggetto di intervento.



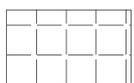
De4 INDUSTRIALE E ARTIGIANALE DI ESPANSIONE (ART. 28.4)



De5 ZONA FILTRO AREA INDUSTRIALE - ARTIGIANALE (ART. 28.4)



Dc7 INDUSTRIALE E ARTIGIANALE DI COMPLETAMENTO (ART. 27.8)



CORONA AREE AGRICOLE (ART. 41.3.4)

Il PRG del Comune di Cervia prevede una destinazione di area "industriale e artigianale di completamento Dc7" – art.27.8 NTA e una destinazione di zona filtro area industriale – artigianale De5 – art.28.4 NTA per la zona in fregio alla SS71 bis.

L'area oggetto di intervento si colloca nel contesto territoriale morfologicamente pianeggiante tipico della costiera adriatica romagnola con quote del terreno di poco superiori a quella del livello del mare. La vocazione della zona in cui si inserisce l'intervento è di tipo produttivo con presenza di poche abitazioni residenziale circostanti il comparto produttivo stesso. Il centro abitato di Montaletto si colloca a circa 1,5 km dal comparto produttivo, in direzione sud-ovest, lungo la direttrice viaria principale (SS 71 bis).

## **2.2) Il progetto di intervento**

Il progetto di variante prevede, come il precedente PUA approvato, l'individuazione di 3 Unità Minime di Intervento (UMI) di cui due costituite da aree private edificabili con la rispettiva area filtro ed una costituita dall'area pubblica comprendente la viabilità, i parcheggi, e le aree verdi. Aree private edificabili così identificate:

- Pua Approvato con delibera n. 83 del 12/05/2015 e s.m. n.45 del 06/03/2018

- area A

Attività artigianale max 80% S.l.p. Mq 3.183,84 vol mc 31.838,40

Attività commerciali (h. mt 3,00) max 20% S.l.p.. mq. 795,96, volume comm. Mc 2.387,88  
volume ad uso deposito (h. mt 7,00) mc, 5.571,72

Nell'edificio A si potrà insediare un alloggio per custodia.

- area B

Attività artigianale 100% (h. max mt 10,00) S.l.p. Mq 4.180,20 vol mc 41.802,00

Nell'edificio B si potrà insediare un alloggio per custodia.

### **- PROGETTO DI VARIANTE**

- area A

Attività artigianale max 80% S.l.p. Mq 3.042,24 vol mc 30.422,40

Attività commerciali (h. mt 3,00) max 20% S.l.p.. mq. 760,56, volume comm. Mc2.281,68  
volume ad uso deposito (h. mt 7,00) mc, 5.323,92

Nell'edificio A si potrà insediare un alloggio per custodia.

- area B

Attività artigianale 100% (h. max mt 10,00) S.l.p. Mq 2.974,80 vol mc 29.748,00

Nell'edificio B si potrà insediare un alloggio per custodia.

Area avente destinazione Pubblica

Sinteticamente il progetto prevede:

- Pua Approvato con delibera n. 83 del 12/05/2015 e s.m. n.45 del 06/03/2018

- realizzazione di strada di collegamento con la via del Lavoro avente larghezza complessiva di ml 12,00 costituita da una carreggiata di ml 8,50, un marciapiede posto sul lato sud di ml 2,00 ed un marciapiede pedonale posto sul lato sud di ml 1,50 per una superficie complessiva mq. 3084 di cui mq. 2363 in proprietà e mq. 721 di proprietà comunale;
- realizzazione di area di parcheggio comprendente anche l'area di manovra dimensionata in modo tale che possano manovrare anche mezzi autoarticolati, per una superficie complessiva di mq. 2.118 così ripartita:
  - area di manovra mq. 589;
  - marciapiede mq. 235;
  - 43 posti auto di cui due riservati a disabili per un totale di mq. 590;
  - verde pubblico mq. 704

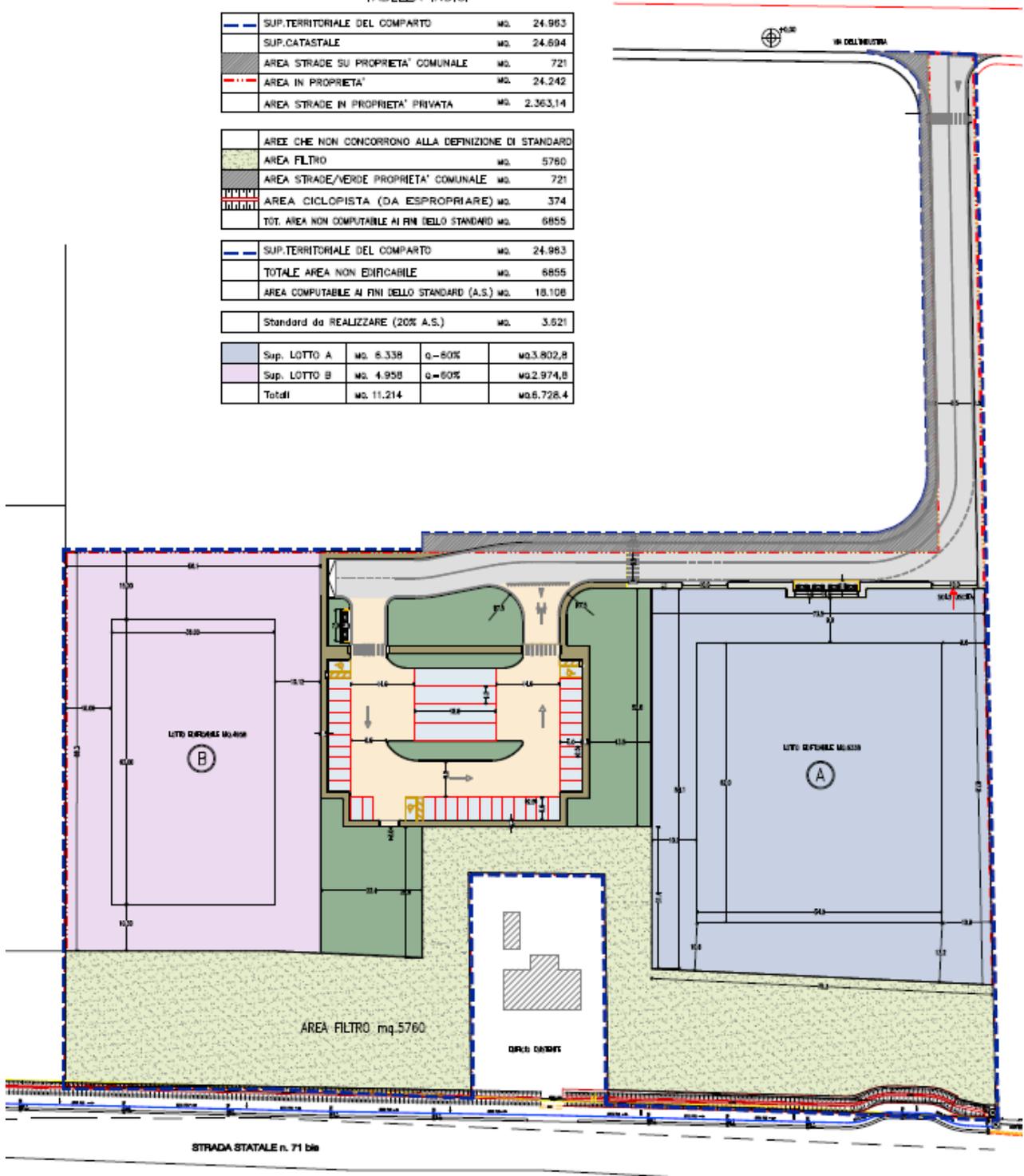
**- PROGETTO DI VARIANTE**

- realizzazione di strada di collegamento con la via del Lavoro avente larghezza complessiva di ml 12,00 costituita da una carreggiata di ml 8,50, un marciapiede posto sul lato sud di ml 2,00 ed un marciapiede pedonale posto sul lato sud di ml 1,50 per una superficie complessiva mq. 3523 di cui mq.2802 in proprietà e mq.721 di proprietà comunale;
- realizzazione di area di parcheggio comprendente anche l'area di manovra dimensionata in modo tale che possano manovrare e sostare anche mezzi autoarticolati, per una superficie complessiva di mq. 4.355 così ripartita:
  - area di manovra mq. 1205;
  - marciapiede mq. 345;
  - 41 posti auto di cui 3 riservati a disabili e 4 stalli per mezzi pesanti, per un totale di mq. 773;
  - verde pubblico mq. 2032

**TAVOLA DI PROGETTO**

TABELLA INDICI

	SUP.TERRITORIALE DEL COMPARTO	mq.	24.983	
	SUP.CATASTALE	mq.	24.694	
	AREA STRADE SU PROPRIETA' COMUNALE	mq.	721	
	AREA IN PROPRIETA'	mq.	24.242	
	AREA STRADE IN PROPRIETA' PRIVATA	mq.	2.363,14	
<b>AREE CHE NON CONCORRONO ALLA DEFINIZIONE DI STANDARD</b>				
	AREA FILTRO	mq.	5760	
	AREA STRADE/VERDE PROPRIETA' COMUNALE	mq.	721	
	AREA CICLOPISTA (DA ESPROPRIARE)	mq.	374	
	TOT. AREA NON COMPUTABILE AI FINI DELLO STANDARD	mq.	6855	
	SUP.TERRITORIALE DEL COMPARTO	mq.	24.983	
	TOTALE AREA NON EDIFICABILE	mq.	6855	
	AREA COMPUTABILE AI FINI DELLO STANDARD (A.S.)	mq.	18.108	
	Standard da REALIZZARE (20% A.S.)	mq.	3.621	
	Sup. LOTTO A	mq. 6.338	q=80%	mq.3.802,8
	Sup. LOTTO B	mq. 4.958	q=60%	mq.2.974,8
	Totale	mq. 11.214		mq.6.728,4



### **3) NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La LEGGE REGIONALE 21 dicembre 2017, n. 24 "DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO" al Capo III - Sostenibilità ambientale e territoriale dei piani propone articoli riguardanti le modalità di stesura della VALSAT. Di seguito si riporta uno stralcio di interesse.

#### **Art. 18**

##### **Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat)**

1. Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, la Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, i Comuni e le loro Unioni, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valsat degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e della normativa nazionale di recepimento della stessa.

2. A tal fine, in un apposito rapporto ambientale e territoriale denominato "documento di Valsat", costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, sono individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 22, delle informazioni ambientali e territoriali acquisite ai sensi dell'articolo 23 e, per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile, di cui all'articolo 40, comma 8.

3. Nel documento di Valsat sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate dal piano ai sensi degli articoli 20 e 21, e sono definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

4. Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato "sintesi non tecnica", nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati.

5. L'atto con il quale il piano viene approvato dà conto degli esiti della Valsat, illustra come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indica le misure adottate

in merito al monitoraggio, attraverso un apposito elaborato denominato "dichiarazione di sintesi", di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, e comma 7, lettera b).

6. Gli atti con i quali l'autorità competente per la valutazione ambientale si esprime in merito alla Valsat e le indicazioni contenute negli atti di approvazione del piano, di cui al comma 5, sono resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web dell'amministrazione titolare del piano e dell'autorità competente per la valutazione ambientale.

7. La Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, della presente legge, i Comuni e le loro Unioni provvedono al monitoraggio dell'attuazione dei piani e dei loro effetti sui sistemi ambientali e territoriali, anche al fine della revisione o aggiornamento degli stessi, e rendono disponibili nel proprio sito web i relativi esiti, ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152  (Norme in materia ambientale).

8. Con apposito atto di coordinamento tecnico, assunto ai sensi dell'articolo 49, la Giunta regionale individua i contenuti del documento di Valsat e della dichiarazione di sintesi, in conformità per gli aspetti ambientali all'allegato VI del decreto legislativo n. 152 del 2006 , nonché detta disposizioni per semplificare e uniformare gli indicatori e le modalità di monitoraggio dei piani.

## **Art. 19**

### **Principi di integrazione e non duplicazione della valutazione**

1. Nell'osservanza dei principi di integrazione e non duplicazione di cui all'articolo 4, commi 2 e 3, della direttiva 2001/42/CE, gli atti e ogni altro adempimento richiesti dalla normativa europea e nazionale per la procedura di valutazione ambientale dei piani sono integrati nel procedimento disciplinato dal titolo III, capo III, della presente legge.

2. La Valsat ha ad oggetto unicamente le prescrizioni e gli indirizzi del piano, recependo gli esiti della valutazione dei piani competenti e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti rilevanti che sono stati oggetto di precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati, se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite. L'amministrazione procedente nel predisporre il documento di Valsat del proprio piano può dar conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi e valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti.

3. La Regione, la Città metropolitana di Bologna e i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, assumono, rispettivamente, la qualità di autorità competente per la valutazione ambientale in merito alla valutazione:

a) la Regione, dei piani regionali, metropolitani e d'area vasta;

b) la Città metropolitana di Bologna, degli strumenti urbanistici dei Comuni e delle loro Unioni facenti parte del territorio metropolitano;

c) i soggetti d'area vasta, degli strumenti urbanistici dei Comuni e delle loro Unioni facenti parte dell'ambito territoriale di area vasta di loro competenza.

4. Le autorità competenti per la valutazione ambientale di cui al comma 3 esprimono il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006 , in sede di CU, nel corso del procedimento unico e nella fase di conclusione dell'accordo di programma in variante ai piani, disciplinati rispettivamente dagli articoli 53 e 60 della presente legge, acquisendo il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) relativo unicamente alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame. Il parere del CU e le determinazioni conclusive del procedimento unico e dell'accordo di programma danno specifica evidenza alla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale e delle motivazioni per le quali l'autorità ambientale si è eventualmente discostata dal parere di ARPAE.

5. Le autorità competenti per la valutazione in materia ambientale di cui al comma 3, lettere b) e c), svolgono altresì la verifica di assoggettabilità degli accordi operativi per interventi di riuso e rigenerazione che riguardino unicamente aree collocate all'interno del perimetro del territorio urbanizzato, secondo le modalità indicate dall'articolo 39.

6. Sono esclusi dalla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale le varianti che, non riguardando le tutele e le previsioni di piano sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente, si limitano a introdurre:

a) rettifiche degli errori materiali;

b) modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento, che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti;

c) modifiche delle caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;

d) modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute in strumenti di pianificazione nazionali, regionali, metropolitani o d'area vasta di cui sia già stata svolta la valutazione ambientale;

e) varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti o per la reiterazione del vincolo stesso.

7. Sono inoltre esclusi dalla valutazione gli accordi operativi e i piani attuativi di iniziativa pubblica nel caso di cui all'articolo 11, comma 1, e i permessi di costruire convenzionati di cui all'articolo 11, comma 2.

## **Art. 20**

### **Misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale**

1. La strategia per la qualità urbana ed ecologico ambientale, di cui all'articolo 34, può stabilire, in conformità agli esiti della Valsat del PUG, misure compensative, a carattere non meramente patrimoniale, dirette al miglioramento ambientale e alla mitigazione degli effetti negativi riconducibili ai nuovi insediamenti, tenendo conto delle caratteristiche, dimensioni e impatto territoriale e ambientale della nuova previsione, anche in ragione della concentrazione di attività impattanti. Per le opere soggette a valutazione di impatto ambientale, le misure di compensazione stabilite dal piano possono essere modificate o integrate dal provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA).
2. L'accordo operativo o il piano operativo di iniziativa pubblica, di cui all'articolo 38, individuano le modalità ed i tempi di attuazione delle misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale, la cui realizzazione ed entrata in esercizio costituisce condizione al rilascio dell'agibilità del nuovo insediamento.

## **Art. 21**

### **Dotazioni ecologiche e ambientali**

1. Le dotazioni ecologiche e ambientali del territorio sono costituite dall'insieme degli spazi, delle opere e degli interventi che concorrono, insieme alle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, a contrastare i cambiamenti climatici e i loro effetti sulla società umana e sull'ambiente, a ridurre i rischi naturali e industriali e a migliorare la qualità dell'ambiente urbano; le dotazioni sono volte in particolare:
  - a) alla riduzione delle emissioni di gas climalteranti responsabili del riscaldamento globale; al risanamento della qualità dell'aria e dell'acqua ed alla prevenzione del loro inquinamento;
  - b) alla gestione integrata del ciclo idrico;
  - c) alla riduzione dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico;
  - d) al mantenimento della permeabilità dei suoli e al riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano;
  - e) alla mitigazione degli effetti di riscaldamento (isole di calore);
  - f) alla raccolta differenziata dei rifiuti;
  - g) alla riduzione dei rischi sismico, idrogeologico, idraulico e alluvionale.
2. La strategia per la qualità urbana ed ecologico-ambientale provvede alla determinazione del fabbisogno di dotazioni ecologiche e ambientali e dei requisiti prestazionali che le stesse devono soddisfare, coordinandosi con le politiche di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici stabilite a livello europeo, nazionale e regionale e recependo le indicazioni delle pianificazioni settoriali. Rientrano tra le dotazioni ecologiche e ambientali anche gli spazi di proprietà privata che concorrono al raggiungimento delle finalità di cui al comma 1, attraverso la specifica modalità di sistemazione delle aree pertinenti stabilita dal piano comunale.

## **IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP PROVINCIA DI RAVENNA)**

Secondo quanto specificato dalla L.R. 20/2000 all'articolo 26, il P.T.C.P. è lo strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovracomunali in quanto "sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali della Provincia e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale", definisce in particolare "i criteri per la localizzazione e il dimensionamento di strutture e servizi di interesse provinciale e sovracomunale" e "specifica ed articola la disciplina delle dotazioni territoriali, indicando a tal fine i diversi ruoli dei centri abitati nel sistema insediativo".

In secondo luogo, per assicurare lo sviluppo sostenibile dell'ambiente e del territorio, il P.T.C.P. individua "le caratteristiche di vulnerabilità, criticità e potenzialità delle singole parti e dei sistemi naturali ed antropici del territorio e le conseguenti tutele paesaggistico-ambientali" e "definisce i bilanci delle risorse territoriali e ambientali, i criteri e le soglie del loro uso, stabilendo le condizioni e i limiti di sostenibilità territoriale e ambientale delle previsioni urbanistiche comunali che comportano rilevanti effetti che esulano dai confini amministrativi di ciascun ente" (punti 2d e 2f, art. 26, L.R. 20/2000).

### **La Provincia di Ravenna ha approvato la variante al P.T.C.P. con Delibera del Consiglio Provinciale n. 10 del 27/02/2019.**

Detto Piano è composto da una Relazione generale, dalle NTA, dalle tavole di Piano, dalle tavole e relazioni del Quadro Conoscitivo, dalla VALSAT e dalla VAS.

Il Quadro Conoscitivo a sua volta è suddiviso in Sistema Socioeconomico, Sistema Ambientale, Sistema Territoriale e Sistema Relazionale; ogni parte contiene una relazione tecnica e le relative tavole.

Al fine di definire i vincoli che agiscono sull'area interessata dall'intervento, sono state consultate le tavole del Piano trovando riscontro solamente con le tavole seguenti che interessano l'area in esame.

Come già descritto nel rapporto preliminare consegnato per il precedente Piano, non si rilevano vincoli particolari per l'area in oggetto.

## **4) AMBITI DI APPLICAZIONE DELLA VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DEI PIANI (VALSAT)**

La valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale comprende la definizione delle componenti ambientali da considerare e l'individuazione e l'analisi delle norme e delle direttive di riferimento. In sostanza vengono individuate tutte quelle informazioni che saranno alla base delle successive considerazioni, in relazione alle componenti ambientali da approfondire e al loro stato di fatto.

Le componenti ambientali considerate per la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale e i relativi principi normativi di riferimento sono riferiti a queste tematiche risultano essere:

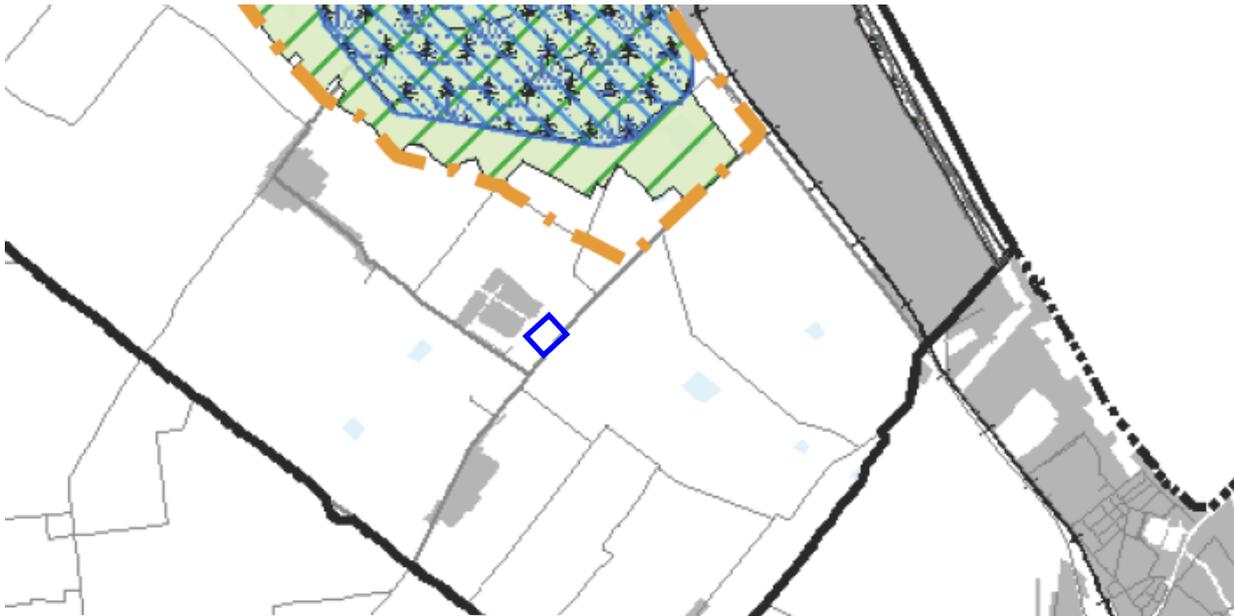
- risorse idriche (1): gestione, tutela e risparmio della risorsa idrica, in termini di volume di acque impiegate per il consumo umano e di mantenimento dei deflussi minimi nei corsi d'acqua, sia per quanto riguarda la tutela delle acque in relazione alla disciplina e al trattamento degli scarichi che afferiscono ai corpi idrici e fognari.
- mobilità - traffico (2): efficienza del sistema di spostamento di merci e persone, livelli di servizio delle infrastrutture per la mobilità, contenimento della mobilità urbana e impiego di sistemi di trasporto sostenibile, in relazione alla qualità della vita in termini di sicurezza del sistema della mobilità e di contenimento degli impatti ambientali indotti.
- aria (3): riduzione dell'inquinamento atmosferico e definizione di obiettivi di qualità, valori guida e valori limite per gli inquinanti atmosferici, contenimento delle emissioni inquinanti, anche in relazione ai gas serra e ad alcune sostanze particolarmente dannose per la fascia dell'ozono. Valutazione della qualità dell'aria nei centri abitati e definizione di interventi di miglioramento e risanamento della qualità dell'aria.
- consumi e rifiuti (4): contenimento dell'uso di materie prime e della produzione di rifiuti e scarti, incremento della raccolta differenziata, del riutilizzo, del riciclaggio e del recupero, contenimento e regolamentazione delle attività di smaltimento.
- rumore (5): tutela della salute e salvaguardia dell'ambiente esterno e abitativo dalle sorgenti sonore, con particolare riferimento alla classificazione acustica del territorio, eventuale definizione di piani di risanamento acustico e definizione dei valori limite e di attenzione di emissione e immissione e di qualità dei livelli sonori.

Per ogni componente ambientale sono stati individuati degli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale che avranno carattere generale e specifico.

## 5) ANALISI DELLO STATO DI FATTO

In questa fase viene data sintesi delle peculiarità presenti nel territorio della località Montaletto, scaturite dall'esame del PTCP, in modo da evidenziare i punti di forza e di debolezza/criticità riscontrate durante l'analisi medesima, al fine di poter definire una base conoscitiva utile per la migliore determinazione delle azioni di Piano.

TAVOLA B.2.1.1 – AREE DI VALORE NATURALE E AMBIENTALE



### Legenda

-  Parco regionale del Delta del Po
-  Parco regionale della Vena del Gesso Romagnola
-  Zone protette ai sensi della Convenzione di Ramsar
-  Riserve naturali dello Stato
-  Riserve naturali regionali
-  Zone di Protezione Speciale (2003)
-  Siti di Importanza Comunitaria (2002)
-  Cordoni dunali
-  Aree di riequilibrio ecologico
-  Aree forestali
-  Zone di tutela naturalistica (Art. 25 P.T.C.P. vigente)
-  Invasi e alvei dei corsi d'acqua

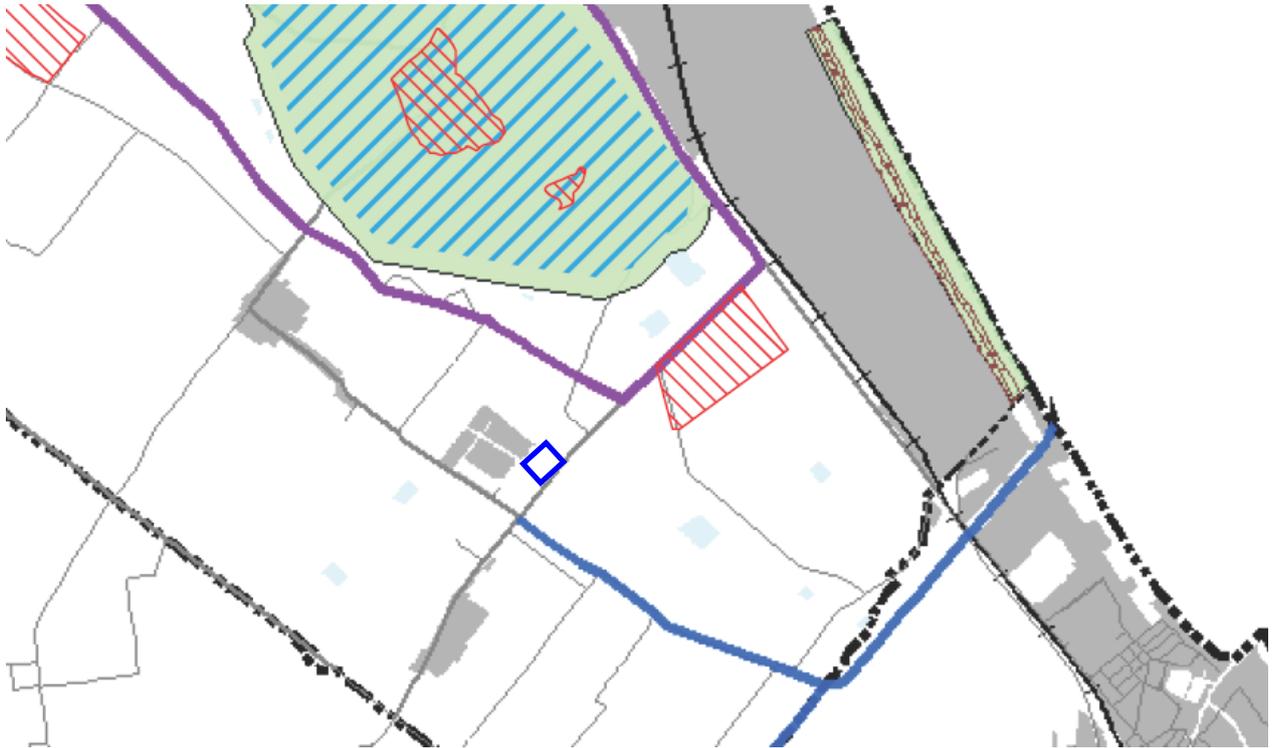
### Cartografia di base

-  Confini provinciali
-  Territorio urbanizzato al 2001
-  Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide
-  Rete ferroviaria
-  Rete stradale

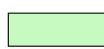


**Area di intervento**

**TAVOLA B.3.1.1 – AREE SOGGETTE A TUTELA PAESAGGISTICA**



**Legenda**

 Immobili e aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 artt. da 136 a 141

Altre aree tutelate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art.142

 Fiumi, torrenti e corsi d'acqua (art.142 comma 1 lettera c)

 Parchi e riserve naturali (art.142 comma 1 lettera f)

 Aree forestali (art.142 comma 1 lettera g)

 Zone umide (art.142 comma 1 lettera i)

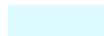
 Zone di interesse archeologico (art.142 comma 1 lettera m)

**Cartografia di base**

 Confini provinciali

 Confini comunali

 Territorio urbanizzato al 2001

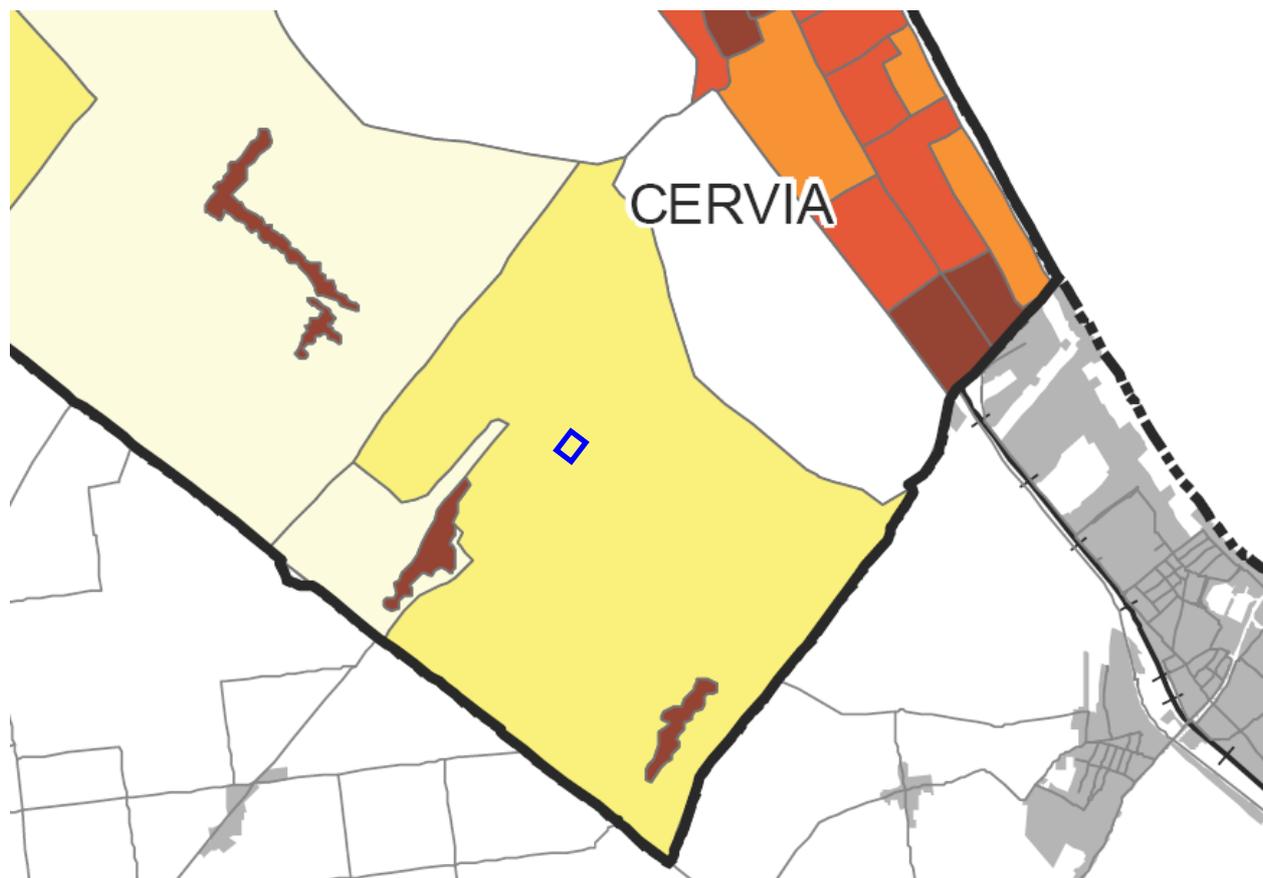
 Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide

 Rete ferroviaria

 Rete stradale

 **Area di intervento**

TAVOLA C.1.1.3 – DENSITA' DI POPOLAZIONE SPARSA PER SEZIONI DI CENSIMENTO 1991

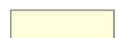


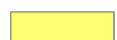
Legenda

 Confini comunali

Abitanti per km2

 0 - 10

 11 - 25

 26 - 50

 51 - 100

 101 - 500

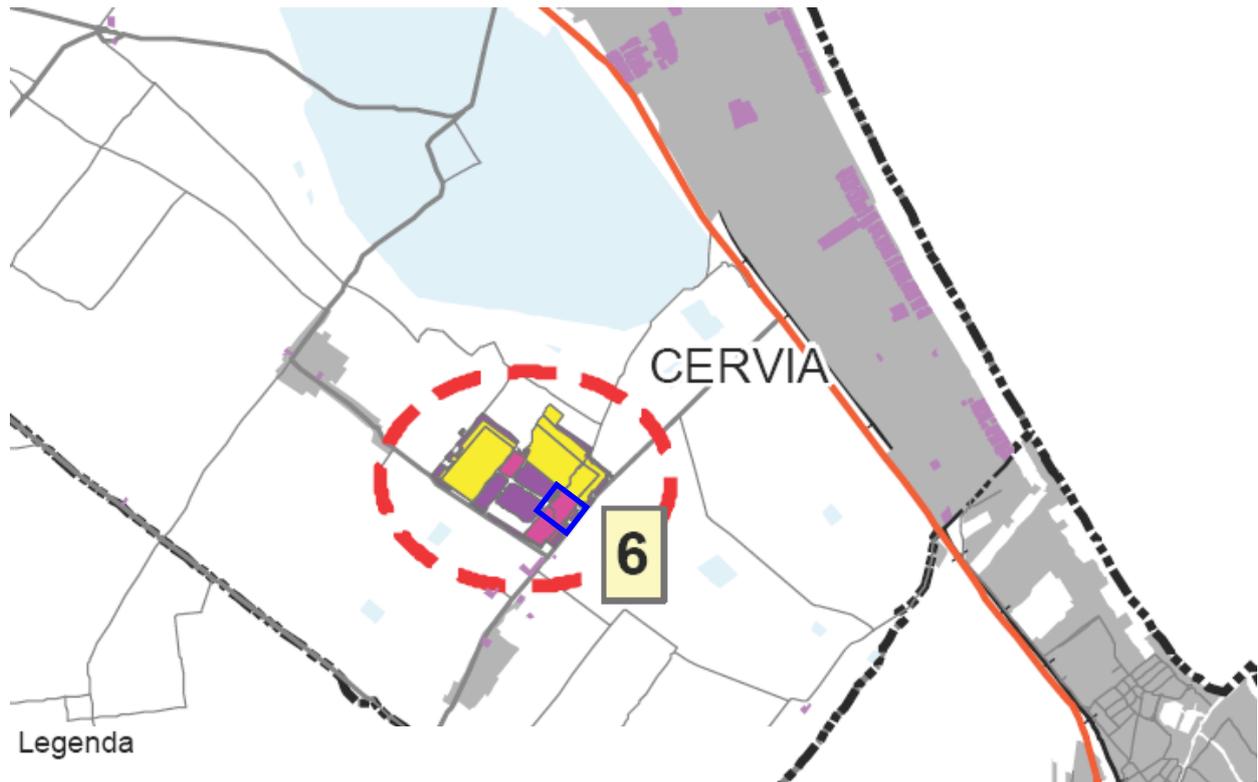
 501 - 1000

 1001 - 5000

 5001 - 63083

 Area di intervento

**TAVOLA C.1.4.1 – AMBITI SPECIALIZZATI PER ATTIVITA' PRODUTTIVE**



**Legenda**

-  Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale
-  Aree produttive (per attività secondarie o terziarie) esterne agli ambiti

-  Stabilimenti a rischio di incidente rilevante

**Stato di attuazione aree produttive-terziarie interne agli ambiti**

-  Aree sature
-  Aree di completamento
-  Aree di espansione

**Rete stradale**

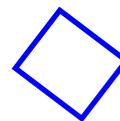
-  Autostrade
-  Strade statali
-  Strade di progetto
-  Caselli autostradali

**Rete elettrodotti alta tensione**

-  Linee alta tensione
-  Linee alta tensione in costruzione

**Cartografia di base**

-  Confini provinciali
-  Confini comunali
-  Territorio urbanizzato al 2001
-  Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide
-  Rete ferroviaria
-  Rete stradale



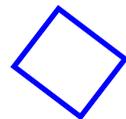
**AREA DI INTERVENTO**

### TAVOLA C.1.5.1 – POLI FUNZIONALI



#### ambiti poli funzionali

-  Poli funzionali
- 18 - Sistema balneare dell' arenile Cervese

 AREA DI INTERVENTO

#### Rete stradale

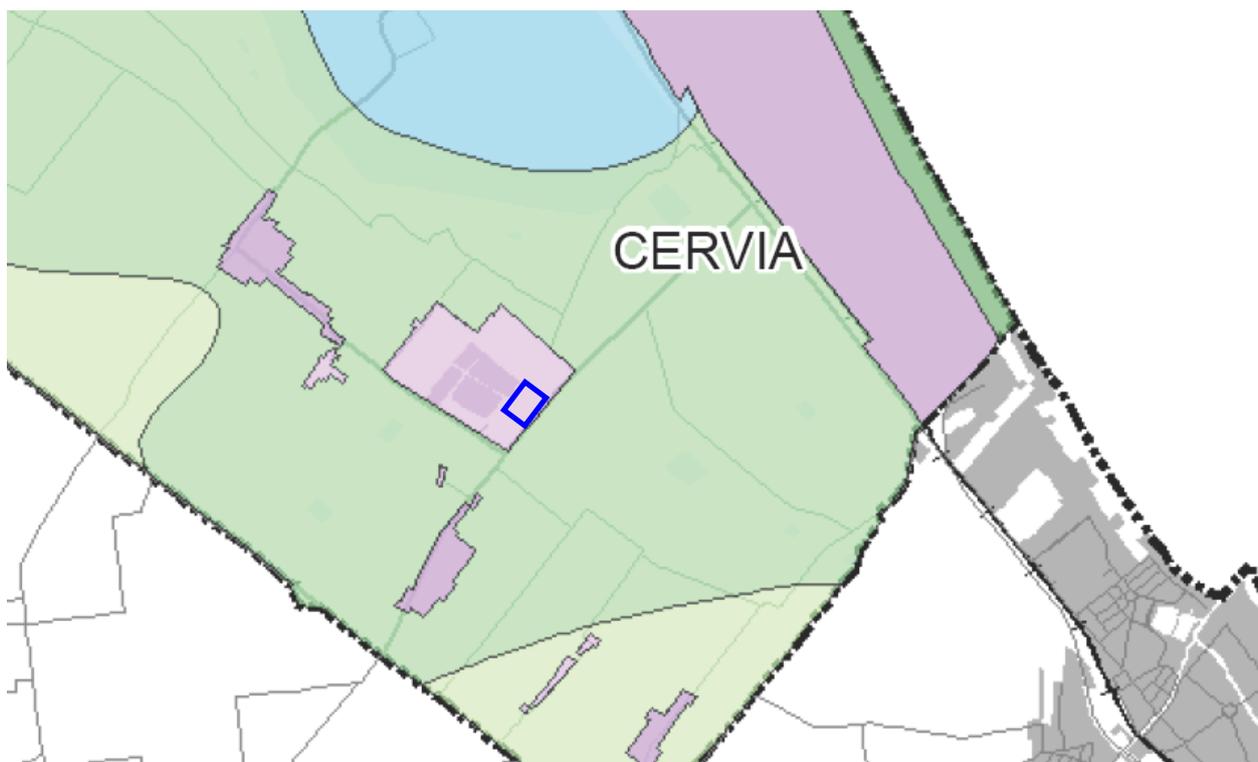
-  Autostrade
-  Strade statali
-  Strade di progetto
-  Caselli autostradali

#### Cartografia di base

-  Confini provinciali
-  Confini comunali
-  Territorio urbanizzato al 2001
-  Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide
-  Rete ferroviaria
-  Rete stradale



**TAVOLA C.3.1.1 – CAPACITÀ D’USO DEI SUOLI**



**Legenda**

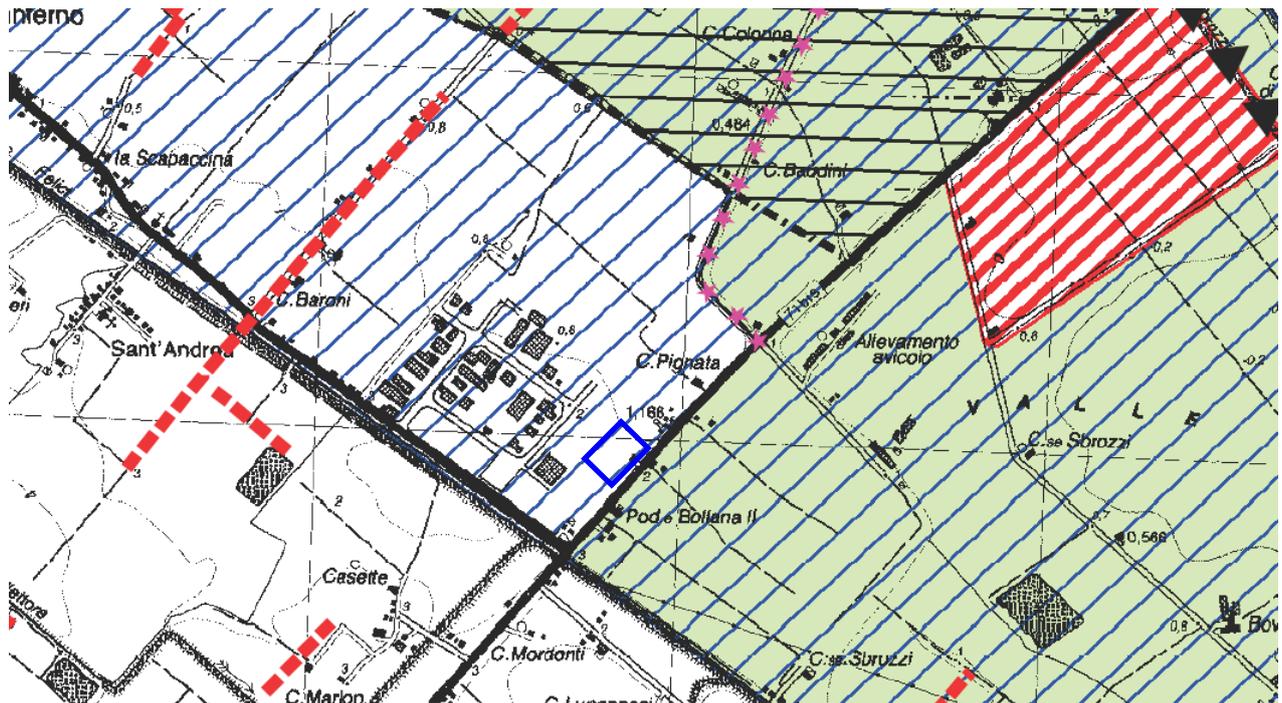
- CLASSE I -Suoli con poche limitazioni
- CLASSE II -Suoli con talune limitazioni
- CLASSE III -Suoli con intense limitazioni
- CLASSE IV -Suoli con limitazioni molto forti
- CLASSE VI -Suoli inadatti alla coltivazione
- CLASSE VII -Suoli con limitazioni molto intense
- CLASSE VIII -Suoli con limitazioni che precludono il loro uso
- Specchi d'acqua

**AREA DI INTERVENTO**

**Cartografia di base**

- Confini provinciali
- Territorio urbanizzato al 2001
- Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide
- Rete ferroviaria
- Rete stradale

TAVOLA 2.18 – TUTELA DEI SISTEMI AMBIENTALI E DELLE RISORSE NATURALI E STORICO-CULTURALI



**LEGENDA**

**Sistemi e zone strutturanti la forma del territorio**

**SISTEMI**

- ● ● Collina
- ▲ ▲ ▲ Costa
- Perimetro del P.R. del Porto

**COSTA**

- Zone di riqualificazione della costa e dell'arenile
- Zone urbanizzate in ambito costiero
- Zone di tutela della costa e dell'arenile

**LAGHI, CORSI D'ACQUA E ACQUE SOTTERRANEE**

- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua
- Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua
- Dolenti
- Risorgive
- Acquiferi carsici

**Zone ed elementi di interesse paesaggistico ambientale**

**AMBITI DI TUTELA**

- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale
- Paleodossi fluviali particolarmente pronunciati
- Dossi di ambito fluviale recente
- Paleodossi di modesta rilevanza
- Sistemi dunosi costieri di rilevanza storico documentale paesistica
- Sistemi dunosi costieri di rilevanza litogeologica
- Bonifiche

**Zone di tutela naturalistica - di conservazione**

**Zone di tutela naturalistica - di limitata trasformazione**

**Critici spartiacque minori**

**Zone ed elementi di particolare interesse storico**

**ZONE ED ELEMENTI DI PARTICOLARE INTERESSE STORICO-ARCHEOLOGICO**

- Complessi archeologici
- Aree di concentrazione di materiali archeologici
- Aree di affioramento di materiali archeologici
- Zone di tutela dell'impianto storico della certurazione
- Elementi dell'impianto storico della certurazione
- Grade storiche
- Grade panoramiche

**INSEDIAMENTI STORICI**

- Insedimenti urbani storici
- Abitati da consolidare o trasferire

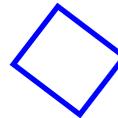
**ZONE ED ELEMENTI DI INTERESSE STORICO E TESTIMONIALE**

- Città delle colonie
- Colonie marine e aree di loro pertinenza

**Progetti di valorizzazione**

**AREE DI VALORIZZAZIONE**

- Parchi regionali
- Aree studio
- Confine di Provincia
- Confini comunali



**AREA DI INTERVENTO**

**TAVOLA 5 – ASSETTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ, POLI FUNZIONALI, AMBITI PRODUTTIVI DI RILIEVO SOVRACOMUNALE, ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO RURALE**

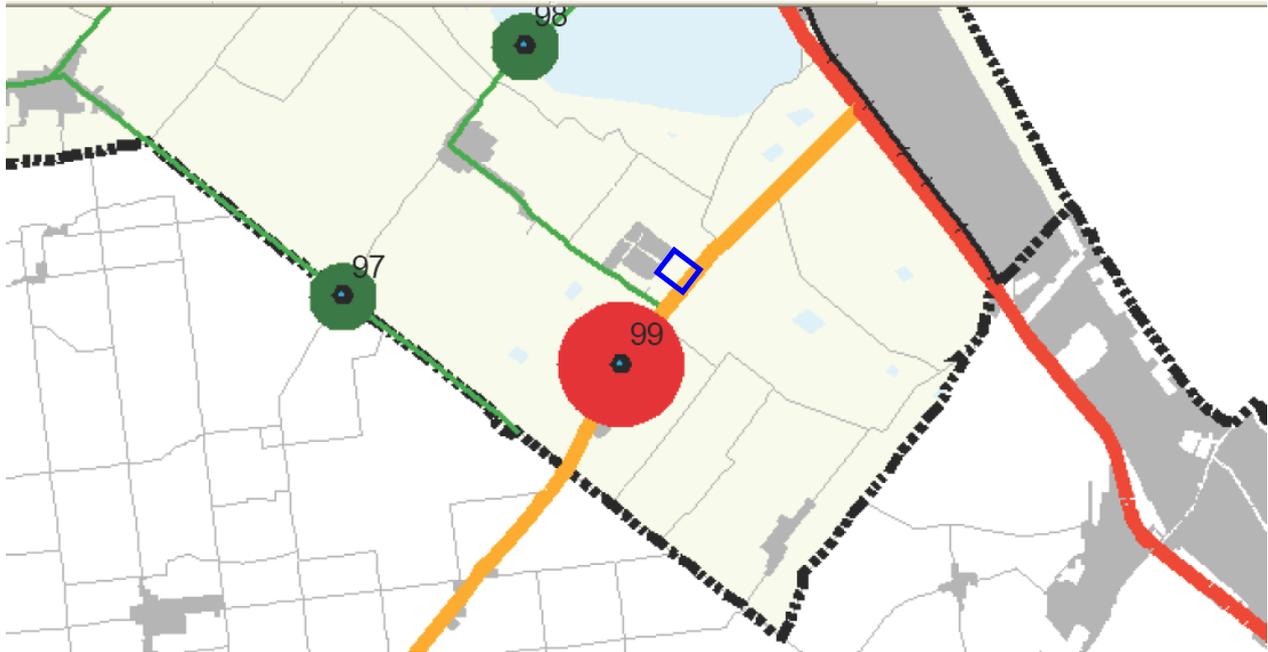


**Legenda**

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Parco regionale del Delta del Po</li> <li> Parco regionale della Vena del Gesso Romagnola</li> <li> Ambiti rurali a prevalente vocazione produttiva agricola</li> <li> Ambiti rurali a prevalente rilievo paesaggistico</li> <li> Ambiti agricoli periurbani</li> </ul> <p><b>Sistema della mobilità</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ferrovie a un binario</li> <li> Ferrovie a due binari</li> <li> Stazioni e fermate ferroviarie</li> <li> Autostrade (Tipo A)</li> <li> Altri assi della "Grande rete" di collegamento nazionale-regionale (Tipo B,C)</li> <li> Rete di base di interesse regionale (Tipo C)</li> <li> Viabilità secondaria di rilievo provinciale o interprovinciale (Tipo C,F)</li> <li> Principali strade di penetrazione e distribuzione urbana (Tipo D)</li> <li> Rete stradale minore</li> <li> Corridoio infrastrutturale E55</li> <li> Ipotesi corridoio infrastrutturale E55</li> <li> Possibile connessione da studiare</li> <li> Caselli autostradali esistenti</li> <li> Caselli autostradali di progetto</li> <li> Nodi principali di interconnessione della grande rete</li> <li> Passante autostradale nord di Bologna</li> </ul> | <p><b>Sistema insediativo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale</li> <li> Negli ambiti specializzati: zone in completamento o in espansione</li> <li> Negli ambiti specializzati: zone edificate saturate</li> <li> Aggregati di ambiti specializzati per attività produttive "strategiche"</li> <li> Poli Funzionali</li> <li> Grandi strutture di vendita</li> <li> Ambiti per nuovi poli funzionali</li> </ul> <p><b>Cartografia di base</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Confini provinciali</li> <li> Territorio urbanizzato al 2001</li> <li> Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide</li> <li> Rete stradale</li> </ul> |
|--|---|

**AREA DI INTERVENTO**

**ALLEGATO D1 - RETE STRADALE PROVINCIALE – DATI DI RILIEVO DEL TRAFFICO TOTALE**



DATI DEL CENSIMENTO DEL TRAFFICO 2004 SULLA VIABILITA' PROVINCIALE

N. postaz.	N° strada	DENOMINAZIONE STRADA	TGM
97	32	Confine - Crociarone - Salara e Ruggine	4318
98	6	Beneficio 2° Tronco - Cervara	4082
99	71bis	Ex s.s.Di Cervia	13826

**Legenda**

**Dati di rilievo del traffico sulle strade provinciali - 2004**

- Punti di rilevazione
- TGM fino a 2500 veicoli/gg
- TGM da 2501 a 6000 veicoli/gg
- TGM da 6001 a 10000 veicoli/gg
- TGM oltre 10000 veicoli/gg



**Dati di rilievo del traffico forniti dalla Società Autostrade - 2004**

- Punti di rilevazione
- TGM da 10000 a 20000 veicoli/gg
- TGM oltre 20000 veicoli/gg

**Rete ferroviaria**

- Ferrovie a un binario
- +++++ Ferrovie a due binari

**Rete stradale**

- Autostrade
- Grande rete di collegamento nazionale-regionale
- Rete regionale di base
- Rete di interesse provinciale
- Strade di penetrazione e distribuzione urbana
- Altre strade provinciali

**Cartografia di base**

- Confini provinciali
- Rete stradale
- Fiumi principali
- Corsi d'acqua, invasi, valli e zone umide
- Territorio urbanizzato al 2001

## **6) DESCRIZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI SENSIBILI**

La fase di verifica della coerenza esterna rappresenta il primo momento di valutazione del Piano in termini ambientali e territoriali (valutazione di coerenza esterna), con particolare riferimento ai temi strategici del Piano stesso in relazione alle indicazioni fornite dagli strumenti sovraordinati e alle caratteristiche ambientali e alle vocazioni del territorio comunale, con lo scopo di garantire la valutazione di sostenibilità degli obiettivi del Piano ancora prima delle specifiche azioni. Questa fase è quindi finalizzata alla verifica degli effetti potenzialmente indotti dagli obiettivi del piano sugli obiettivi degli strumenti di pianificazione sovraordinati e della coerenza degli obiettivi di Piano con la sensibilità ambientale del territorio, che permette di valutare le vocazioni del territorio comunale, indirizzando la localizzazione delle più rilevanti scelte di trasformazione verso gli ambiti a minor valenza ambientale e minori problematiche territoriali e le scelte di tutela e salvaguardia verso le zone caratterizzate di maggiori valenze naturalistiche e paesaggistiche.

Premesso che le nuove previsioni non hanno rilevanti impatti diretti riferiti ai parametri di probabilità, durata, frequenza e reversibilità; caratteri cumulativi; natura transfrontaliera; rischi per la salute umana o l'ambiente; non interessano aree protette a livello nazionale, comunitario o internazionale, né incidono sul valore o la vulnerabilità delle aree in quanto ricadono in zone già pianificate e valutate nel PRG; il progetto non altera la situazione ambientale presente in fase ante operam ma di fatto risulta necessario descrivere potenziali impatti relativi al cambio di destinazione d'uso di due capannoni e valutarne eventuali effetti.

### **6.1 SUOLO**

Le terre o rocce da scavo derivanti da eventuali sbancamenti saranno trattate secondo le disposizioni del D.Lgs 152/06 e s.m.i. e successive disposizioni D.Lgs. n° 4/2008.

Inoltre per quanto riguarda il progetto delle aree filtro disposte lungo la SS 71 bis verrà realizzata un'area verde per migliorare l'impatto visivo della zona artigianale stessa, e sul lato mare (zona filtro sotto alla UMI3) una vasca di laminazione.

Per quanto riguarda il sistema fognante previsto all'interno del comparto è possibile evidenziare che sia relativamente alle acque nere che a quelle bianche verranno realizzate linee separate convoglianti le acque nere su via del Lavoro e le acque bianche sullo scolo Rio Granarolo posizionato parallelamente alla Via Del Lavoro all'interno della proprietà.

Le fognature saranno costituite da due reti separate costituite da tubi in PVC SDR 34 SN8, norme UNI EN 1401 circolare, avente diametri diversificati in funzione dei diversi carichi idrici lungo il tracciato, con pozzetti di ispezione in c.a.v. prefabbricati a tenuta stagna della dimensione interna di cm 100x100 e spessore di cm 15.

La strada sarà dotata anche della rete di acqua e gas, avente le seguenti caratteristiche:

- Rete gas. Linea principale messa in opera con tubazioni in acciaio con rivestimento in polietilene e diametro interno dn 114;
- Rete acqua. Linea principale in tubo in ghisa con diametro variabile delle tubazioni.

## **6.2 GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA**

Il sito ricade nella fascia della bassa pianura e i terreni che ne caratterizzano il primo sottosuolo sono ascrivibili a sedimenti di piana alluvionale, legati al trasporto e alla sedimentazione fluviale. Data la loro genesi, questi materiali si caratterizzano per la variabilità sia nello spessore dei sedimenti sia delle facies deposizionali. Nel caso specifico del settore di intervento, si rilevano limi argillosi e sabbiosi e sabbie fini e finissime in strati di spessore decimetrico, ascrivibili ai depositi di canale e argine indifferenziati. Sono presenti nelle aree vicine reti di fossi e scoli naturali ed artificiali, realizzati allo scopo di mitigare i rischi legati all'alluvionamento e all'esondazione.

Dal punto di vista geologico-idrogeologico l'area in oggetto non è soggetta a nessun tipo di rischio o impatto ambientale.

Non vi sono ambiti a pericolosità idraulica (invasi di laghi, bacini o corsi d'acque, aree esondabili), né ambiti a vulnerabilità idrogeologica (bacini imbriferi, aree di ricarica della falda) né ambiti a pericolosità geomorfologia (zone instabili, calanchi, scarpate). Si riporta inoltre la pagina delle conclusioni della valutazione geologico-tecnica redatta dal geologo Monica De Luca in data maggio 2012

## 9. CONCLUSIONI

Lo studio condotto permette di formulare le seguenti osservazioni conclusive:

a) i terreni che rappresentano l'immediato sottosuolo dell'area sono ascrivibili a sedimenti di genesi fluviale, di tessitura fine, ovvero argille e limi accompagnati da sabbie fini, in tenore variabile

b) le proprietà fisico-meccaniche che contraddistinguono i materiali sabbiosi d'appoggio, consentono l'adozione di fondazioni di tipo diretto (tramite platea generale) con la seguente resistenza di progetto del terreno:

$$R_d = 13.21 \text{ t/m}^2$$

c) utilizzando il sopra riportato carico di esercizio i cedimenti teorici ottenuti sono risultati compresi tra 2,76 e 3,17 cm., considerata l'approssimazione del calcolo geotecnico.

La generale uniformità litologica e geo-meccanica, nonostante la vastità del sito, comporta una differenzialità contenuta, pari a 0,40 cm. circa.

d) la verifica svolta per le ognuna delle prove permette di affermare che i terreni presenti non sono suscettibili di liquefazione nel caso di evento tellurico

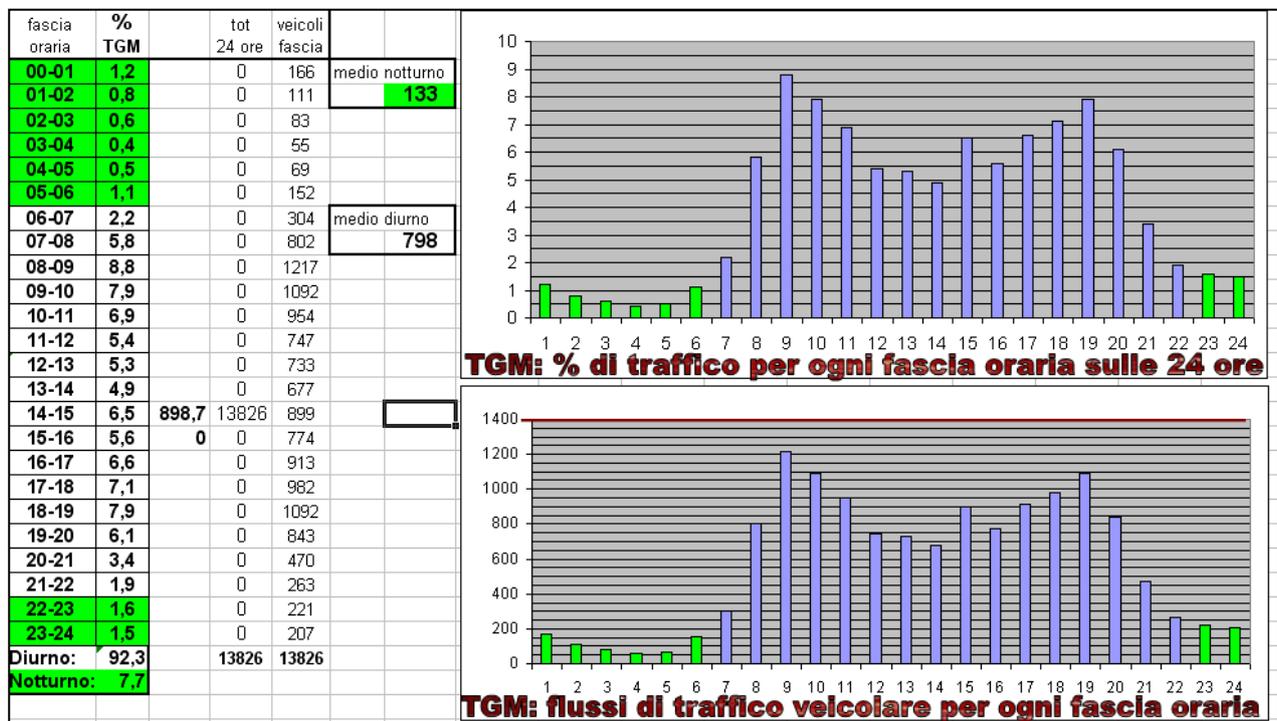
e) la prospezione sismica ha permesso di ascrivere i terreni alla categoria di sottosuolo C, essendo  $V_{s30}$  pari a 195 m/s.

### 6.3 TRAFFICO

Dalla tavola del PTCP allegato D1, riportata a pag. 17 si possono desumere i dati sulla viabilità provinciale dal censimento del 2004 sul traffico. Dalla postazione posta sulla Via Cervese SS 71 Bis poco prima del lotto in oggetto si rilevano quasi 14000 transiti di veicoli al giorno. Inserendo i dati rilevati in un foglio di calcolo si può ricavare il flusso di traffico orario medio del periodo diurno, secondo quanto stabilito dal TGM sulla rete viaria della Regione Emilia-Romagna.

NOTA: Il periodo notturno non viene preso in considerazione in quanto le eventuali attività direzionali, commerciali e/o produttive che si andranno ad insediare nel P.I.P. si svolgeranno presumibilmente in periodo diurno.

Di seguito si riporta il grafico della distribuzione oraria dei flussi veicolari sulla Via Cervese.



Si rilevano mediamente 800 veicoli/ora circa nel periodo diurno dalle ore 06.00 alle ore 22.00, con flussi di punta nelle fasce orarie 07.00-10.00 e 17.00-20.00.

Infatti l'asse viario SS 71 Bis nel tratto di interesse risulta costituito da due componenti distinte:

- la componente di carattere permanente, relativa al traffico di percorrenza locale legato alla normale circolazione di zona come ingresso e rientro dalle attività lavorative, circolazione locale di mezzi leggeri in genere ed alla circolazione dei veicoli commerciali o di trasporto fra la zona del territorio cervese e la zona cesenate;

- la componente di carattere stagionale relativa al traffico di carattere turistico verso la zona costiera adriatica.

In fase post operam si può affermare quanto segue.

Il progetto oggetto di studio prevede un'area di posteggio auto con 53 posti e anche ipotizzando cautelativamente che ogni posteggio auto sia utilizzato nell'arco del periodo diurno da 3 utenti, se per ogni avventore si prevede un transito di arrivo e uno di partenza, si ottiene un numero di transiti totali pari a  $(53 \times 3) \times 2 = 318$ . Tale numero sarà da suddividere nelle 16 ore del periodo diurno, dalle 06.00 alle 22.00, con conseguente traffico indotto pari a 20 veicoli/ora. Tale volume di traffico indotto risulta essere poco significativo in relazione ai flussi di traffico presenti in fase attuale, soprattutto nella considerazione che si realizzerà prevalentemente in corrispondenza delle fasce orarie di punta. (07.00-10.00 e 17.00-20.00).

Vista la limitata dimensione dei lotti all'interno del piano urbanistico, si prevede un traffico indotto di mezzi pesanti non significativo.

#### **6.4 ATMOSFERA**

Le principali sostanze inquinanti emesse da veicoli leggeri e pesanti sono: monossido di carbonio (CO), biossido di zolfo o anidride solforica (SO<sub>2</sub>), biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), particelle sospese sottili (PM10), NMHC-NMVOOC composti organici volatici non metanici (esempio: benzene). Da esperienze effettuate in studi di impatto ambientale per strade esistenti e di progetto, dove sono stati utilizzati modelli matematici per l'impatto atmosferico (esempio i modelli Call Road e Dimula) e da valori presenti in banche dati relative alle emissioni in atmosfera (EPA "Environmental Protection Agency U.S.A." CORINAR ed EEA "Agenzia Europea per l'Ambiente"), si può asserire che in funzione dei flussi di traffico descritti al paragrafo precedente le concentrazioni di sostanze inquinanti emesse dai mezzi di trasporto transitanti nelle strade considerate non producono nell'area di progetto concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti di legge vigenti. I flussi di traffico previsti in fase post operam per l'area in esame non cambiano il clima atmosferico presente nella zona oggetto di studio.

Si conclude che l'intervento in progetto non produce, dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, un impatto ambientale apprezzabile, sia sull'area in oggetto che sull'area circostante.

#### **6.5 RIFIUTI**

I rifiuti urbani verranno smaltiti attraverso idonei contenitori, infatti saranno predisposte adeguate piazzole per la collocazione dei cassonetti facenti parte del sistema di raccolta dei rifiuti solidi urbani gestito da Hera.

## 6.6 RUMORE

Considerato quanto descritto nel paragrafo relativo al traffico veicolare si sottolinea che l'incremento di veicoli dovuti alle nuove destinazioni d'uso dei capannoni non determina alterazioni del clima acustico esistente in prossimità dell'area e lungo i principali assi stradali di collegamento. Si riportano inoltre le conclusioni della relazione di verifica di compatibilità acustica redatta dal tecnico Vallicelli Francesco in data 14/10/2008 e dichiarato successivamente nell'atto di notorietà datato 20/01/2020 sempre firmato dallo stesso tecnico. Di seguito si riportano le conclusioni delle relazioni acustiche consegnate.

Conclusioni della relazione del 2008.

“ Per quanto emerso dai sopralluoghi effettuati, attraverso le rilevazioni fonometriche acquisite e l'analisi teorico-previsionale, si conclude quanto segue.

In merito al progetto del piano particolareggiato di iniziativa privata da realizzarsi in zona Dc7 e De5, all'interno del comparto industriale artigianale sito a Montaletto, comune di Cervia, provincia di Ravenna, proposto dal sig. Magnani Claudio si evidenzia che:

1. presso le aree interessate sono presenti livelli di rumorosità ambientale compatibili con la destinazione urbanistica definita dal PRG e con la zonizzazione acustica vigente del Comune di Cervia.
2. Gli effetti sul traffico indotti dalla futura realizzazione degli interventi in progetto comporteranno variazioni contenute della rumorosità ambientale e comunque tali da consentire il rispetto dei valori limite assoluti di immissione definiti per la classe V, di cui al D.P.C.M. 14.11.97, in corrispondenza di tutte le postazioni di ricezione individuate; quanto sopra inteso per il periodo di riferimento diurno.
3. Da un esame preliminare delle modificazioni dello scenario acustico indotte dalla futura realizzazione degli interventi in progetto (modificazioni derivanti sia dalla variazione dei regimi di traffico, sia dalla creazione di nuove unità produttive con nuove sorgenti sonore) risulta una variazione della rumorosità ambientale tale da garantire il rispetto dei valori limite assoluto e differenziale definiti per la classe V, di cui al D.P.C.M. 14.11.97, in corrispondenza di tutti i ricettori sensibili individuati; quanto sopra inteso per il periodo di riferimento diurno.

Atto di notorietà di gennaio 2020 con oggetto la variante al Piano oggetto di interesse.

*“ L'intervento proposto si presenta in leggera riduzione per quanto concerne l'area "A" ed in sostanziale riduzione per quanto concerne l'area "B", rispetto alla configurazione ultima approvata e rispetto alle risultanze della valutazione di compatibilità acustica originaria e s.m.i. e del relativo parere ambientale favorevole con prescrizioni, espresso dall'ente ARPA, prot. n. 92/2013.*

*Di conseguenza, la configurazione proposta con l'attuale variante, risultando sostanzialmente la medesima già approvata dal punto di vista qualitativo ed in parziale riduzione dal punto di vista quantitativo, non modificherà gli effetti acustici indotti dal piano urbanistico già oggetto di approvazione e consentirà con miglior margine di approssimazione il rispetto dei valori limite assoluti e differenziali di immissione previsti dal DPCM 14/11/1997 e dalla classificazione acustica del territorio comunale di Cervia.*

*Si evidenzia comunque che non essendo note nello specifico le attività che andranno ad insediarsi presso i n.2 lotti dedicati, si demanda, in sede di rilascio dei rispettivi permessi di costruire, l'inoltro di altrettante valutazioni di impatto acustico da redigere secondo la metodologia stabilita dalla DGR 673/2004, sulla base delle effettive sorgenti sonore correlate alle future attività e sulla base delle prescrizioni contenute nel predetto parere ambientale del 2013”*

**Si specifica che, viste anche le dimensioni del Piano in oggetto e tutte le sopra citate modifiche all'assetto territoriale rientrano comunque nel quadro delle zonizzazioni produttive previste e dimensionate in sede di stesura dello strumento urbanistico generale (P.R.G.), e non apportano significativi problemi ambientali.**

**Non si ravvisano inoltre elementi per i quali i contenuti del presente progetto possano influenzare altri piani o programmi inclusi quelli gerarchicamente ordinati e non si riscontrano particolari pertinenze del progetto, in rapporto con gli aspetti ambientali, al fine di uno sviluppo sostenibile.**

## 7) SINTESI

Dall'analisi delle componenti ambientali maggiormente soggette ad impatto, descritte nei capitoli precedenti, si conclude che non vi sono fattori ambientali tali che, sia prima che dopo l'insediamento in progetto, possano produrre un impatto negativo o significativo rispetto alla salute umana, sia sull'area di progetto che sull'ambiente circostante.

L'analisi degli impatti ambientali mostra come l'intervento in progetto risulta essere *"compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica."*

Le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato.

L'intervento urbanistico previsto presenta parere favorevole dell'Autorità di Bacino e del geologo competente che con studio puntuale, ha accertato i livelli di rischio effettivo e gli idonei accorgimenti eventualmente da adottare per la messa in sicurezza.

La pianificazione territoriale e urbanistica prevista da tale piano particolareggiato promuove un ordinato sviluppo del territorio, dei tessuti urbani e del sistema produttivo, assicura che i processi di trasformazione siano compatibili con la sicurezza e la tutela dell'integrità fisica e con l'identità culturale del territorio e riduce la pressione degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali anche attraverso opportuni interventi di riduzione e mitigazione degli impatti e le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato.

Dall'analisi della tipologia di intervento, in relazione al progetto di Piano Particolareggiato e dalla stima degli impatti ambientali riportata nel capitolo precedente, si conclude che non risulta necessario realizzare un piano di monitoraggio per osservare gli effetti di tale piano nel tempo. Non risulta necessario introdurre alcuni parametri di sorveglianza volti a verificare la correttezza delle scelte strategiche adottate e l'evoluzione temporale del sistema ambientale. Tale piano particolareggiato non presenta alcun elemento di contrasto o di criticità che comporti variazioni di valore sostanziale degli indicatori territoriali.

**Dott.ssa Degli Angeli Ilaria**

