

██████████



## Osservazioni e controdeduzioni

### Premessa

Il Comune di Cervia ha adottato, con Delibera di Giunta n.228 del 20/09/2022, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/8/2017.

Dal giorno 12/10/2022 per 45 giorni naturali e consecutivi, decorrenti dalla data di pubblicazione, i soggetti interessati hanno potuto prendere visione della documentazione e presentare le proprie osservazioni sul PUMS, nonché sul Rapporto Ambientale e sulla Sintesi non tecnica ai fini della Valutazione ambientale strategica, ai sensi dell'art. 14, D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.i.

Contestualmente è stata avviata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano di competenza della Regione Emilia Romagna.

L'avviso è stato pubblicato all'albo pretorio del comune di Cervia e la documentazione al seguente link: <https://www.comunecervia.it/aree-tematiche/urbanistica.html> oltre che sul sito della Regione Emilia Romagna e della provincia di Ravenna.

Sono pervenute le seguenti osservazioni:

- HERA prot. 76053 del 8/11/2022 (prot. Hera 97065-44810 del 7/11/2022)
- ATERSIR prot. 77744 del 15/11/2022 (prot. Atersir 11441 del 14/11/2022)
- SOPRINTENDENZA prot. 79002 del 21/11/2022 (prot. Soprintendenza 16964 del 18/11/2022)
- ALTINI ANNA prot. 80159 del 24/11/2022
- URBANISTICA COMUNE CERVIA prot. 80309 del 25/11/2022
- ARPAE prot. 82025 del 02/12/2022 (prot. Arpae 198029 del 1/12/2022)
- AMR prot. 83153 del 06/12/2022
- Parco del Delta del Po prot. 2829 del 12/01/2023 (prot. Ente 90 del 09/01/2023) - Provv. n° 2023/00010
- DGR n. 67 del 23/01/2023 – prot. 6547 del 26/01/2023 (prot. Ente 59859 del 24/01/2023)
- 

Ente e prot.	Osservazione	Proposta di controdeduzione alle osservazioni
HERA - 76053/2022	<b>Prescrizioni generali riguardanti i progetti di riqualificazione previsti dal PUMS in rapporto alle reti esistenti le reti esistenti (documentazione, sopralluogo, interferenze, spostamenti...)</b>	ACCOLTA - Nel progetto di PUMS si specifica che in sede di progettazione degli interventi di riqualificazione si dovrà tener conto delle prescrizioni generali di HERA.
	<b>Prescrizioni specifiche - Qualificazione delle aree di sosta</b> Nei casi di realizzazione di nuove aree di sosta o di parcheggi scambiatori, occorrerà verificare l'eventuale presenza delle reti di fognatura, acquedotto e gas gestite da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.. Inoltre, il progetto relativo al sistema di smaltimento delle acque meteoriche degli stessi dovrà essere sottoposto alla validazione di HERA S.p.A. per l'espressione del parere di competenza; nel caso in cui tali opere determinino un aumento della superficie impermeabile, occorrerà rispettare il	ACCOLTA - Nel progetto di PUMS si specifica che in sede di progettazione degli interventi di riqualificazione si dovrà tener conto delle prescrizioni specifiche di HERA.

	<p>principio dell'invarianza idraulica.</p> <p><b>Prescrizioni specifiche - Promozione della ciclabilità e pedonalità</b>  I progetti relativi alle nuove piste ciclabili dovranno essere sottoposti alla valutazione delle Società Scriventi prima dell'approvazione degli stessi, al fine di poter procedere all'analisi delle interferenze e all'individuazione delle eventuali metodologie di risoluzione delle stesse che occorrerà adottare.</p> <p><b>Prescrizioni specifiche - Interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale</b>  I nuovi viali alberati dovranno essere previsti a distanze adeguate dalle condotte in esercizio, garantendo le fasce di rispetto poste in asse alle tubazioni esistenti.  Anche per quanto concerne l'introduzione della nuova segnaletica, occorrerà tenere in considerazione la presenza dei sottoservizi gestiti da HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A..</p> <p><b>Prescrizioni specifiche - Potenziamento del trasporto pubblico</b>  Relativamente al potenziamento della connessione del sistema ferro - TPL mobilità dolce mediante collegamenti ciclabili, si conferma quanto indicato al punto 2 del presente parere.  Inoltre, l'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici dovrà avvenire in aree in cui non risultino ubicate le reti dei sottoservizi gestiti dalle Società Scriventi.</p> <p><b>Prescrizioni specifiche - Potenziamento dei collegamenti intermodali per la qualificazione dell'offerta turistica</b>  Relativamente all'efficientamento e alla razionalizzazione degli spazi adibiti a parcheggio pertinenziale, si conferma quanto indicato al punto 1. del presente parere.  Inoltre, l'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici dovrà avvenire in aree in cui non risultino ubicate le reti dei sottoservizi gestiti dalle Società Scriventi.</p>	
--	--	--

	<p><b>Prescrizioni specifiche -Attività di sensibilizzazione alla cultura sostenibile</b></p> <p>L'installazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici dovrà avvenire in aree in cui non risultino ubicate le reti dei sottoservizi gestiti dalle Società Scriventi.</p>	
ALTERSIR - 77744/2022	<p>Per l'individuazione di eventuali criticità relative al Servizio Idrico Integrato, in particolare in relazione alle interferenze con le dotazioni infrastrutturali, è necessario tener conto dei contributi del Gestore Hera S.p.A. e del Fornitore di Acqua all'Ingresso Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A..</p> <p>Si richiede altresì di coinvolgere Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A. al fine di evidenziare eventuali interferenze con le infrastrutture dell'Acquedotto della Romagna e/o prescrizioni progettuali da osservare nell'attuazione del Piano</p>	<p>ACCOLTA - Nel progetto di PUMS si specifica che in sede di progettazione degli interventi di riqualificazione, per l'individuazione di eventuali criticità, si dovrà tener conto dei contributi di Hera S.p.A. e del Fornitore di Acqua all'Ingresso Romagna Acque Società delle Fonti S.p.A., nel caso in cui vi siano interferenze con le rispettive reti.</p>
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO - 79002/2022	<p>Nel ribadire l'attenzione al tema della riduzione dei parcheggi posti al cospetto dei beni architettonici oltre che paesaggistici, vicinanza e densità che produce forte interferenza percettiva con il contesto vincolato; questa Soprintendenza per quanto di competenza valuta complessivamente e in modo favorevole gli obiettivi del piano.</p>	<p>ACCOLTA</p>
ALTINI ANNA - 80159/2022	<p>Si chiede la realizzazione di pista ciclabile in località Pisignano-Cannuzzo che collega via Crociarone al Centro sociale di Via Zavattina6D.</p> <p>Chiedo che venga messo in sicurezza l'attraversamento pedonale della ciclabile di Pisignano in prossimità di via Celletta, creando un pezzo di ciclabile che attraversa la piazza (come poi erroneamente è già indicato nella tavola 2)</p>	<p>ACCOLTA - Nell'elaborato cartografico si provvederà ad integrare il tratto di pista ciclabile oggetto di osservazione</p> <p>PARZIALMENTE ACCOLTA - Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategico di medio-lungo periodo che individua tra i suoi obiettivi la messa in sicurezza delle criticità in termini di mobilità pedonale e ciclabile, pertanto l'intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento ciclabile in prossimità di via Celletta rientra nell'obiettivo strategico.</p> <p>Nell'immediato si provvede a segnalare agli uffici competenti la criticità evidenziata.</p> <p>Per quanto riguarda la pista ciclabile nella piazza di Pisignano, si evidenzia che è già presente un percorso ciclabile alternativo a pochi metri, che collega via del Confine con via</p>

		Crociarone.
	Si chiede un'uscita dalla ciclabile ciclabile in località Cella.	ACCOLTA - Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategico di medio-lungo periodo che individua tra i suoi obiettivi la messa in sicurezza delle criticità in termini di mobilità pedonale e ciclabile, pertanto l'intervento di connessione tra il percorso lungo il fiume e la via Salara che consente di raggiungere l'abitato di Borgo Cella rientra nell'obiettivo strategico.
URBANISTICA - 80309/2022	Relativamente alla tematica delle colonnine di ricarica elettrica per veicoli si propone di integrare, in Tavola 1 "Strategie di Mobilità Sostenibile" e nella relazione di piano, lo studio di fattibilità redatto da AESS sull'elettrificazione sostenibile del Comune di Cervia.	ACCOLTA - Si provvede ad integrare l'elaborato cartografico
	Relativamente al tema dei percorsi "Green" di progetto è necessario aggiornare la Tavola 1 "Strategie di Mobilità Sostenibile" inserendo tutti i percorsi green di progetto, così come indicati nella relazione di piano, poiché per mero errore materiale non sono visibili.	ACCOLTA - Si provvede ad aggiornare l'elaborato cartografico
	In considerazione di quanto definito nella prima bozza del Piano di risanamento acustico relativa alla prima fase di ricognizione delle criticità riguardanti i luoghi sensibili appartenenti alla Classe 1 trasmesso dal tecnico incaricato alla sua redazione, si propone di inserire nella relazione di piano le conclusioni più significative (in termini di livelli di superamento riscontrati e livelli di difficoltà di intervento) che potrebbero avere impatti sulla mobilità;	ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano con le conclusioni relative al piano di risanamento acustico
	In considerazione della recente approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024 si propone di valutare nella proposta di piano l'inserimento di alcuni suggerimenti/indicazioni che potrebbero dare un valore aggiunto nella realizzazione dei progetti di mobilità sostenibile proposti nel PUMS comunale.	ACCOLTA - Il PUMS è già coerente con gli obiettivi e le strategie delineate nel Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024. Si intende integrare la relazione di piano con alcune esemplificazioni specifiche relative a interventi di messa in sicurezza e di miglioramento dei percorsi a mobilità dolce, in coerenza con quelli proposti nel piano.
ARPAE - 82025/2022	<b>QUADRO CONOSCITIVO</b> Si fa presente, probabilmente dovuto ad un mero errore di scrittura, che il paragrafo 5.4.3 dovrebbe essere la sintesi delle indagini di bassa stagione e non in alta stagione come invece riportato. Inoltre gli	ACCOLTA - Si provvede ad aggiornare i riferimenti

	<p>allegati dovrebbero essere riportati al paragrafo 9.1 e non 7.1 come scritto nel testo. Per quanto riguarda i capitoli che dovrebbero trattare specificatamente gli aspetti acustici, si fa riferimento ai capitoli 3.3 e 6.8 della relazione di PUMS. Si fa presente che nella relazione di piano il capitolo 6.8 non esiste e il capitolo 3.3 parla di altri argomenti.</p>	
	<p>Si suggerisce che nel periodo di validità del piano e in occasione del monitoraggio biennale, gli interventi di mitigazione dei conflitti acustici tra macrozone vengano implementati nelle corrispondenti linee di azione del PUMS.</p>	<p>ACCOLTA - In sede di monitoraggio del PUMS si provvederà ad effettuare un aggiornamento in funzione delle risultanze del Piano di Risanamento Acustico.</p>
	<p><b>OBIETTIVI/POLITICHE E AZIONI DI PUMS</b>  Si osserva che nelle azioni indicate come obiettivi/politiche del PUMS la voce “interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale” andrebbe implementata aggiungendo nel titolo dell’obiettivo anche il miglioramento delle prestazioni ambientali. Si ritiene infatti che la relazione di piano debba meglio evidenziare le azioni specifiche che si vogliono introdurre nel PUMS per migliorare le prestazioni ambientali in particolare per gli aspetti legati alla qualità dell’aria e dell’acustica. Nel PUMS viene presentata quale azione da monitorare: “implementazione del monitoraggio delle emissioni inquinanti e adozione di misure idonee”, tale azione appare un po’ troppo generica e andrebbe descritta attraverso azioni più specifiche</p>	<p>ACCOLTA - Si provvede a modificare così l'obiettivo: “interventi migliorativi sulla rete viabile per la sicurezza stradale e per la qualità dell'aria e dell'acustica” con un focus particolare sulle prestazioni ambientali</p>
	<p><b>INDICATORI</b>  Visto quanto riportato nella relazione di PUMS per quanto riguarda gli indicatori si ritiene che la tabella presentata vada implementata indicando gli indicatori che vengono utilizzati anche per il monitoraggio di altri piani comunali (PUG, PAESC, ecc..) ed indicarlo in una specifica colonna.</p>	<p>ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano</p>
	<p>Si fa presente che la maggior parte degli indicatori sono inseriti per verificare l’attuazione del piano ma non per valutare l’effettiva efficacia</p>	<p>ACCOLTA - Si provvede ad effettuare un ulteriore approfondimento sugli indicatori in relazione all'aspetto prestazionale</p>

	<p>della misura sul raggiungimento degli obiettivi di piano.</p> <p>A titolo di esempio l'indicatore denominato "interventi per risolvere le criticità acustiche" ha come unità di valutazione il numero di interventi effettuati. Tale misura non spiega la reale efficacia dell'intervento e tanto meno dà indicazioni sul raggiungimento dell'obiettivo che in questo caso è la diminuzione del rumore dovuto al traffico veicolare. In questo caso un indicatore utile a capire se il rumore è realmente diminuito dovrebbe essere la "% dei residenti esposti a livelli di rumore da traffico veicolare maggiore a 55 dB notturno e 65 db diurno"</p> <p>Pertanto si suggerisce di inserire un set di indicatori di tipo prestazionale atti a misurare la reale efficacia delle azioni adottate nel raggiungimento degli obiettivi del PUMS.</p>	
	<p><b>PIANO DI MONITORAGGIO</b></p> <p>Il piano di monitoraggio biennale, così come suggerito, è stato inserito nel piano. Si chiede che al termine del periodo di corto – medio termine (indicato in 5 anni) e di lungo termine (indicato in 10 anni) di presentare nel piano di monitoraggio anche la verifica degli indicatori di tipo prestazionale, così come sopra descritti, in modo da valutare l'efficacia del piano a medio e lungo termine. Per il monitoraggio biennale si ritengono esaustivi gli indicatori presentati.</p>	<p>ACCOLTA - Si provvederà ad inserire la specifica relativa alla verifica degli indicatori nella relazione di piano</p>
<p>AMR - 83153/2022</p>	<p>Nel documento "2_Rapporto ambientale_VAS", alla pag. 56, nella tabella contenente gli obiettivi che l'Amministrazione nell'ambito del PUMS intende perseguire e la metodologia per il monitoraggio si propone di sostituire l'indicatore "numero mezzi ibridi o elettrici immatricolati" con un altro indicatore, già usato dalla Provincia di Ravenna per misurare la performance di sostenibilità ambientale del TPL, ovvero la <i>"percentuale di parco mezzi operante sulle linee TPL del bacino ravennate avente alimentazione alternativa al diesel puro (metano liquido o compresso, elettrico, ecc.) unitamente ai veicoli diesel iscritti nelle due più recenti classi ambientali (quindi allo stato attuale</i></p>	<p>ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano con l'aggiornamento degli indicatori per la misura della performance di sostenibilità ambientale del TPL</p>



	<i>Euro5 ed Euro6)</i> ". Analogamente sarebbe eventualmente da aggiornare la tabella alla pag. 127 del documento "1_Relazione di piano".	
	<p>Nel documento "1_Relazione di piano", alla pag. 112 è presente un refuso nell'orario di inizio del collegamento serale estivo Cervia-Cesenatico (la prima corsa partiva alle ore 19:23 da Cervia e alle ore 19:34 da Zadina (19:17 da Cesenatico Porto Canale). Analogamente l'ultima corsa partiva alle 00:47 da Zadina in direzione Cervia (dopo essere partita alle ore 00:30 da Cesenatico Porto Canale).</p> <p>- nel documento "1_Relazione di piano", alla pag. 112 è indicata come unica fermata in cui è presente palina elettronica "Circonvallazione Sacchetti", mentre sono presenti paline elettroniche anche a Cervia Autostazione (piazza della Resistenza), una coppia a Milano Marittima ed una in viale Titano a Pinarella</p>	ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano con gli orari aggiornati e la tipologia di fermata
	<p>Nel documento "1_Relazione di piano" a pagina 43, nonché nel capitolo 4.3 del documento "Quadro conoscitivo", è presente infine qualche refuso nella descrizione delle linee TPL interessanti il territorio del Comune di Cervia. In particolare nel capitolo 4.3 del "Quadro conoscitivo" sarebbe da specificare che la società consortile METE affida l'esercizio delle linee TPL alle proprie Imprese socie, tra cui in particolare per il territorio cervese SAC e Start Romagna.</p>	ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano ed il quadro conoscitivo con l'aggiornamento delle linee TPL che interessano il Comune di Cervia e la specifica relativa alla società consortile
Parco del Delta del Po	<p><b>RILASCIA PARERE DI CONFORMITA' E VALUTAZIONE DI INCIDENZA al Rapporto Ambientale di VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito riportate":</b></p> <p>- Tale provvedimento non costituisce nulla osta per la realizzazione degli interventi contenuti negli elaborati del PUMS oggetto della procedura di VAS. Si precisa pertanto che ogni intervento dovrà richiedere specifico nulla osta per la sua realizzazione.</p> <p>- Rimane vietata l'asfaltatura delle strade bianche interne al perimetro del Parco; per le strade che costituiscono la linea di confine del perimetro delle aree contigue è</p>	ACCOLTA - Si provvede ad integrare la relazione di piano specificando quanto indicato nel parere

	<p>consentita la realizzazione di fondo carrabile, purché realizzato con materiali più consoni ai luoghi rispetto all'asfalto.</p> <p>- Il territorio della Stazione costituisce interamente Zona di Protezione dall'inquinamento luminoso, ai sensi della LR. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'Inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e dell'art. 3 della direttiva applicativa DGR n.2263/2005 e che pertanto in fase di attuazione degli interventi si dovrà applicare tale disciplina ed evitare quanto più possibile l'installazione di nuove sorgenti di illuminazione.</p> <p>Si informa che per gli interventi ricadenti nella sottozona Riserva Natura dello Stato è necessario richiedere Nulla Osta all'Ente competente.</p> <p>Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza Ambientale si rileva come l'attività non comporti incidenza negativa significativa sugli habitat e sulle specie rilevati nei siti, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito riportate:</p> <p>- In analogia al rilascio del Nulla Osta, si ribadisce che tale provvedimento non costituisce valutazione di incidenza per la realizzazione degli interventi contenuti negli elaborati del PUMS oggetto della procedura di VAS.</p> <p>Si precisa pertanto che ogni intervento dovrà ottenere specifica valutazione di incidenza per la sua realizzazione.</p> <p>- La realizzazione di parcheggi pubblici in Viale Matteotti deve essere prevista al di fuori degli habitat presenti nel comprensorio del Sito Rete Natura 2000 IT4070008 - PINETA DI CERVIA.</p>	
<p>Regione Emilia Romagna DGR</p>	<p>PARERE MOTIVATO di VAS, di cui all'art. 15 del D.lgs. n. 152/2006, con le <b>condizioni</b> di seguito elencate:</p> <p>1) per monitorare il contributo al raggiungimento degli obiettivi e target della Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile occorre inserire i seguenti indicatori o, in alternativa, indicare specifici indicatori coerenti e dialoganti (scalati):</p> <p>- tasso di feriti per incidente stradale (per 10'000 abitanti);</p>	<p>ACCOLTA</p> <p>Si provvede ad integrare la relazione di piano e la VAS con quanto riportato nelle <b>condizioni</b> e di recepire per quanto possibile le raccomandazioni quali suggerimenti utili per la futura progettazione delle infrastrutture previste dal PUMS e per il suo futuro monitoraggio.</p>

- persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati;

- percentuale riduzione delle emissioni climalteranti (rispetto al 1990);

- Km di piste ciclabili rispetto al 2020;

2) dovranno essere stimati i valori degli indicatori "Emissioni di PM10, NO2, O3" (relativamente a PM10 e NO2) per lo scenario zero, in modo da poter verificare in fase di monitoraggio biennale del Piano l'applicazione del principio di non aggravio delle emissioni previsto dal PAIR;

e le seguenti **raccomandazioni:**

3) ai fini dell'attuazione della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna si ritiene debbano essere messe in atto, prioritariamente, tutte le azioni del PUMS, che puntano alla riduzione della dipendenza dai combustibili fossili;

4) proseguire con un elevato livello di coinvolgimento dei cittadini e stakeholders tramite la prioritaria attivazione degli strumenti di partecipazione ex-post (cruscotto di monitoraggio e Rapporti di monitoraggio con cadenza biennale) e l'attuazione dell'azioni previste relative alla "promozione della cultura della mobilità sostenibile e diffusione della cultura connessa alla sicurezza" (più cultura della mobilità) che avranno particolare importanza per l'efficace attuazione del PUMS;

5) dettagliare le misure di mitigazione previste per gli interventi infrastrutturali in modo indirizzarne efficacemente la fase attuativa; a tal proposito, si suggerisce di indicare l'applicazione delle misure di mitigazione anche nella relazione di piano e di fornire elementi di maggior dettaglio dove possibile,

quali, a titolo di esempio:

6) per gli interventi prossimi alle aree protette utilizzare sistemi di illuminazione che minimizzino l'inquinamento luminoso, temporizzati, con sistemi di rilevazione della presenza;

- nei parcheggi scambiatori e negli hub intermodali utilizzare coperture fotovoltaiche, realizzati in concorso con operatori privati o a supporto delle comunità energetiche, per l'ombreggiamento degli stalli e la produzione di energia elettrica;
- utilizzo di materiali provenienti dalla filiera del recupero in sostituzione a materiali di origine naturale;

6) in merito al Piano di monitoraggio:

- oltre agli indicatori di contesto e di processo, occorre inserire indicatori di tipo prestazionale atti a misurare la reale efficacia delle azioni adottate nel raggiungimento degli obiettivi del PUMS; tali indicatori dovranno essere monitorati al termine del periodo di corto – medio termine (indicato in 5 anni) e di lungo termine (indicato in 10 anni);
- per gli indicatori inseriti nel piano di monitoraggio dovranno essere definiti i dati di base per l'elaborazione (fonte di riferimento, la metodologia per il calcolo), il valore allo scenario zero e la presenza del medesimo indicatore in altri piano/programmi comunali;
- infine, si ricorda che è necessario dare evidenza pubblica ai risultati del monitoraggio ambientale, anche per dare concretezza al principio del "riscontro"; in particolare, nella fase di attuazione e monitoraggio del PUMS riconsultare, ove possibile, i gruppi di partecipazione precedentemente coinvolti per un confronto aperto sui risultati dei monitoraggi, anche per condividere eventuali

riorientamenti del PUMS alla luce delle nuove esigenze e delle modifiche intervenute;

7) siano sottoposti alla procedura della valutazione di incidenza ambientale tutti i progetti attuativi del Piano, qualora ricadano all'interno dei siti Natura 2000 o che siano ubicati all'esterno se possano determinare incidenze negative sui siti stessi;

8) ogni intervento ricadente nei casi di applicazione previsti dalla propria deliberazione n. 767 del 20-05-2019, dovrà richiedere specifico nulla osta per la sua realizzazione;

9) per gli interventi ricadenti nella sottozona Riserva Natura dello Stato è necessario richiedere Nulla Osta all'Ente competente;

10) la realizzazione di parcheggi pubblici in Viale Matteotti deve essere prevista al di fuori degli habitat presenti nel comprensorio del Sito Rete Natura 2000 IT4070008 - PINETA DI CERVIA;

11) rimane vietata l'asfaltatura delle strade bianche interne al perimetro del Parco; per le strade che costituiscono la linea di confine del perimetro delle aree contigue è consentita la realizzazione di fondo carrabile, purché realizzato con materiali più consoni ai luoghi rispetto all'asfalto;

12) il territorio della Stazione costituisce interamente Zona di Protezione dall'inquinamento luminoso, ai sensi della L.R. 19/2003 "Norme in materia di riduzione dall'inquinamento luminoso e di risparmio energetico" e dell'art. 3, della direttiva applicativa della propria deliberazione n. 2263/2005 e pertanto in fase di attuazione degli interventi si dovrà applicare tale disciplina ed evitare quanto più possibile l'installazione di nuove sorgenti di illuminazione;

c) di trasmettere, ai sensi dell'art.

16, del D.lgs. 152/06, copia della presente deliberazione al Comune di Cervia; al riguardo si ricorda che, ai sensi dell'art. 17, del D.lgs. 152/06 si dovrà provvedere a rendere pubblica la decisione finale in merito all'approvazione del Piano, nonché il Parere motivato, la Dichiarazione di sintesi e le misure adottate in merito al monitoraggio;

d) di informare che è possibile prendere visione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Cervia e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria presso la Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, via della Fiera 8, Bologna;

e) di rendere pubblico attraverso la pubblicazione sul proprio sito Web, ai sensi dell'art. 17, del D. Lgs. n. 152/06, la presente deliberazione.