



Comune di Rimini

PROPOSTA PER LA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGIO MULTIPIANO CON ANNESSO EDIFICIO COMMERCIALE

VAS_VALSAT

RAPPORTO AMBIENTALE

SINTESI NON TECNICA



STESURA:
Aprile 2018

ELABORATO:
unico

RIFERIMENTO:
VAS_VALSAT Rapporto Ambientale. Area Urbana
Circonvallazione Meridionale e Donato Bramante

INDICE

1	Descrizione del progetto.....	3
1.1	Edificio a parcheggio auto	3
1.2	Edificio a destinazione commerciale.....	4
2	Ubicazione dell'intervento	6
3	Obiettivi del progetto	7
4	Vincoli urbanistici dell'area d'intervento.....	8
4.1	Vincoli ambientali	8
4.2	Vincoli storici e Archeologici	8
4.3	Zonazione acustica comunale	9
9	Analisi degli effetti verso le componenti ambientali	10
10	Mitigazioni	13
11	Alternative	13
12	Monitoraggio	14

1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'edificio sorgerà su un'area ubicata a ridosso delle mura storiche della Città di Rimini nella zona sud del centro storico tra le vie Circonvallazione meridionale e Donato Bramante.

L'area si presenta attualmente impenetrabile e isolata dal contesto urbano.

Il Lotto possiede una superficie complessiva di circa 6.648 mq.

L'area è di proprietà privata è per circa 4.674 mq, mentre la restante superficie di circa 1.974 mq è di proprietà comunale.

L'area privata della Fox Petroli S.p.a. di Pesaro era occupata da un'attività commerciale di idrocarburi con distributore e magazzini e uffici, mentre l'area Comunale è attualmente destinata a parcheggi per circa 54 posti auto.

Oltre alla emergenza storica delle Mura a nord, l'area è lambita dal Parco Fabbri.

La zona è sottoposta a vincolo archeologico per cui le escavazioni saranno oggetto di controllo e Ispezione da parte della Soprintendenza Archeologica, anche se si ha già la certezza che, trattandosi di zona di riporto di terreno relativamente recente, non si prevedono ritrovamenti di interesse storico.

L'area Infatti è già stata oggetto di scavi per la creazione e successiva dismissione di cisterne per idrocarburi.

L'area è stata oggetto di bonifica con eliminazione delle cisterne interrato.

L'edificio progettato è costituito da due corpi di fabbrica separati strutturalmente e definiti da caratteristiche architettoniche, strutturali e di destinazione completamente differenti.

1.1 EDIFICIO A PARCHEGGIO AUTO

Il primo edificio è composto da un piano completamente interrato che occupa una superficie complessiva di 3026 mq. e due piani superiori di 2320 mq. cadauno.

La destinazione d'uso è autosilo per complessivi 296 posti auto che troveranno spazio, oltre che nei tre piani descritti, anche nella copertura dell'edificio.

A questi posti se ne aggiungono altri 27 nell' area antistante l'immobile. L'edificio sarà realizzato con struttura prefabbricata del tipo a pilastri, travi e solai in CAP.

Le cortine esterne saranno rivestite su due lati da pannelli di rete metallica che serviranno da supporto per la “*parete verde*” che costituirà la caratteristica della struttura, la terza parete avrà pannelli parapetto/veletta prefabbricati con finitura cementizia.

L'altezza dell'edificio è stimata in circa sei metri lordi fuori terra.

1.2 EDIFICIO A DESTINAZIONE COMMERCIALE

Il secondo edificio è composto da un piano unico che occupa una superficie complessiva di 1700 mq. e di altezza lorda di circa 5,5 ml.

Non avrà interrati ma semplicemente la piastra di fondazione, quindi necessita di uno scavo di appena 70 cm.

La struttura sarà puntiforme con pilastri in acciaio e travi in legno lamellare, il solaio di copertura sarà con pannelli in lamellare atti a supportare un giardino pensile drenato con pannelli in polistirolo stampato che aiuteranno la coibentazione termica.

L'intenzione è di realizzare un edificio in classe energetica A per poter accedere ad aumenti di superficie determinati dal regolamento di bioarchitettura del Comune di Rimini.

Le cortine esterne di questo edificio saranno in parte realizzate con elementi vetrati con supporto in profili di alluminio a taglio termico e in parte in sistema composto ad alta performance termica.

Le superfici vetrate a sud saranno protette dall'irraggiamento solare estivo tramite una pensilina e da brise-soleil in lamelle di alluminio impacchettabili e orientabili elettricamente.

Sul tetto troveranno ubicazione i pannelli solari termici e fotovoltaici dimensionati in funzione delle norme ambientali comunali.

Gli impianti saranno a Pompa di calore alimentata dal fotovoltaico ed è previsto anche il sistema di ricambio dell'aria con scambiatori di calore.

La **figure 1** illustra la progettualità generale dell'opera prevista.

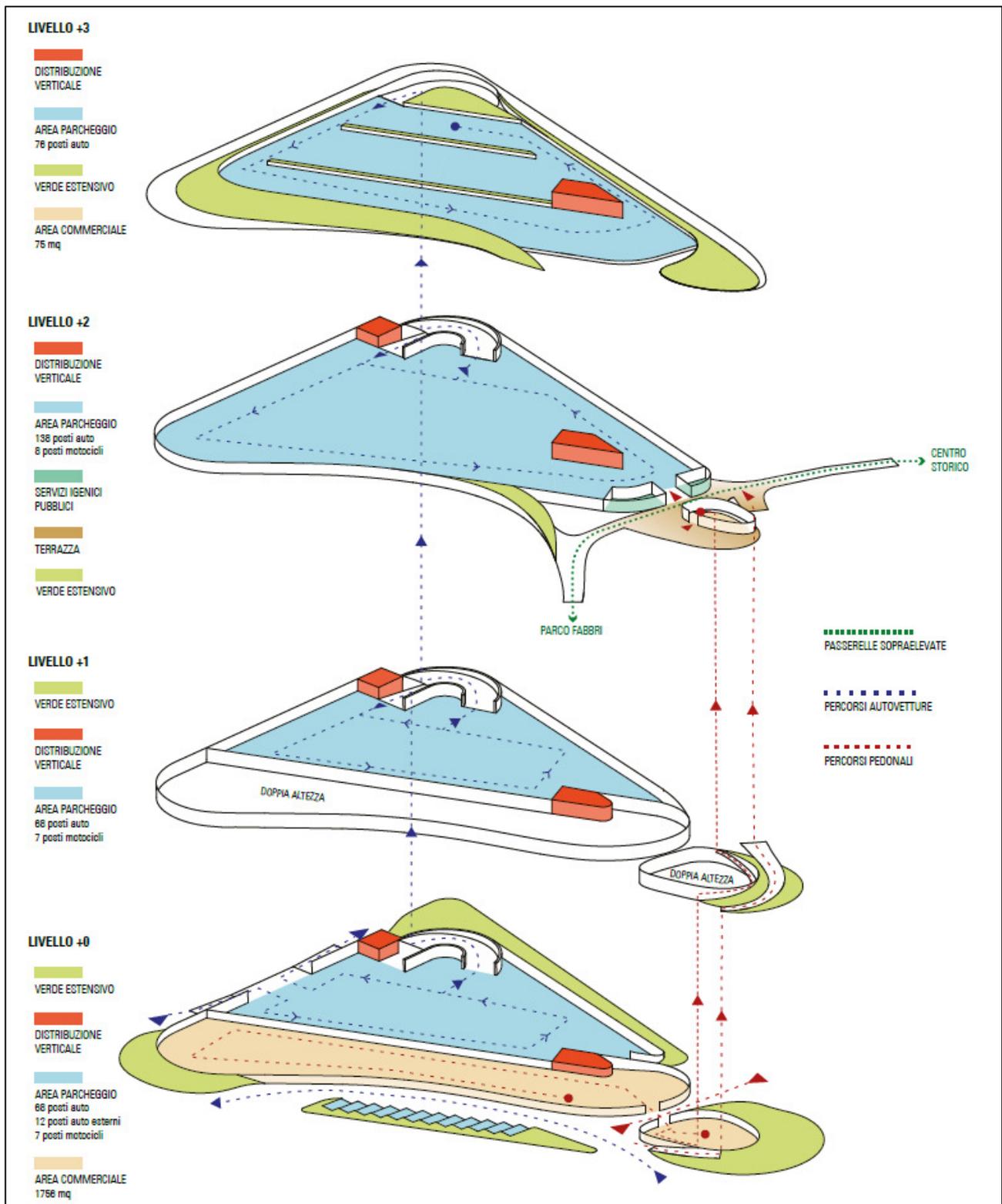


Fig. 1 - Schema dei livelli di progetto per il parcheggio ed area commerciale.

2 UBICAZIONE DELL'INTERVENTO

L'inquadratura territoriale del progetto colloca il sito all'interno dell'area urbana del comune di Rimini in aderenza alla perimetrazione Ovest del centro storico.

La **figura 2** riporta l'individuazione della posizione del sito d'intervento nel contesto urbano di riferimento.

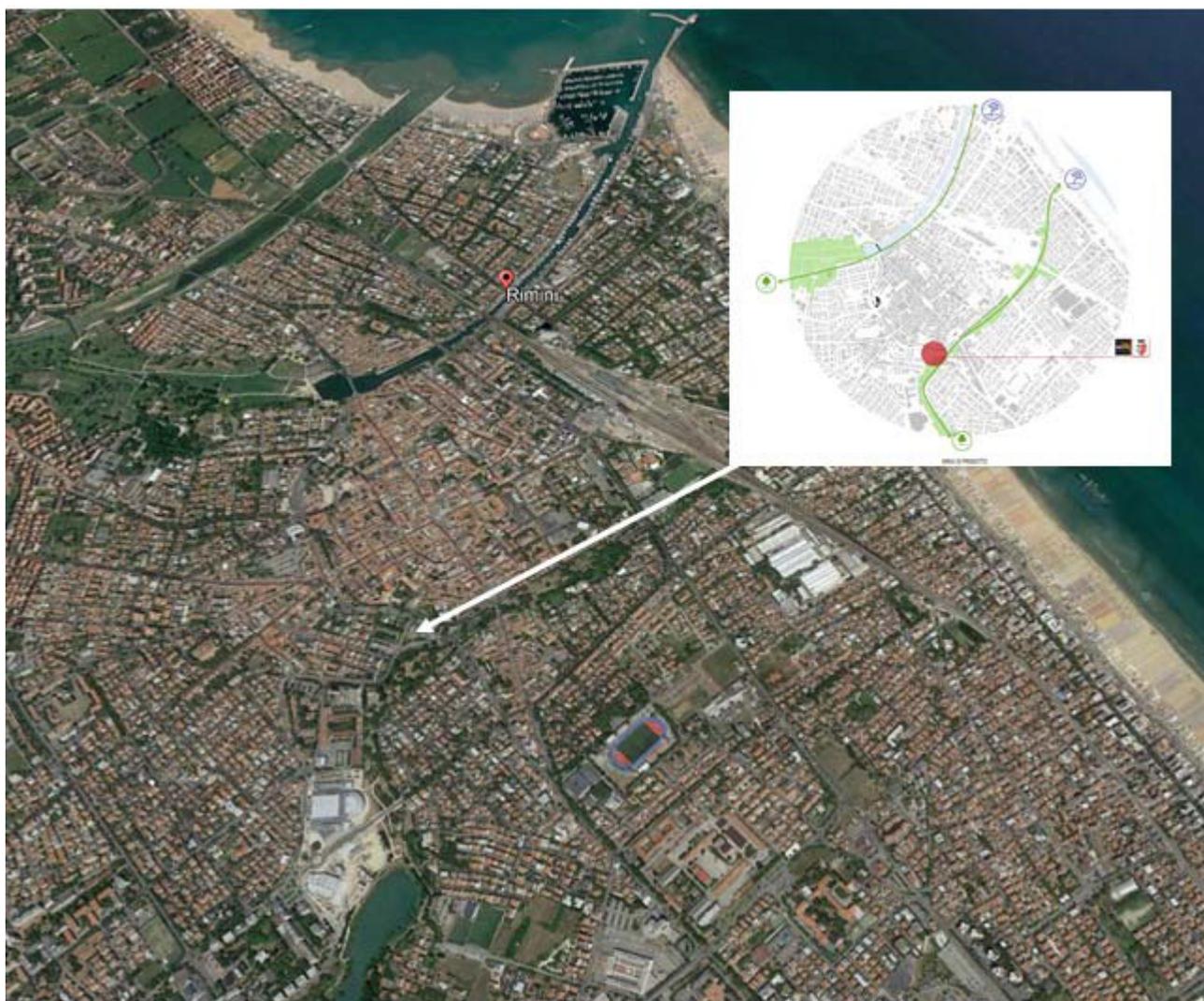


Fig. 2 - Ubicazione del sito di progetto nell'area urbana del comune di Rimini.

3 OBIETTIVI DEL PROGETTO

La realizzazione del Piano viene sviluppata lungo il raggio verde che collega il palacongressi al mare in posizione strategia a cerniera e si configura come polo di connessione tra parco Fabbri e il Centro storico.

Gli obiettivi previsti dal Piano sono:

- rappresentare una grande occasione per attivare nuove connessioni di ricucitura urbana;
- permettere l'implementazione dei servizi collettivi;
- partecipare al decongestionamento delle aree limitrofe del centro storico dalla pressione del traffico;
- raccordare il tessuto urbano attraverso percorsi diretti;
- permettere un'evoluzione architettonica e strutturale dell'area attualmente esistente verso un inserimento urbanistico di rilevante sostenibilità.
- Sviluppo socio-economico dell'area.

Obiettivo del Piano è sviluppare una variante urbanistica da attuare in sinergia con gli obiettivi della programmazione territoriale:

- Sviluppo socio economico locale;
- Sostenibilità architettonica;
- Sostenibilità della mobilità;
- Migliore Funzionalità del verde pubblico
- Connessione ed inserimento dell'opera nel contesto urbano circostante.
- Sostenibilità ambientale

A tale proposito si ritiene che l'intervento per le sue caratteristiche sia Coerente con gli obiettivi degli strumenti di governo del territorio a carattere locale.

4 VINCOLI URBANISTICI DELL'AREA D'INTERVENTO

4.1 VINCOLI AMBIENTALI

La zona d'intervento risulta ubicata in un contesto prettamente urbano in aderenza al centro storico.

Sul sito di progetto non insiste il vincolo paesaggistico, mentre in aderenza è presente una zona definita dal vincolo delle Aree a Parco e Giardini di Pregio.

La scheda di seguito riportata, estratta dall'elaborato dei vincoli urbanistici, redatto ai sensi dell'art. 19 della LR 20/00 così come modificato dall'art. 51 della LR 15/2013 presenta la ricognizione di vincoli di natura conformativa, tutele e/o prescrizioni derivati da strumentazioni o norme sovraordinate e per il vincolo individuato definisce:

4 - Parchi e giardini di pregio		
Fonti	Normative	
	Cartografiche	
Riferimenti	Normativi	PSC art. 2.6
	Cartografici	tavola Vin 1 a/b
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto	Sono i parchi urbani che per qualità paesistiche, vegetazionali hanno assunto valore strategico imprescindibile nella geografia urbana della città.	

4.2 VINCOLI STORICI E ARCHEOLOGICI

Per ciò che concerne la **Tutela Storica**, si sottolinea come il sito rimanga in aderenza al centro storico appena separato, lungo il suo confine Nord, dalla viabilità storica.

Dal punto di vista delle tutele storiche, la cartografia mostra l'assenza di vincoli di questa natura.

Per ciò che concerne la **Tutela Archeologica**, in questo caso il sito d'intervento rientra nelle aree a potenzialità archeologica Elevata.

La scheda sotto riportata estratta dall'elaborato dei vincoli urbanistici, redatto ai sensi dell'art. 19 della LR 20/00 così come modificato dall'art. 51 della LR 15/2013 presenta la ricognizione di vincoli di natura conformativa, tutele e/o prescrizioni derivati da strumentazioni o norme sovraordinate e per il vincolo individuato definisce:

27 - Zone a diversa potenzialità archeologica		
Fonti	Normative	PTCP art. 5.5
	Cartografiche	
Riferimenti	Normativi	PSC art. 2.12
	Cartografici	tavola Vin 2.2 a/b
	Ente autorizzatorio	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna
Indicazione sintetica del contenuto		Zone di territorio a diverso grado di potenzialità archeologica, entro le quali gli interventi urbanistici ed edilizi sono soggetti al controllo archeologico preventivo.
Nota	Nella tavola Vin 2.2 in caso di sovrapposizione dei livelli di potenzialità prevale sempre il livello superiore.	

4.3 ZONAZIONE ACUSTICA COMUNALE

L'area di progetto ricade all'interno della Classe IV definita come di Intensa Attività Umana.

Si tratta di aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e porti, aree con limitata presenza di piccole industrie.

La **tabella A** riporta i limiti delle emissioni.

Nel caso specifico il limite previsto per le aree in classe IV è di 60 Leq in dbA diurno e 50 Leq dbA notturno.

classi di destinazione d'uso del territorio	Valori limite di emissione - Leq in dbA	
	Tempo di riferimento diurno (06.00-22.00)	Tempo di riferimento notturno (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	45	35
II aree prevalentemente residenziali	50	40
III aree di tipo misto	55	45
IV aree di intensa attività umana	60	50
V aree prevalentemente industriali	65	55
VI aree esclusivamente industriali	65	65

Tab. A - Valori limite di emissione.

I valori limite assoluti di immissione come definiti all'art. 2, comma 3, lettera a), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, riferiti al rumore immesso nell'ambiente esterno dall'insieme di tutte le sorgenti sono quelli indicati nella **tabella B** seguente.

classi di destinazione d'uso del territorio	Valori limite di assoluti di immissione - Leq in dBA	
	Tempo di riferimento diurno (06.00-22.00)	Tempo di riferimento notturno (22.00-06.00)
I aree particolarmente protette	50	40
II aree prevalentemente residenziali	55	45
III aree di tipo misto	60	50
IV aree di intensa attività umana	65	55
V aree prevalentemente industriali	70	60
VI aree esclusivamente industriali	70	70

Tab. B - Valori limite assoluti di emissione

9 ANALISI DEGLI EFFETTI VERSO LE COMPONENTI AMBIENTALI

L'analisi relativa ai potenziali effetti che l'opera potrebbe produrre su componenti ambientali primarie in maniera tale da evidenziare il peso del progetto nel contesto ambientale dell'area, è riportata nella Tabella C che segue.

Al fine di effettuare una valutazione di eventuali interferenze fra obiettivi/azioni del piano e le componenti ambientali, sono state individuati le seguenti matrici di riferimento: Aria, Acqua, Suolo/sottosuolo, Biodiversità/ecosistemi, Paesaggio/Beni culturali, Rumore/Inquinamento elettromagnetico, Rifiuti, Energia/cambiamento climatico, Salute Umana.

La valutazione dei potenziali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione del P/P è considerata tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;
- carattere cumulativo degli effetti;
- natura transfrontaliera degli effetti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (es. in caso di incidenti)

Tab. C - Sintesi degli impatti/interferenze.

Obiettivi del Piano	Azione prevista	Collegamento con gli obiettivi					Possibili impatti								
		Qualità urbana	Qualità ambientale	Miglioramento della mobilità	Sviluppo socio economico dell'area	Incremento del verde pubblico	Suolo/sottosuolo	Aria	Acqua	Paesaggio	Biodiversità	Rumore	Energia	Rifiuti	Salute umana
Realizzazione del Piano	Realizzazione di un parcheggio multipiano e area commerciale utilizzando la superficie attuale disponibile	X	X	X	X	X	0		0	1	1	2	0	0	0
Misure di Mitigazione															
<p>1. Per la componente sottosuolo non si rilevano impatti a patto che venga concluso positivamente l'iter di bonifica dell'area.</p> <p>2. A livello vegetazionale è necessario modulare la distribuzione del verde che nel ricalcare il concetto di sostenibilità ambientale dovrà essere distribuito non solo pensando al ruolo cosmetico ma alla creazione di un'area di diversificazione specifica per favorire un incremento della biodiversità.</p>															
		Impatto Positivo	Lieve o probabile (1) Verde Chiaro				Certo o sensibile (2) Verde scuro								
		Impatto negativo	Lieve o probabile (1) Arancio				Certo o sensibile (2) Giallo								
		Impatto non rilevante	0												

10 MITIGAZIONI

Il progetto di per se trasferisce già una sostanziale forma di mitigazione nel passaggio della situazione attuale alla Variante di Piano.

Tuttavia, al fine di migliorare l'inserimento del Piano nel contesto paesaggistico/vegetazionale dell'area, e favorire una connessione con il Parco urbano si suggerisce di applicare la seguente misura di mitigazione:

- Programmare la distribuzione del verde seguendo il concetto di sostenibilità ambientale.

Le misure di mitigazione che dovranno essere applicate sono qui di seguito riportate:

- ✓ lungo i terrapieni presenti si dovrà prevedere l'inserimento di siepi che oltre al ruolo di limitazione del rumore causato dal disturbo autoveicolare delle strade perimetrali, abbiano dei riscontri positivi sul contesto paesaggistico dell'area;
- ✓ messa a dimora nelle aree da vegetare di alcune essenze bacchifere arbustive autoctone della flora marchigiana, che possano svolgere sia funzione di rifugio e fornire una risorsa trofica per le specie avifaunistiche presenti. La migliore soluzione potrebbe prevedere elementi plurispecifici caratterizzati da specie a scelta fra le seguenti Agazzino (*Pyracantha coccinea*), Acero minore (*Acer monspessulanum*), Agrifoglio (*Ilex aquifolium*), Alaterno (*Rhamnus alaternus*), Alloro (*Laurus nobilis*), Biancospino (*Crataegus* sp. pl.);
- ✓ Preparazione di un piano del verde in fase esecutiva.

11 ALTERNATIVE

Tenuto conto che buona parte dell'area è privata e la restante zona è adibita a parcheggio di proprietà comunale, allo stato attuale non sono state presentate alternative progettuali finalizzate alla trasformazione o utilizzo dell'area.

Nel voler motivare l'assenza di alternative progettuali va considerato che la trasformazione indotta dal Piano rappresenta una scelta coerente con gli obiettivi di sostenibilità per i criteri individuati e finalizzati a ridurre il disagio della mobilità autoveicolare nei centri urbani, specialmente in aderenza al centro storico.

La scelta del Piano inoltre, è caratterizzata da una duplice diversificazione dell'intervento in quanto associa al parcheggio multipiano anche un'area commerciale di modeste dimensioni con funzioni ricreative, (ristorante, bar, negozi) a favore di un incentivo sociale ed economico della zona.

La presenza di tale polo di ristrutturazione del tessuto urbano in aderenza ad un Parco pubblico e con tali caratteristiche di sostenibilità ambientale, strutturale, architettonica e paesaggistica, favorisce la spinta verso la fruibilità dello stesso migliorando il contesto dell'area che rimarrebbe "depresso" allo stato attuale.

12 MONITORAGGIO

Il monitoraggio da attuare dipende dalle funzionalità del sito, dal contesto ambientale di riferimento, dalla tipologia di Piano prevista e dalle interferenze che esso genera con le componenti ambientali

Sulla base della tipologia d'intervento, le azioni di controllo potranno essere rivolte a:

- monitoraggio ambientale della componente rumore;
- monitoraggio dell'evoluzione del traffico in sito;
- monitoraggio dell'indice di fruibilità socio-economica dell'area.