

PG

Risposta a prot. n. 126626/466 del 08/09/2021

PG Arpae 138964 del 09/09/2021

Forlì,

Al Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio  
del Comune di Cesena  
[protocollo@pec.comune.cesena.fc.it](mailto:protocollo@pec.comune.cesena.fc.it)

p.c.

Al Servizio Valutazione Impatto  
e Promozione Sostenibilità Ambientale  
della Regione Emilia Romagna  
[vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Al Servizio Tecnico Infrastrutture  
Trasporti e Pianificazione Territoriale  
della Provincia di Forlì-Cesena  
[provfc@cert.provincia.fc.it](mailto:provfc@cert.provincia.fc.it)

Al Dipartimento di Sanità Pubblica di Cesena  
dell'Azienda USL della Romagna  
[ip.ce.dsp@pec.auslromagna.it](mailto:ip.ce.dsp@pec.auslromagna.it)

**Oggetto:** Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) DGC 220/021, Cesena. Valutazione ambientale strategica.

Ai sensi dell'art. 12 del DLGS 3/4/2006 n. 152, modificato dal DLGS 16/1/2008 n. 4, considerato il "Protocollo di intesa tra Azienda USL di Cesena e Arpa Forlì-Cesena per l'espressione dei pareri congiunti sui nuovi insediamenti produttivi e sugli strumenti urbanistici" del 7/7/2008, tuttora valido, la scrivente Agenzia invia le sotto riportate considerazioni che hanno validità per gli Enti Arpae e Dipartimento di Sanità Pubblica di Cesena dell'A.U.S.L. della Romagna.

In merito all'oggetto, esaminata la relativa documentazione si ribadisce quanto espresso il 01/04/2021 (PG Arpae 50848) nel contributo relativo al PUMS di cui alla DCC 28/021 e si aggiunge:

**Obiettivo strategico A1.4 ridurre l'esposizione della popolazione al rumore**, si osserva che importante sarà la predisposizione del "piano di risanamento acustico comunale" di cui all'art. 7 della L 447 del 26/10/1995 "legge quadro sull'inquinamento acustico".

Distinti saluti.

Il Referente Pianificazione, VIA, VAS

Marco Maraldi\*

Area Prevenzione Ambientale – Area Est

la Responsabile

Daniela Ballardini\*

documento firmato digitalmente

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Area Prevenzione Ambientale - Area Est, tel 0544 210611 (Ravenna), 0543 451411 (Forlì-Cesena), 0541 319202 (Rimini)

Sede di Forlì, Via Salinatore, 20 | 47120 Forlì | [aoofc@cert.arpae.emr.it](mailto:aoofc@cert.arpae.emr.it)

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | [PEC.dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:PEC.dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370



PG

Forlì,

Risposta a prot. n. 38115/466 del 17/03/2021

PG Arpae 42358 del 18/03/2021

Al Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio  
del Comune di Cesena  
[protocollo@pec.comune.cesena.fc.it](mailto:protocollo@pec.comune.cesena.fc.it)

p.c.

Al Servizio Valutazione Impatto  
e Promozione Sostenibilità Ambientale  
della Regione Emilia Romagna  
[vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

Al Servizio Tecnico Infrastrutture  
Trasporti e Pianificazione Territoriale  
della Provincia di Forlì-Cesena  
[provfc@cert.provincia.fc.it](mailto:provfc@cert.provincia.fc.it)

Al Dipartimento di Sanità Pubblica di Cesena  
dell'Azienda USL della Romagna  
[ip.ce.dsp@pec.auslromagna.it](mailto:ip.ce.dsp@pec.auslromagna.it)

**Oggetto:** Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) di cui alla DCC 28/021, Cesena. Contributo alla redazione del rapporto ambientale.

In merito all'oggetto, esaminata la relativa documentazione, considerato quanto emerso nell'incontro tenutosi il 29/03/2021 si fornisce il seguente contributo.

Il rapporto ambientale dovrà contenere il quadro conoscitivo, il documento preliminare e la valutazione strategica.

#### QUADRO CONOSCITIVO

A) Nell'analisi dello stato attuale si ritiene debbano essere considerati e studiati i seguenti aspetti:

- i volumi di traffico automobilistico presenti sulle varie arterie stradali,
- il grado di congestione che queste hanno,
- la rilevazione e valutazione delle criticità,
- la rilevazione di criticità puntuali o localizzate, "micro criticità" (ad esempio in prossimità dei poli attrattivi, quali stazione ferroviaria, ospedale, servizi sanitari, scuole, uffici, stabilimenti produttivi),
- l'approfondimento sulle criticità, eventualmente tramite valutazioni sulle emissioni (inquinamento aria, rumorosità),



- la classificazione delle strade secondo la casistica del codice della strada e la verifica della rispondenza con la realtà,
  - l'individuazione dei poli attrattivi del territorio. A titolo esemplificativo e non esaustivo si citano: stazione ferroviaria ed autostazione, ospedale Bufalini, case di cura, università, scuole, poliambulatori, uffici pubblica amministrazione, centri commerciali, centri sportivi, aree produttive, stabilimento "Avi.Coop", stabilimento "Orogel", nonché la conurbazione turistica costiera.
- B) Andrà altresì evidenziato il rapporto del PUMS con gli altri strumenti di governo del territorio. In particolare:
- Piano Territoriale Regionale DALGS 276/010 (PTR),
  - nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti DGR 1696/019 (PRIT),
  - Piano Aria Integrato Regionale DALGS 115/017 (PAIR),
  - nuovo accordo di programma del Bacino Padano 2017,
  - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale DGPR 57/015 (PTCP),
  - Piano Regolatore Generale DGP 167/07 (PRG),
  - classificazione acustica DCC 70/013,
  - Piano Regolatore Integrato della Mobilità DCC 138/07 (PRIM),
  - Biciplan DGC 21/014.
- C) Andrà fatta una disamina sullo stato di attuazione del PRIM DCC 138/07 e del Biciplan DGC 21/014.

#### DOCUMENTO PRELIMINARE

Nell'elaborazione del progetto (vero e proprio PUMS) andranno evidenziate le azioni concrete e fattibili previste. Particolare risalto si ritiene debba essere data a quelle azioni di risoluzione delle criticità e "micro criticità" rilevate.

#### VALUTAZIONE STRATEGICA

- 1) L'elaborazione della valutazione del PUMS dovrà contenere l'illustrazione, oltre allo scenario di piano, anche dei vari scenari alternativi considerati; altresì andrà illustrato il cosiddetto scenario zero, ossia in assenza di azioni.
- 2) Le varie opzioni andranno valutate considerando gli stessi parametri del quadro conoscitivo specificando se risolvono del tutto o in parte le criticità.
- 3) Andranno individuati i modi ed i tempi dei monitoraggi ed i relativi indicatori per verificare i risultati.
- 4) Gli indicatori dovranno riguardare gli aspetti di mobilità, trasporti, qualità dell'aria, alterazioni climatiche, rumorosità, sicurezza, ambiente urbano. Inoltre si ritiene che i monitoraggi debbano riguardare anche la congestione delle arterie stradali ed il numero di collegamenti realizzati tramite TPL coi poli attrattori.
- 5) Si ritiene che la rendicontazione dei monitoraggi debba essere fatta ogni tre anni.
- 6) Se le azioni del piano interesseranno, direttamente o indirettamente, siti SIC o ZPS o della Rete Natura 2000 andrà predisposta la valutazione d'incidenza ai sensi del DPR 120 del 12/03/2003 "regolamento.....concernente attuazione della direttiva 92/43/CEE....."

In un'ottica di collaborazione tra Enti si riportano, inoltre, le seguenti considerazioni e osservazioni che derivano dalla conoscenza della realtà territoriale.

- ◆ Si concorda con la sintesi della fase partecipativa, riassunta nel prospetto analisi swot riportato a pg. 13 dell'elaborato "termometro della mobilità a Cesena" ed a pg 26 dell'elaborato "agenda della mobilità sostenibile 2030".
- ◆ Prendendo spunto dalla figura che illustra le relazioni del PUMS con gli altri strumenti di governo del territorio, riportata a pg. 35 dell'elaborato "agenda della mobilità sostenibile 2030", si ritiene, affinché il piano abbia piena efficacia, che debba contenere una parte prescrittiva o comunque di cogenza da attuare nella redazione delle pianificazioni susseguenti e nella realizzazione degli interventi sul territorio.
- ◆ Si evidenzia che nella documentazione di riferimento è indicato che il territorio urbano è sviluppato in pianura; si ritiene che tale analisi non sia corretta in quanto già il capoluogo, posto al centro del territorio, è addossato alla collina e le sue parti dialogano con essa. Inoltre, prendendo l'asse della Via Emilia come spartiacque, a Nord vi è il territorio di pianura, con le sue frazioni residenziali, agricole e produttive-industriali, a Sud vi è il territorio di collina, anche qui con le sue frazioni residenziali, agricole-zootecniche e produttive-artigianali. Pertanto l'analisi andrà verificata tenendo conto di tale realtà.



- ◆ La Via Emilia costituisce l'asse che connette il sistema "urbano" tra Imola e Rimini. Questi capoluoghi costituiscono gli estremi del sistema, che a sua volta si connette ad altri sistemi "urbani" contermini: pedemontano, bolognese, costa, ravennate. Risulta evidente che tale sistema è praticamente continuo e i vari componenti fortemente connessi tra loro. La programmazione territoriale ne è fortemente condizionata (se non addirittura vincolata) e andrà studiata e condivisa a livello sovracomunale-territoriale.

Un aspetto importante sarà la realizzazione di un asse bis alla Via Emilia, previsto anche nei programmi regionali (PTR e PRIT). In assenza della sua realizzazione andranno studiate alternative, sempre in maniera condivisa con i territori interessati. Si dovranno verificare le previsioni di espansione che potrebbero fare capo, come traffico indotto, alla Via Emilia e studiati assi, percorsi, connessioni anche alternativi alla Via Emilia stessa. Anche il sistema della mobilità lenta andrà verificato, studiando direttrici non necessariamente connesse alla strada principale.

- ◆ Andranno ricercate quelle azioni che permettano la diretta connessione almeno tra le strade che verranno classificate *B extraurbane principali* e quelle *C extraurbane secondarie*.
- ◆ Tutti i poli attrattori di traffico dovrebbero avere collegamenti tramite TPL. Si ritiene strategico il collegamento della stazione ferroviaria con tutti gli altri poli.
- ◆ Andranno valutate azioni che possano alleggerire la congestione, e di conseguenza gli impatti, dei poli di attrazione: ci si riferisce, in particolare, al polo della stazione ferroviaria che assomma a sé la funzione intermodale (ferro, gomma TPL, gomma auto), la funzione di scambio (parcheggio), la funzione scolastica (licei, università), la funzione sociale (centro congressi, terziario).
- ◆ Andranno ricercate azioni, di concerto con le realtà terziarie e produttive (mobility management), al fine di modificare le attività di approvvigionamento e di consegna delle merci-materie e l'afflusso degli addetti.

Per quanto riguarda dati, analisi, studi che possono supportare la stesura del PUMS si faccia riferimento al sito internet istituzionale dell'agenzia. Si resta a disposizioni per chiarimenti e confronti tecnici.

Distinti saluti.

Il Referente Pianificazione, VIA, VAS

Marco Maraldi\*

Area Prevenzione Ambientale – Area Est

la Responsabile

Daniela Ballardini\*

*documento firmato digitalmente*