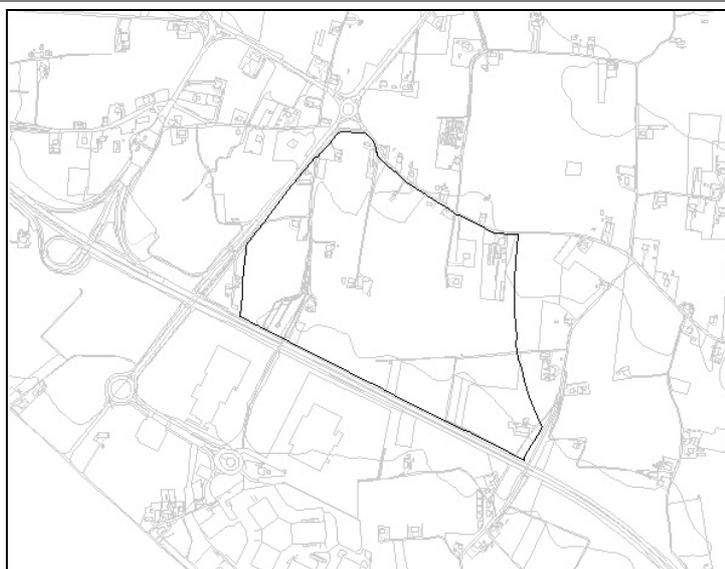


**ASP_N Ambiti per nuovi insediamenti specializzati
prevalentemente produttivi**

AREALE ASP 1



Localizzazione ambito

L'ambito in oggetto è localizzato all'interno di un'areale compreso tra l'autostrada A14 a sudovest, Via Tolemaide a nordovest, Via Orsoleto a nordest e Via Variano a sudest.

Descrizione

L'ambito è di tipo produttivo, e si inquadra nell'ampio areale relativo al polo logistico, agroalimentare e commerciale della "Porta-Nord".

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

1. COERENZA URBANISTICA	<p>Un intervento urbanistico di questo tipo e di questa estensione richiede una collocazione che assicuri una buona accessibilità, unita ad una ridotta interferenza nei confronti del contesto abitativo di Rimini.</p> <p>Da questo punto di vista, il luogo scelto, ha certamente un buon livello di coerenza urbanistica.</p> <p>A far da contraltare, vi è la natura rurale delle aree coinvolte che quindi rendono inadatto e fuori luogo la collocazione di attività per quantità e per natura, notevolmente più impattanti rispetto all'uso agricolo di questa porzione di territorio.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 140.921 mq.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>L'accessibilità all'ambito ASP1 è eccellente, soprattutto per la presenza di due elementi infrastrutturali importanti come l'A14 con il casello di Rimini Nord e la Via Tolemaide. Inoltre su questo nodo viario è da evidenziare la partenza della terza corsia della A14, nonché la deviazione in complanare a quest'ultima della SS16.</p> <p>Da verificare invece la funzionalità di Via Orsoleto che rischia di divenire un terzo asse di sfogo del traffico in entrata e uscita dall'ambito ASP1, senza probabilmente averne struttura e caratteristiche adeguate.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito è interessato da alcuni elementi di vincolo e tutela.

In primo luogo vi sono, in attraversamento dell'area, diversi elettrodotti accompagnati dalla relativa fascia di rispetto, in particolare la linea AT (linea di colore marrone), per la quale è visibile la fascia di rispetto più ampia. Le suddette fasce di rispetto vanno confermate dall'ente gestore secondo quelle che sono le norme relative alle DPA (Distanze di Prima Approssimazione).

Inoltre, su un'ampia porzione dell'ambito, insiste la fascia di rispetto stradale del PGQA, relativa al tracciato autostradale, di cui si parlerà nell'apposito riquadro.

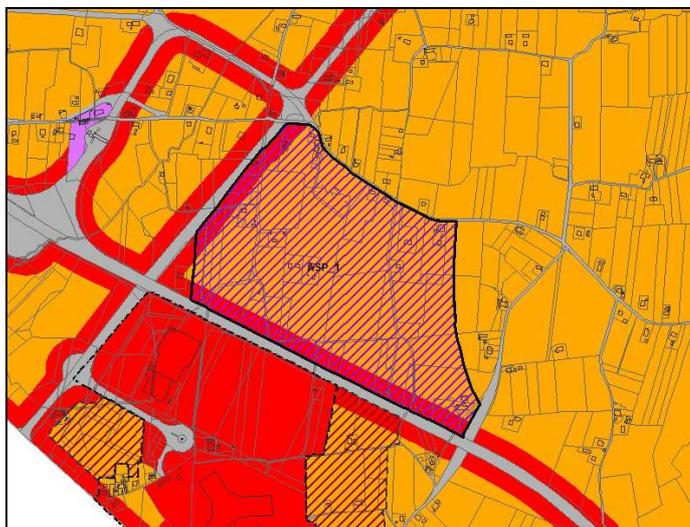
Gli elementi relativi agli elettrodotti sono escludenti per le previsioni insediative, mentre per quel che riguarda la fascia di rispetto del PGQA, l'elemento è mediamente condizionante.

Rispetto al tema degli elettrodotti, le soluzioni praticabili per ovviare al problema sanitario dovuto alle emissioni di onde elettromagnetiche, sono sostanzialmente: un corretto posizionamento degli edifici internamente all'areale, l'interramento della o delle linee interessate, la delocalizzazione delle linee stesse.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'area in oggetto è in un ambito attualmente avulso dalle aree urbane a maggior densità e infrastrutturazione, pertanto la carenza delle reti tecnologiche a servizio degli insediamenti è piuttosto evidente sebbene non eccessivamente distanti.

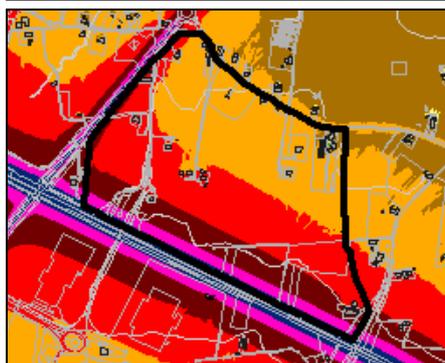
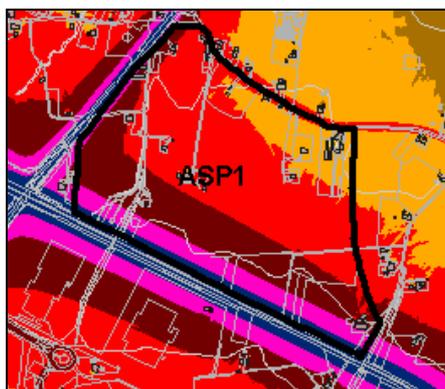
Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP1, appartenente agli ambiti ASP.NA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto, in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di V classe all'interno di un'area di III classe assegnata però al territorio rurale e in prossimità di zone di IV classe (per fascia infrastrutturale stradale), non sembrerebbero quindi presenti forti elementi di criticità.



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 75 dBA di periodo diurno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della A14)
- da 50 a 75 dBA di notturno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della A14)

L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni), con qualche superamento solo in prossimità dell'A14.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Vista inoltre la destinazione produttiva manifatturiera di progetto è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie (o comunque caratterizzati da permanenza prolungata di persone) nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di sfruttare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area rurale, non in contiguità con zone densamente abitate. Non sono quindi presenti agglomerati di bersagli sensibili (residenze, scuole, ospedali...) nei pressi dell'area. L'areale non sembra dunque presentare criticità. E' comunque possibile che nei dintorni si trovino residenze sparse: è allora necessario prestare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione degli eventuali bersagli sensibili sparsi (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame siano accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale. Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi.

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da

ZAC).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla A14) e indicate da PTCP e PGQA.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Visto inoltre che l'areale è a destinazione produttiva, è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalle particolari attività che si andranno ad insediare sull'areale.

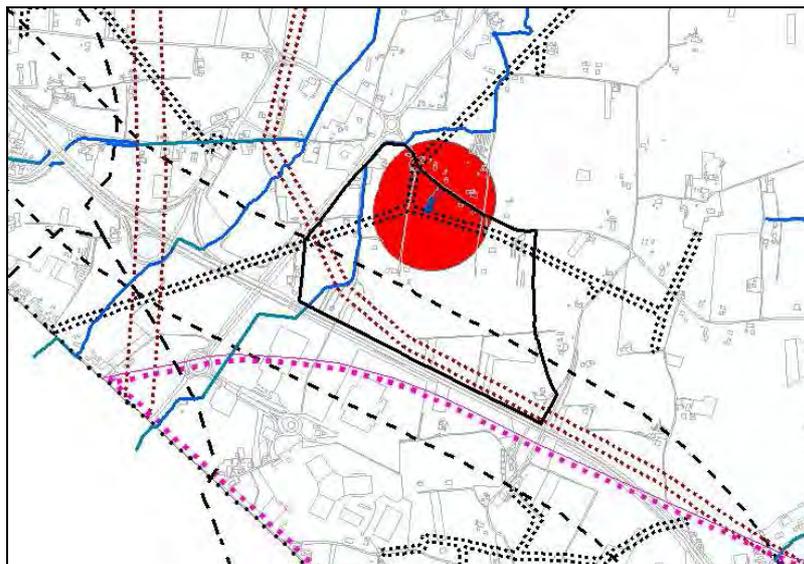
Aria mitigazione degli impatti

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le destinazioni più sensibili dei futuri edifici, ad esempio uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla A14.

Si consiglia quindi di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

In riferimento allo stato futuro, vista l'assenza nelle immediate vicinanze di gruppi di abitazioni sembrano non essere presenti criticità. E' comunque necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e ai processi produttivi che andranno ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi doveroso che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE -IDRAULICHE

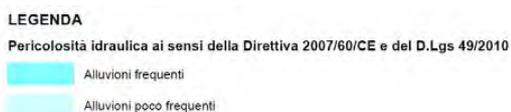
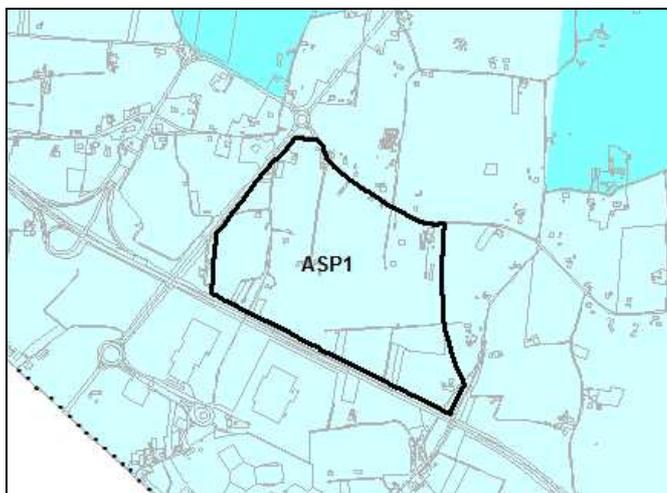


Una parte del comparto è interessata dalla presenza di due pozzi in servizio con relative fasce di inedificabilità e fasce di rispetto.

Inoltre è presente, in attraversamento del comparto, un tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore.

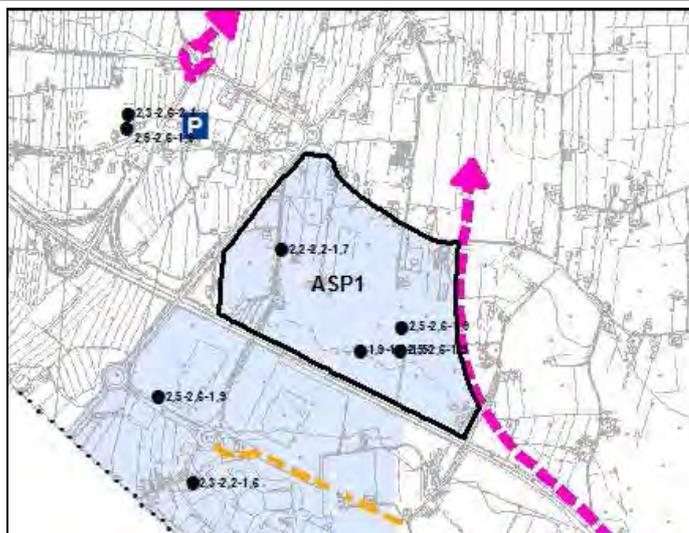
In merito ai pozzi, l'elemento puntuale e la relativa fascia di inedificabilità, sono escludenti per le previsioni insediative, così come l'elemento relativo al reticolo idrografico, mentre la fascia di rispetto dei pozzi, è mediamente condizionante.

Andrà quindi fatta particolare attenzione alla permeabilità ed alla sicurezza idraulica delle aree interessate dai vincoli idrogeologici individuati. Per quel che riguarda il corso d'acqua in attraversamento del comparto, si deve prestare attenzione al mantenimento della sua funzionalità idraulica rispetto alla rete scolante locale.



In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con

indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

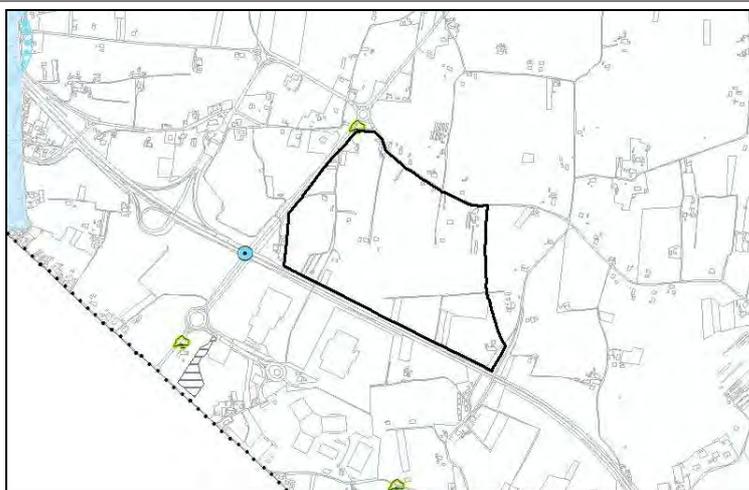
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE E STORICO-ARCHITETTONICHE



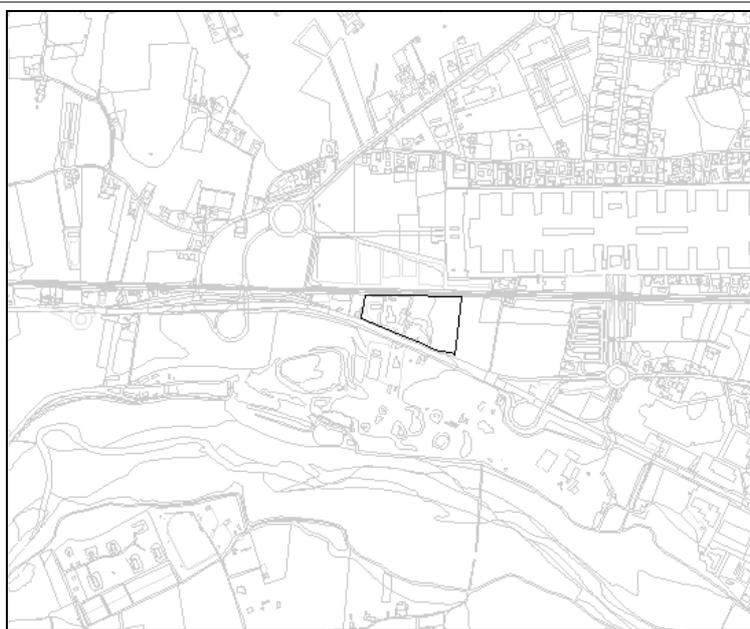
Non vi sono elementi che interferiscono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 3



Localizzazione ambito

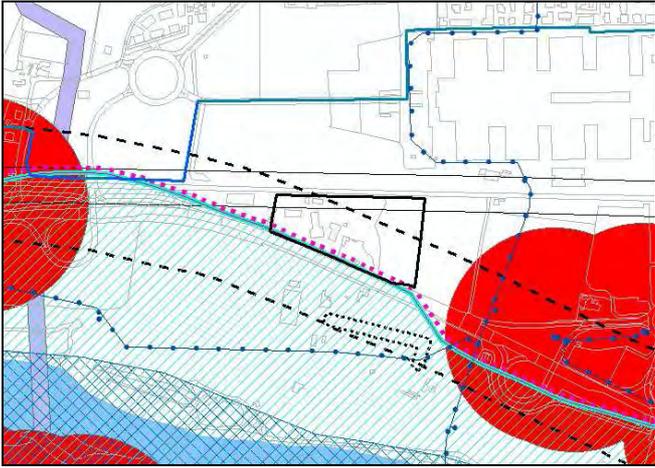
L'ambito in oggetto si trova tra due importanti elementi infrastrutturali per la mobilità: a nord il tracciato ferroviario ed a sud-sudovest la SS9.

Un importante elemento presente su questa porzione di territorio è la Fiera di Rimini che si trova aldilà del tracciato ferroviario rispetto all'areale in oggetto.

Descrizione

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione commerciale, terziaria e direzionale, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NB.

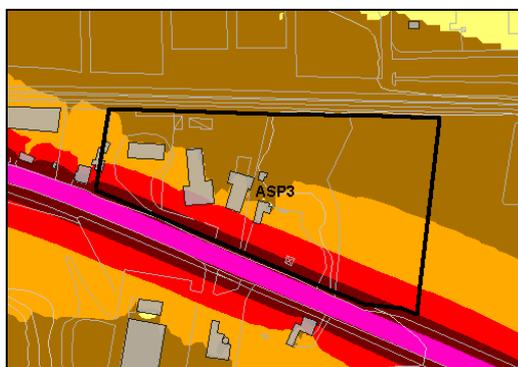
1. COERENZA URBANISTICA	L'ambito in oggetto, definito come ASP_NB, ha caratteristiche prevalentemente terziarie, commerciali e logistiche. Il contesto urbano al cui interno è stato inserito l'ASP3, possiede già caratteristiche di questo tipo, di conseguenza, l'areale in oggetto si inserisce con piena coerenza urbanistica all'interno di questo tessuto insediativo.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 9820 mq La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC
3. ACCESSIBILITA'	L'area in cui viene a trovarsi l'areale ASP3, possiede funzioni viarie di rilievo, sia per la presenza della SS9, sia per la presenza della vicina fermata ferroviaria di Rimini-Fiera, di conseguenza è possibile parlare di una buona accessibilità all'area.

	
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>Il comparto interferisce con la fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla Via Emilia.</p> <p>Sul confine nord inoltre vi è la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea ferroviaria adriatica.</p> <p>Inoltre, anche se solo a titolo informativo, si osserva la sovrapposizione con l'areale di colore beige che individua il territorio sottoposto ad una forza di campo elettromagnetico avente valori inferiori ai 3 V/m, pertanto non critici.</p> <p>Il vincolo relativo al rispetto stradale è mediamente condizionante, il tracciato del Trasporto Rapido Costiero è escludente e la fascia di rispetto ferroviario è mediamente condizionante.</p> <p>Per quanto riguarda il vincolo relativo al PGQA, si rimanda l'approfondimento all'apposito riquadro.</p> <p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'ambito è inserito nel contesto urbano di Rimini e di conseguenza è servito da tutte le reti tecnologiche richieste.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP3, appartenente agli ambiti ASPNB, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie-commerciali e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.</p>
---------------------------------	--

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di IV classe all'interno di un'area di IV classe e in prossimità di zone di III classe, non sembrano quindi presenti criticità.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 75 dBA di periodo diurno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della SS9)
- da 50 a 65dBA di periodo notturno

L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della IV classe acustica (valori limite 65dBA diurni e 55dBA notturni), con superamenti in prossimità della SS16 superabili con un'attenta progettazione urbanistica e architettonica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente lungo il lato nord dell'areale, potrebbe influenzare il clima acustico dell'area.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione prevalentemente terziaria è prevedibile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate agli impianti tecnologici (riscaldamento/raffrescamento/ventilazione) che saranno a

servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di IV classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare gli edifici in modo da utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area a destinazione prevalentemente produttiva e in prossimità di poli funzionali, non sembrano quindi presenti gruppi di bersagli sensibili quali residenze, nelle immediate vicinanze. L'areale non sembra dunque presentare criticità. E' comunque necessario prestare attenzione ad eventuali bersagli sensibili sparsi e quindi alla progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti), così da creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione di eventuali bersagli sensibili sparsi (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di clima/impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS9) e indicate da PTCP e PGQA.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

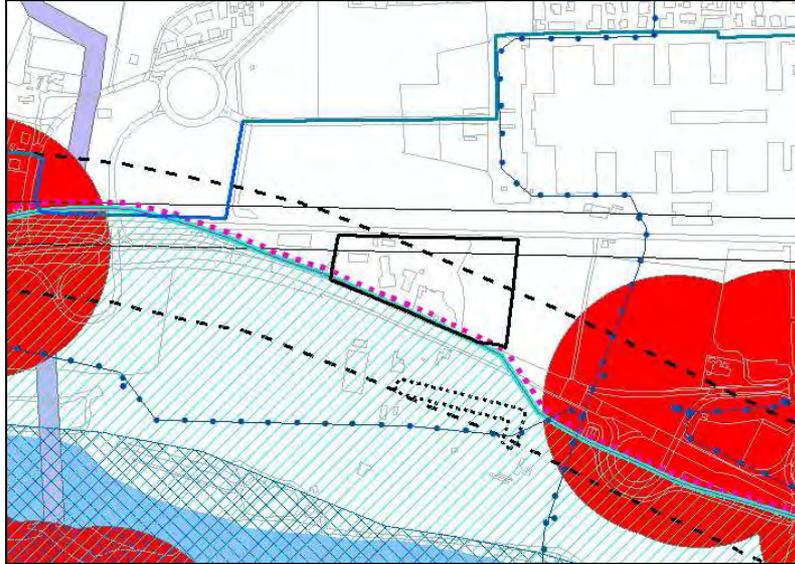
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Aria mitigazione degli impatti

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS9 o comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

In riferimento allo stato futuro, vista la destinazione dell'areale di espansione sembrano non essere presenti criticità.

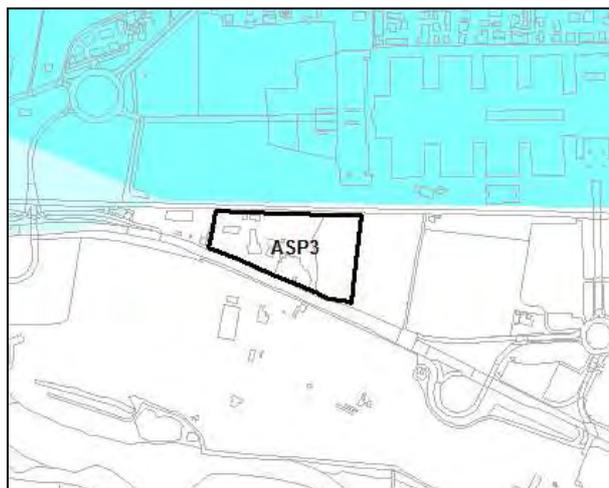
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'ambito è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI): .
Pertanto, si è in presenza di un vincolo mediamente condizionante per le previsioni non sensibili (produttive, commerciali e del terziario).

Questo tipo di dinamiche idrogeologiche, determina un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti di tipo produttivo, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, sia durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area, sia nella fase di esercizio delle diverse attività.



LEGENDA

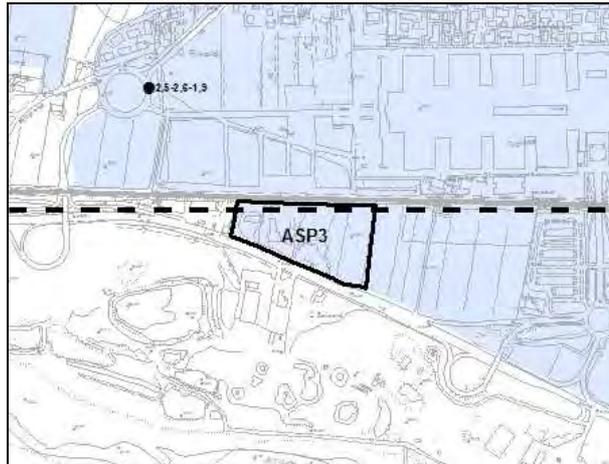
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

■ Alluvioni frequenti

■ Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

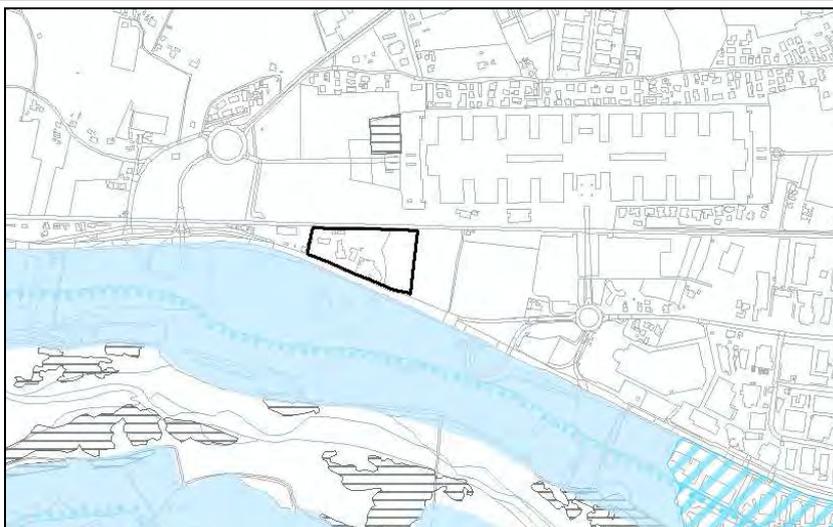
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

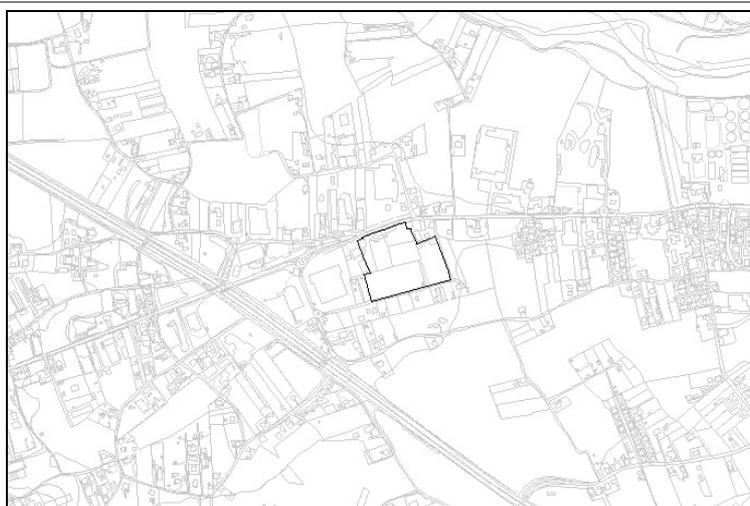


L'ambito non è interessato da nessun elemento avente rilevanza paesaggistica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 4



Localizzazione ambito

L'areale in oggetto è localizzato nella periferia ovest dell'abitato di Rimini, all'interno del cuneo formato dall'incontro tra la Via Marecchiese e l'autostrada A14, in un'area delimitata a sud da Via Novafeltria e a nord dalla Via Marecchiese.

Descrizione

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale ASP4, è inserito in un contesto periurbano, caratterizzato da attività produttive raccolte a cavallo della Via Marecchiese ma anche, verso sud, da aree a servizio dell'agricoltura.</p> <p>Sostanzialmente l'ambito è stato posizionato a stretto contatto con il contesto produttivo già esistente e di conseguenza non determina in questo senso alcun tipo di incoerenza dal punto di vista urbanistico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 11.702 mq</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'ASP4, ha sostanzialmente come asse di collegamento principale la Strada Statale Marecchiese, che risulta essere l'unica via di accesso e di uscita al contesto produttivo presente in questa zona.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<div data-bbox="529 1352 1378 1935" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="475 1984 906 2018" data-label="Section-Header"> <h4>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</h4> </div> <p>L'areale è attraversato da due elettrodotti e relative fasce di rispetto. Tali fasce</p>

sono da verificare secondo la normativa vigente in materia di inquinamento elettromagnetico in modo da ottenere le giuste DPA (Distanze di Prima Approssimazione).

Tale vincolo, piuttosto impattante per la piccola superficie dell'ASP4, è risolvibile mediante interrimento degli elettrodotti, mediante lo spostamento oppure mediante dislocazione degli edifici all'interno dell'ambito tale da non interferire con il vincolo individuato.

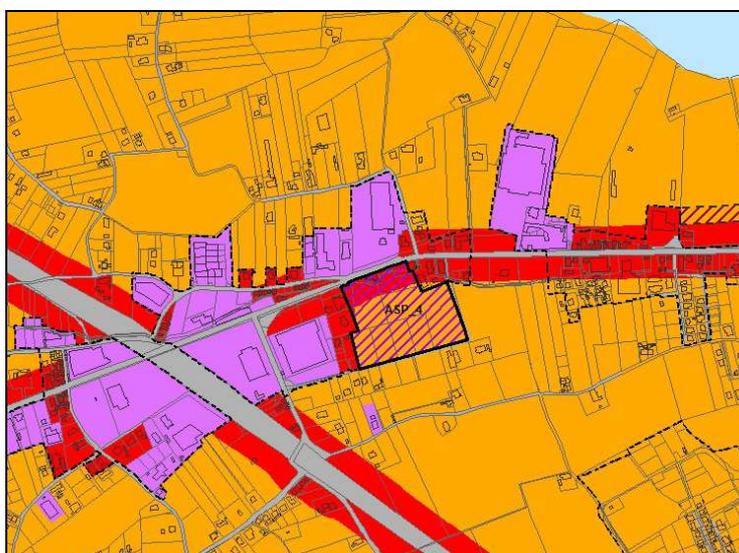
4.2 RETI TECNOLOGICHE

Come si può vedere nella precedente figura, l'areale è inserito in un contesto urbano attraversato dalle reti tecnologiche primarie a cui può facilmente allacciarsi anche l'ambito di espansione in oggetto.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP4, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di V classe in una zona oggi di III classe riferita sia al territorio rurale sia ad aree abitate (gruppi di edifici in prossimità della via Riparotta). La realizzazione del comparto potrebbe quindi introdurre sul territorio qualche elemento di criticità.



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 60 a 65dBA di periodo diurno
- da 50 a 65dBA di notturno

L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale infatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie (o comunque caratterizzati da permanenza prolungata di persone) nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un contesto misto con la presenza di gruppi di bersagli sensibili (residenze). L'areale presenta dunque qualche criticità potenziale verso l'esterno: è allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio gli uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze eventualmente presenti nei dintorni dell'areale. Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolare attività che si andrà ad insediare sull'areale.

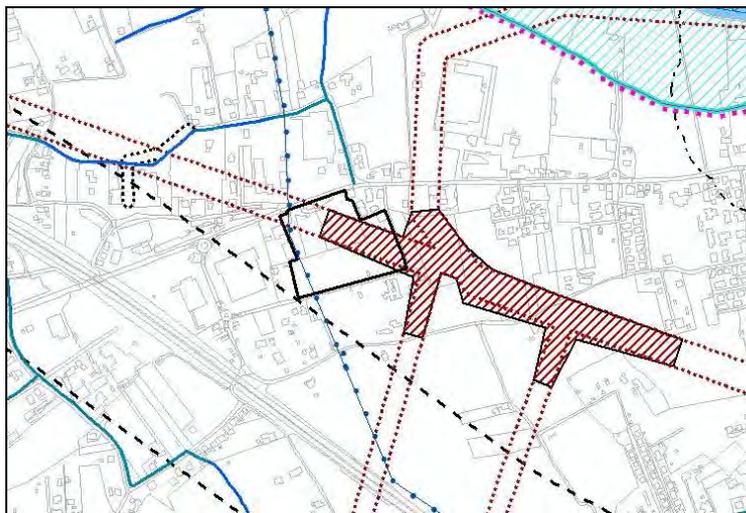
Aria mitigazione degli impatti

In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sono presenti criticità dovute alla presenza di bersagli nelle immediate vicinanze. E' allora necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi necessario che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda

di autorizzazione alle emissioni.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE

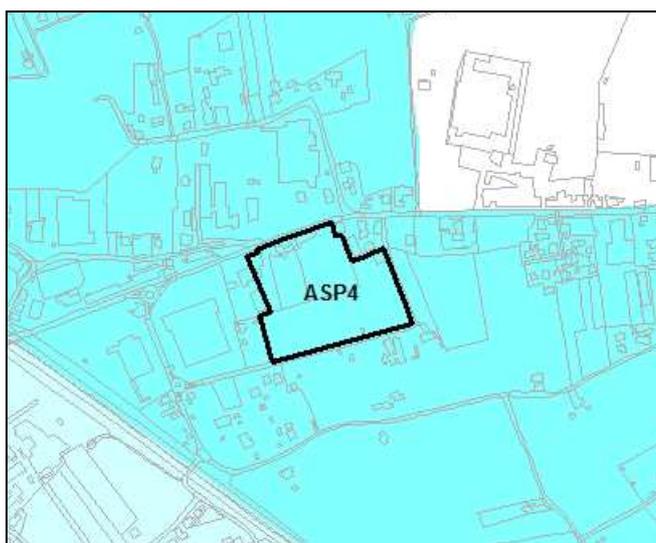


L'ambito è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI): ed è interessata inoltre dal passaggio dell'acquedotto di Ridracoli.

Si è in presenza di vincoli mediamente condizionanti per le previsioni non sensibili, che in questo caso sono di tipo prevalentemente artigianale e manifatturiero.

Questo tipo di dinamiche idrogeologiche, determina un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti di tipo produttivo, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, sia durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area, sia nella fase di esercizio delle diverse attività.



LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

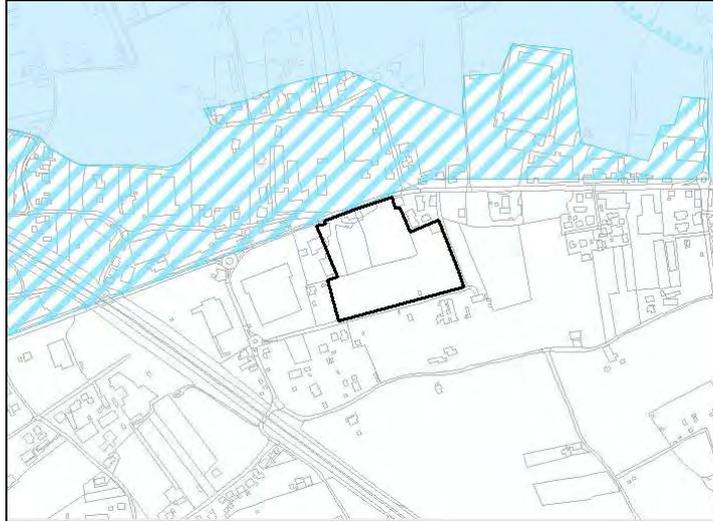
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

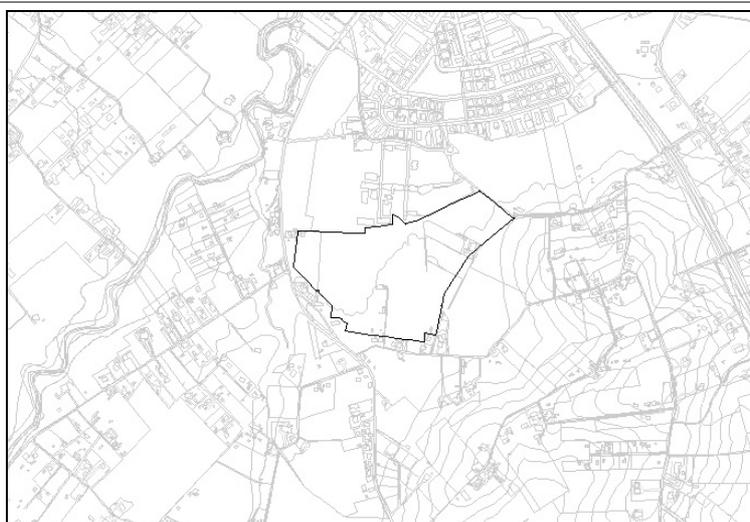


Non vi sono elementi che interferiscono con il comparto in oggetto.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 5



Localizzazione ambito

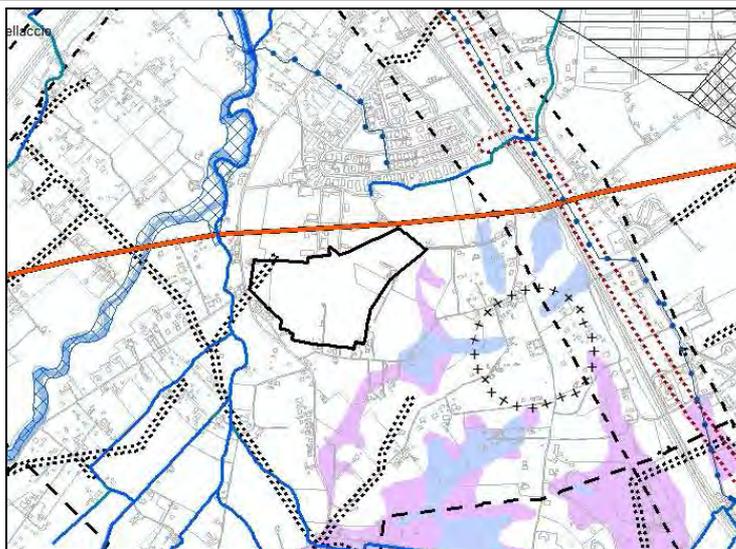
L'ambito produttivo in oggetto è localizzato al di sotto del Villaggio 1° Maggio, ai piedi del rilievo su cui si trova San Martino Monte l'Abate.

Descrizione

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Il contesto in cui si inserirebbe l'ambito ASP5, è attualmente di tipo rurale, nella zona periurbana a sud dell'abitato di Rimini, sebbene sia all'interno del Villaggio 1° Maggio e in alcune propaggini insediative che si estendono verso sud, siano presenti diversi capannoni e capannoncini relative ad attività produttive e piccolo/medio artigianato.</p> <p>Si deve aggiungere però che il contesto rurale che circonda questa propaggine produttiva di Rimini, è impreziosito da elementi territoriali (morfologia ed elementi paesaggistici/naturalistici) che rendono di fatto l'inserimento di un'espansione di questo tipo, sia per tipologia che per estensione (quasi 19 ha), su questo territorio piuttosto impattante.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 54.406 mq</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>Quest'area, ha sostanzialmente come asse di sostegno all'accessibilità la sola SP 41, Via Montescudo. A poca distanza, se considerata in linea d'aria, si incontra verso nord il casello autostradale di Rimini Sud, che risulta però relativamente distante rispetto al percorso stradale necessario per raggiungerlo.</p> <p>Ne consegue che, per il tipo di areale a prevalente destinazione manifatturiera e artigianale e per la sua estensione, l'attuale conformazione viaria potrebbe risultare insufficiente, rendendo di conseguenza necessari interventi di potenziamento del suo assetto.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Il comparto risulta attraversato, per la porzione nordoccidentale, da un elettrodotto MT con relativa fascia di rispetto, da confermare comunque attraverso l'ente gestore, secondo la normativa relativa alle DPA.

L'elettrodotto e relativa fascia di protezione sono considerati elementi escludenti. Le soluzioni praticabili per ovviare al problema sanitario dovuto alle emissioni di onde elettromagnetiche, sono sostanzialmente: un corretto posizionamento degli edifici internamente all'areale, l'interramento della o delle linee interessate, la delocalizzazione delle linee stesse.

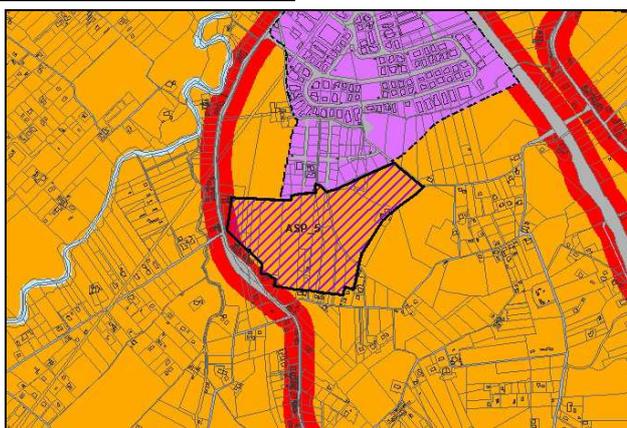
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'ambito in oggetto è a contatto con l'urbanizzato della periferia meridionale di Rimini, di conseguenza possiede una buona accessibilità alle reti tecnologiche primarie.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

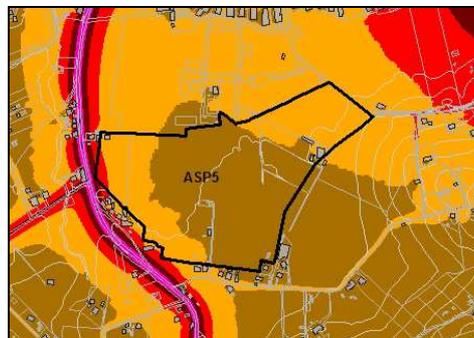
Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP5, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di V classe in una zona oggi di III classe riferita al territorio rurale e a zone caratterizzate dalla presenza di gruppi di residenze. La realizzazione del comparto sembra quindi introdurre qualche criticità sul territorio.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60 dBA di periodo diurno
- da 45 a 55 dBA di notturno

L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva, inoltre vista la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un contesto prevalentemente rurale con la presenza però di gruppi di bersagli sensibili (residenze, da tav.3 di PSC ghetti non storici in territorio rurale). L'areale presenta dunque qualche criticità, è allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, layout e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emmissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolare attività che si andrà ad insediare sull'areale..

Aria mitigazione degli impatti

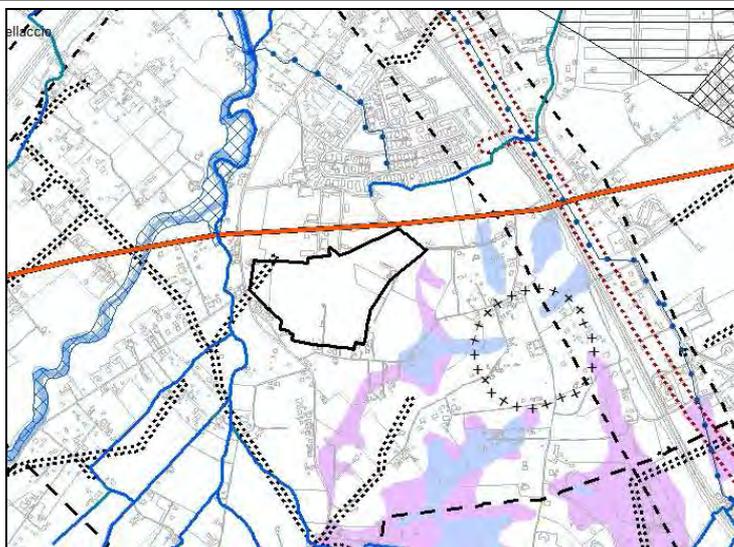
In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sono presenti criticità dovute alla presenza di bersagli nelle immediate vicinanze. E' allora necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale.

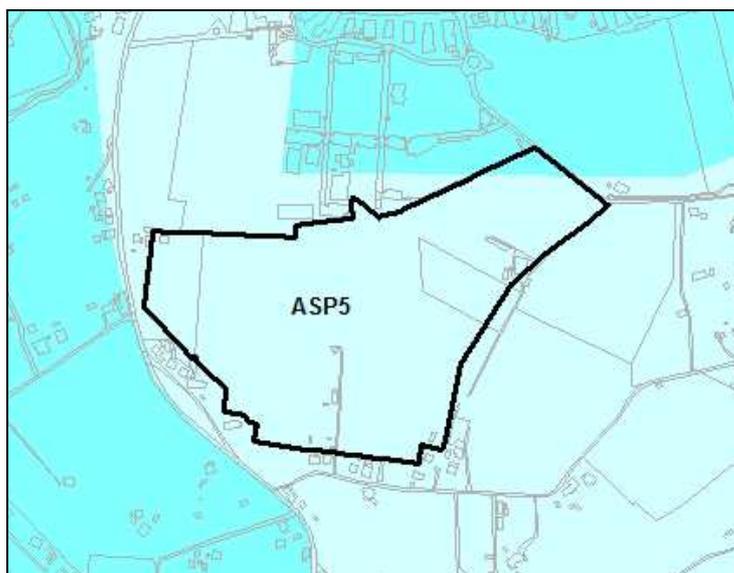
Sarà quindi necessario che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emmissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs

152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni. Si suggerisce l'introduzione di una fascia di mitigazione tra le residenze e le future attività.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Sull'ambito in oggetto non sono presenti elementi idrogeologici condizionanti.



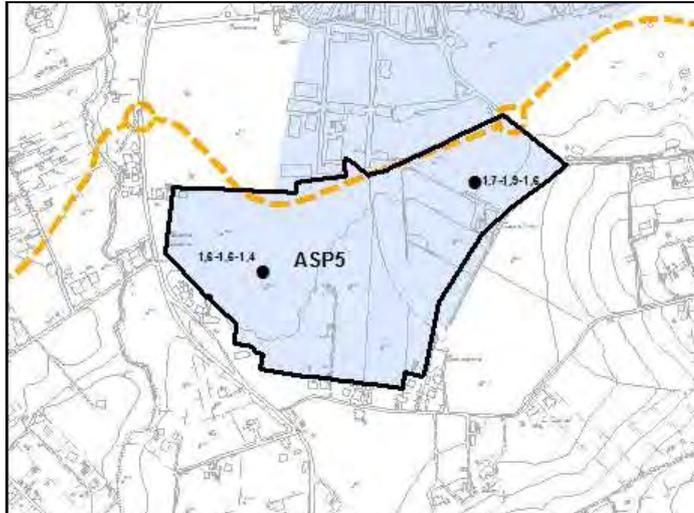
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

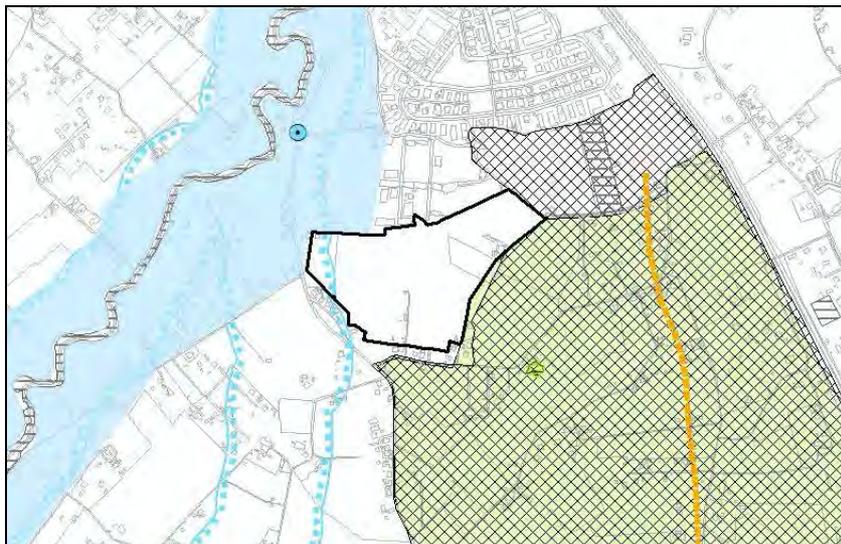
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

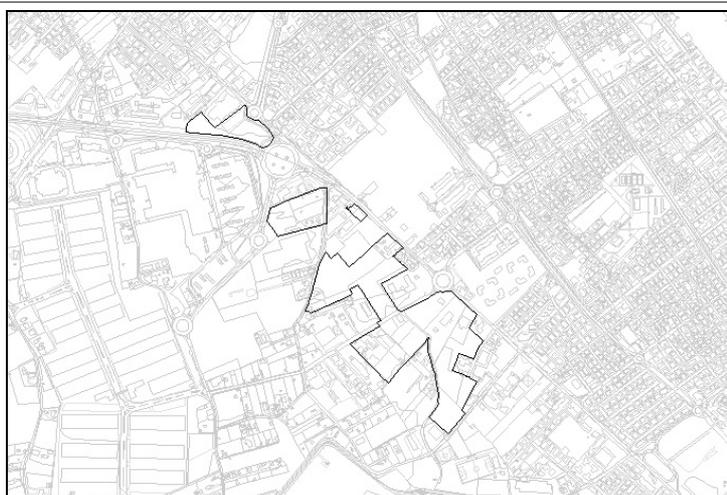


L'area è interessata per una piccola porzione dalla fascia perfluviale delle acque pubbliche con vincolo paesaggistico. Tale vincolo costituisce elemento scarsamente condizionante le previsioni insediative. Pertanto la progettazione dell'intervento dovrà essere orientata in tal senso.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine, sopra riportata, mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 7



Localizzazione ambito

L'ambito ASP7 è localizzato nella zona sud dell'abitato di Rimini, a nord-est rispetto all'Aeroporto F. Fellini, in affaccio alla SS16, a cavallo della rotatoria con la Via Flaminia.

Descrizione

Questi areali, complessivamente definiti come ASP7, sono ambiti produttivi a prevalente destinazione commerciale, terziaria e direzionale, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NB.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Gli areali che compongono l'ASP7, vanno ad inserirsi in un'area periurbana di Rimini, caratterizzata nella sua interezza dalla presenza di attività produttive di vario tipo: manifatturiero, terziario, commerciale e direzionale.</p> <p>Ne consegue che l'inserimento di queste nuove aree, va a completare e a chiudere gli spazi ancora liberi di questa porzione di territorio urbano, in perfetta coerenza con la struttura urbanistica di questa zona.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 53716 mq.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità di questa zona, si avvale di diversi ed importanti elementi infrastrutturali: SS16 e a poca distanza il casello autostradale di Rimini Sud della A14.</p> <p>Non secondaria, la presenza nelle vicinanze dell'aeroporto civile di Rimini.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<div data-bbox="612 1384 1295 1910" data-label="Image"> </div> <p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>Gli areali di cui si compone l'ASP7 sono tutti interessati, più o meno ampiamente, dalla fascia di rispetto stradale del PGQA.</p> <p>Si è quindi in presenza di un elemento mediamente condizionante che genera</p>

condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (necessità di mitigazioni). Per gli approfondimenti relativi a questo elemento di vincolo si rimanda al riquadro delle criticità atmosferiche.

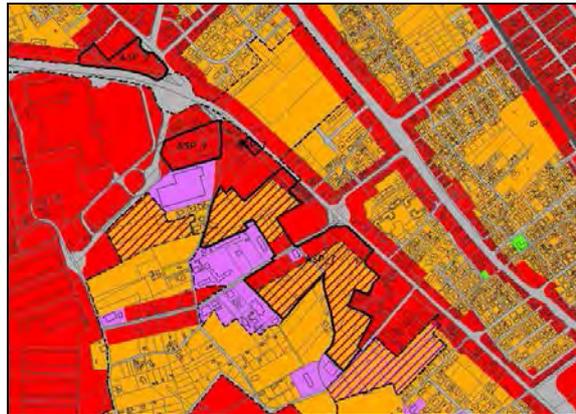
4.2 RETI TECNOLOGICHE

Gli areali in oggetto, si inseriscono in un contesto urbano già fortemente caratterizzato e dotato dal punto di vista infrastrutturale e delle reti tecnologiche.

5. CRITICITÀ AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

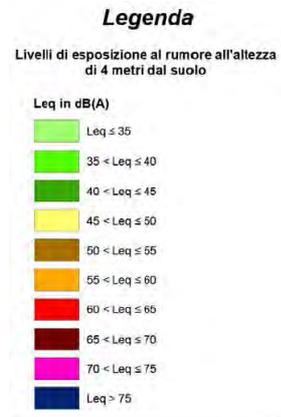
Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP7, appartenente agli ambiti ASPNB, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie-commerciali e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di IV classe all'interno di un'area di IV classe di progetto e in prossimità di zone di III classe, non sembrano quindi presenti criticità.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65 dBA in riferimento al periodo diurno, con punte di 70-75dBA nei pressi della SS16
- da 45 a 60 dBA in riferimento al periodo notturno, con punte di 65dBA nei pressi della SS16

L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della IV classe acustica (valori limite 65dBA diurni e 55dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, distante dal presente areale, non condiziona l'edificabilità dello stesso.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione prevalentemente terziaria l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate agli impianti tecnologici (riscaldamento/raffrescamento/ventilazione) che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di IV classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare gli edifici in modo da utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area a destinazione prevalentemente produttiva e in prossimità a gruppi di residenze. L'areale presenta quindi qualche criticità legata alla vicinanza di bersagli sensibili. E' possibile superare tali criticità prestando attenzione alla progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) così da creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di clima/impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese,: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Aria mitigazione degli impatti

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS9 o comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

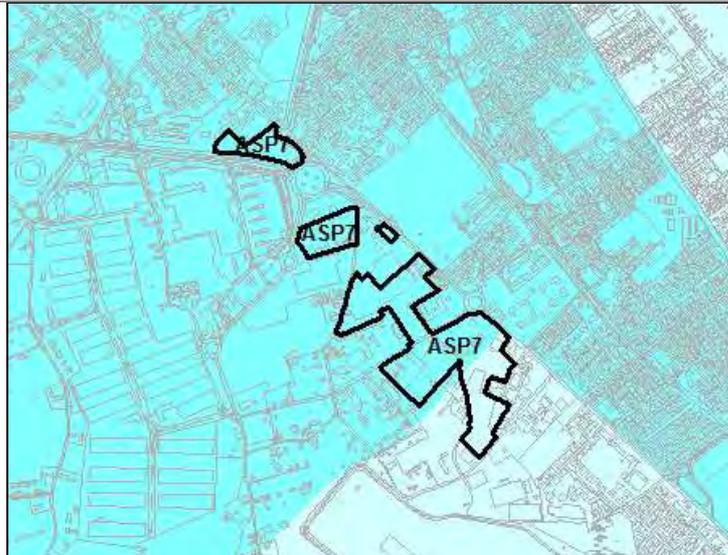
In riferimento allo stato futuro, vista la destinazione dell'areale di espansione sembrano non essere presenti criticità.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Una parte del comparto è interessata da un breve tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore.

Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.



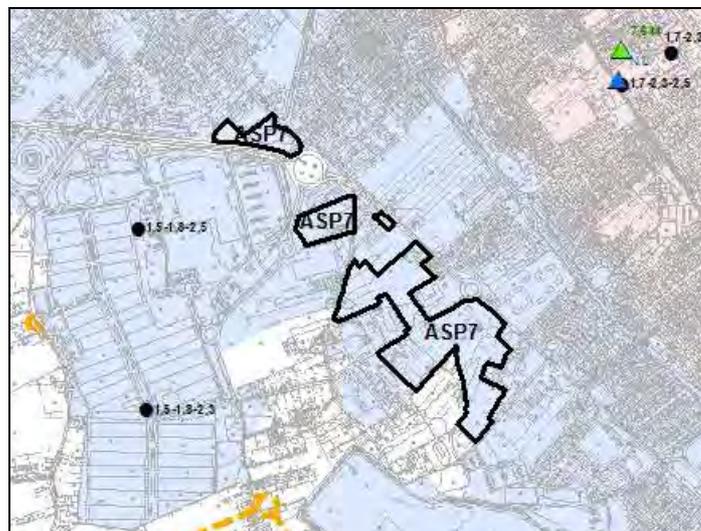
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,

- presenza di falda.

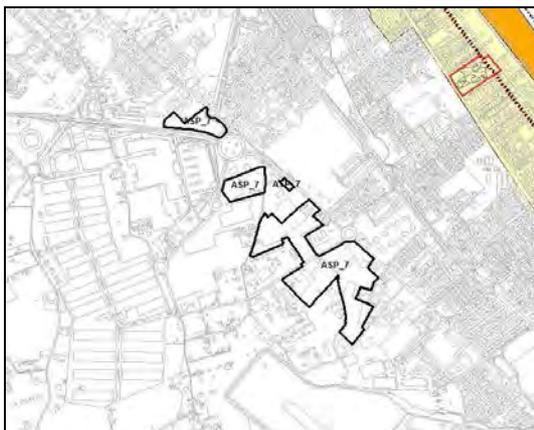
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ambito non è interessato da nessun elemento di vincolo e tutela.

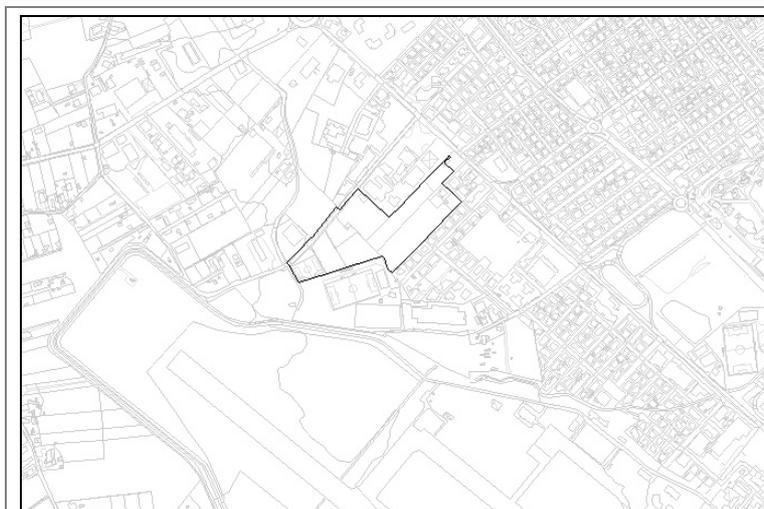
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 8



Descrizione e localizzazione ambito

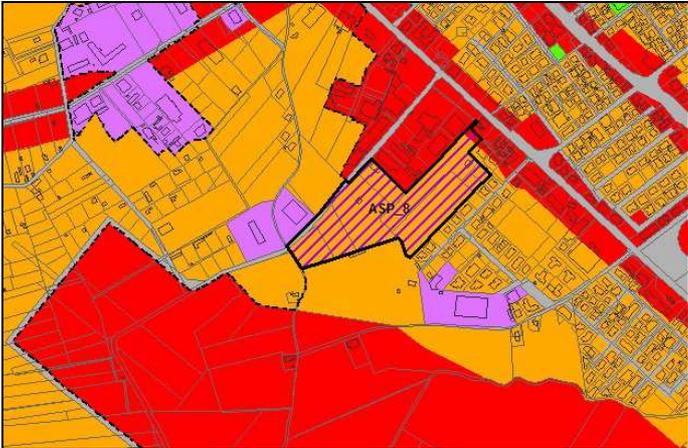
L'ambito ASP8 è localizzato nella zona sud dell'abitato di Rimini, a lato dell'Aeroporto F. Fellini, in affaccio alla SS16 ed a Via A. Musiani.

Questo è un ambito produttivo a prevalente destinazione artigianale e manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ASP8 va ad inserirsi in un'area periurbana di Rimini, caratterizzata nella sua interezza dalla presenza di attività produttive di vario tipo: manifatturiero, terziario, commerciale e direzionale.</p> <p>Ne consegue che l'inserimento di questa nuova area, va a completare e a chiudere gli spazi ancora liberi di questa porzione di territorio urbano, in perfetta coerenza con la struttura urbanistica di questa zona.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 13.418 mq.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità di questa zona, si avvale di diversi ed importanti elementi infrastrutturali: SS16 e a poca distanza il casello autostradale di Rimini Sud della A14.</p> <p>Non secondaria, la presenza nelle vicinanze dell'aeroporto civile di Rimini.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
------------------------------	--

	4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI
	<p>L'ambito ASP8 è interessato per una piccola porzione dalla fascia di rispetto stradale del PGQA.</p> <p>Si è quindi in presenza di un elemento mediamente condizionante che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (necessità di mitigazioni). Per gli approfondimenti relativi a questo elemento di vincolo si rimanda al riquadro delle criticità atmosferiche.</p>
	4.2 RETI TECNOLOGICHE
	<p>Gli areali in oggetto, si inseriscono in un contesto urbano già fortemente caratterizzato e dotato dal punto di vista infrastrutturale e delle reti tecnologiche.</p>

5. CRITICITA' AMBIENTALI	5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE
	<p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP8, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.</p> <p>Si inserisce quindi un'area di V classe all'interno di un'area di IV classe di progetto e in prossimità di zone di III classe, sembrano quindi presenti criticità.</p> <p>La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto e alle aree immediatamente vicine, alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da 50 dBA a 65 dBA di periodo diurno - da 45 a 55 dBA di notturno <p><u>L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare,</u> difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).</p>



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva, inoltre vista la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale infatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce prossima a gruppi di bersagli sensibili, abitazioni. E' allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili esistenti (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Si consiglia l'introduzione di una fascia di mitigazione da realizzare tra le residenze e le future attività.

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale. Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali). Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese; la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA: SS16.

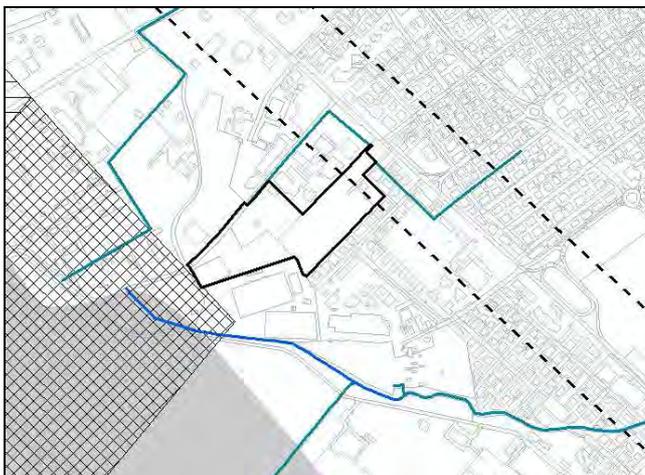
Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emmissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolar attività che si andrà ad insediare sull'areale..

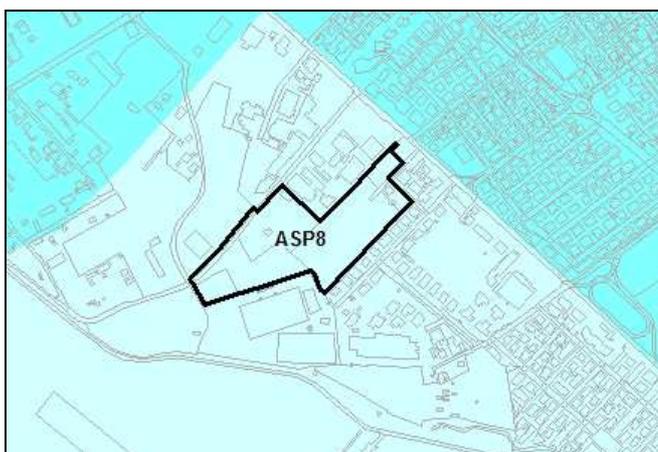
Aria mitigazione degli impatti

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS16.o comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale. In riferimento allo stato futuro, la presenza nelle immediate vicinanze di gruppi di abitazioni presenta qualche criticità. E' allora necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi doveroso che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emmissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni. Si suggerisce inoltre l'introduzione di una fascia di mitigazione fra le residenze e le future attività.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale non è interessato da elementi di criticità relativi al sistema idrogeologico. Pertanto non vi sono condizionamenti alle previsioni insediative.



LEGENDA

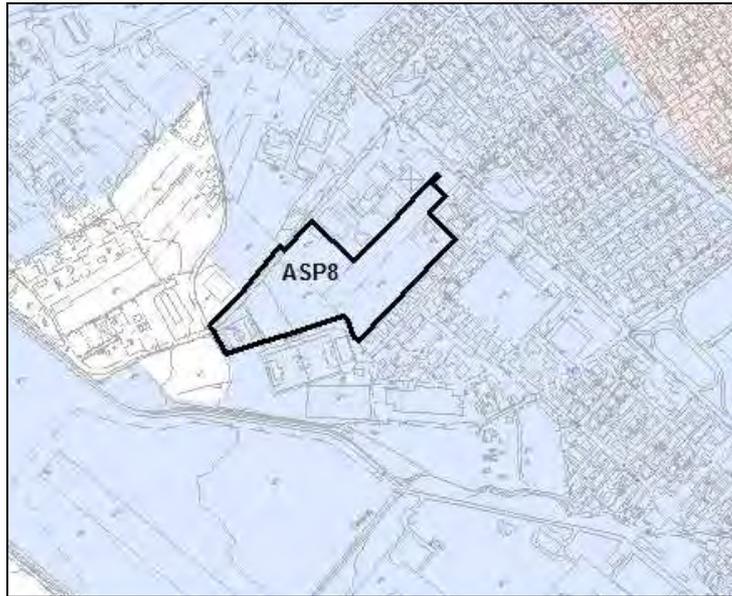
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

 Alluvioni frequenti

 Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

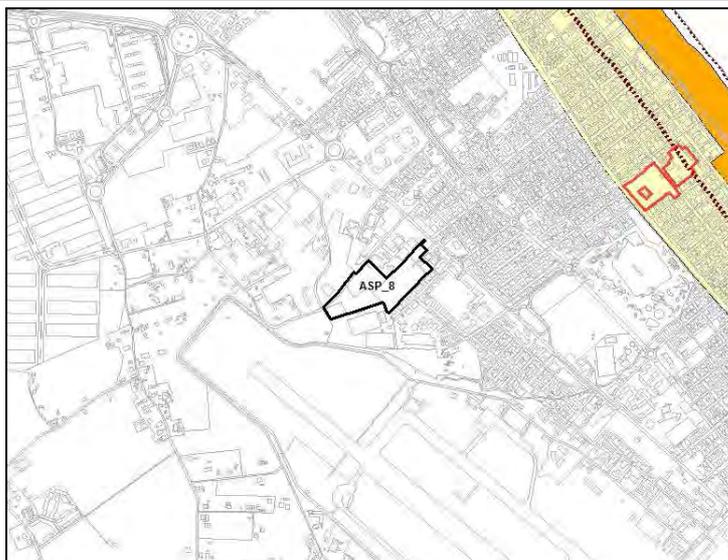
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

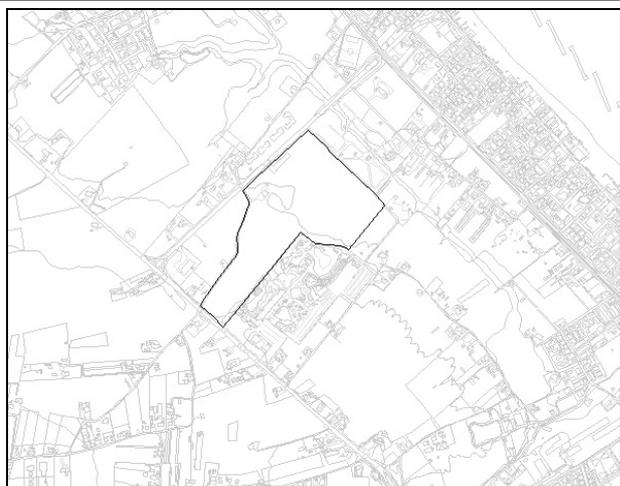


L'ambito non è interessato da nessun elemento di vincolo e tutela.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine sopra mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ASP 9



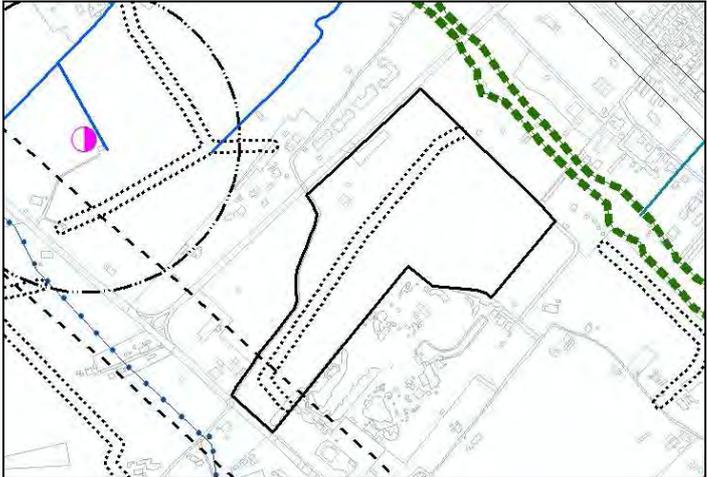
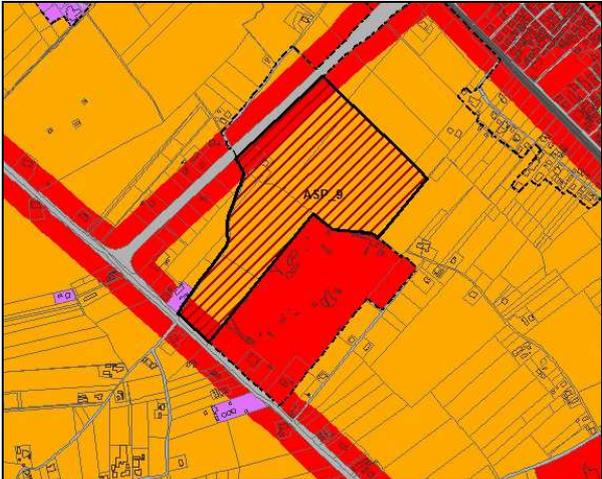
Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra via Grazia Verenin, la SS16 e il parco tematico "Italia in miniatura".

Descrizione

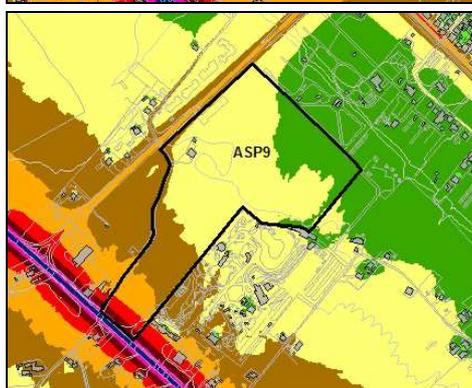
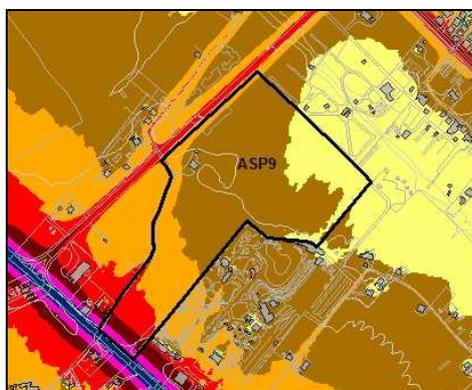
L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione commerciale, terziaria e direzionale, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NB

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale si inserisce in una porzione del forese attualmente a destinazione agricola, a stretto contatto col parco tematico "Italia in miniatura".</p> <p>Oltre alla stretta connessione con l'urbanizzato denso degli insediamenti costieri, da cui è separato dalla sola linea ferroviaria, anche verso l'interno sono visibili, oltre alle case sparse anche piccoli agglomerati urbani, oltre al già citato parco tematico.</p> <p>L'areale è destinato in via prioritaria alla realizzazione del progetto FaiBENE, quale centro specialistico finalizzato al benessere psicofisico e/o l'ampliamento del parco tematico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, che per norma sovraordinata non potrà superare 50.000 mq di Sc.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale di sviluppo ASP.9, sia per localizzazione che per estensione, insiste su diversi assi stradali: tra questi, il predominante, è certamente la SS16 che si colloca sul confine occidentale dell'ambito.</p> <p>La permeabilità viaria dell'ambito è ulteriormente garantita da Via Verenin.</p> <p>Certamente l'aumento di carico urbanistico che graverà sull'intera area dovrà essere valutato anche in termini di funzionalità viaria.</p> <p>A completamento dell'accessibilità a quest'area, si può evidenziare la presenza a poca distanza sia verso sud che verso nord di due stazioni del servizio ferroviario: Torre Pedrera e Rimini Viserba.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p>
	<p>Sull'ambito gli unici elementi di interesse per quel che riguarda i condizionamenti, sono una piccola porzione relativa al vincolo stradale del PGQA nella parte ovest dell'areale e all'interno del comparto alcune fasce di protezione relative alle DPA di linee elettriche a media tensione.</p> <p>L'ambito è quindi interessato in minima parte da un vincolo di inedificabilità assoluta relativo al PGQA e ad elementi comunque fortemente condizionanti come le fasce di rispetto degli elettrodotti, per la restante parte di ambito non vi sono condizionamenti.</p> <p>In merito alla fascia di protezione stradale del PGQA, si rimanda all'approfondimento specifico nell'apposito riquadro (punto 5. "Criticità ambientali").</p> <p>Per quel che riguarda invece le fasce di rispetto relative alle linee elettriche individuate, è possibile risolvere la problematica: mediante corretto posizionamento degli edifici all'interno dell'areale, oppure mediante spostamento dell'elettrodotto, o ancora mediante interrimento delle linea.</p> <p>Le dovute valutazioni sono comunque rimandate alle successive fasi di pianificazione attuativa e progettazione urbanistica dell'areale.</p>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p>
	<p>Come visibile anche in figura, l'areale è strettamente connesso all'urbanizzato di Viserbella e possiede quindi facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.</p>
<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p>
	<p>Il clima acustico:</p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, vista l'appartenenza dell'ASP9 agli ambiti</p>

ASPNB, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie-commerciari e pertanto l'assegnazione della IV classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno i livelli di esposizione risultano compresi fra i 45 ed i 55dBA; tale porzione di territorio presenta poi una zona prossima alla SS16, dove i livelli sonori si attestano attorno ai 60-65dBA con punte che vanno fino a 70-75dBA.
- per il periodo notturno i livelli di esposizione risultano compresi fra i 45 ed i 50dBA. La zona più prossima alla SS16 risulta caratterizzata da livelli sonori che si attestano attorno ai 55-60dBA con punte di 65dBA.

Risultano quindi delle criticità potenziali legate al rumore prodotto da traffico veicolare.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la SS16 in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di

eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti :

In riferimento allo stato attuale l'ASP.9 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

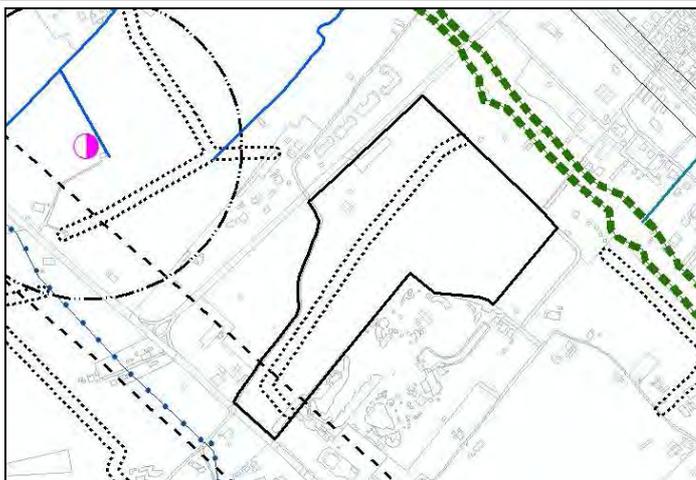
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della la fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

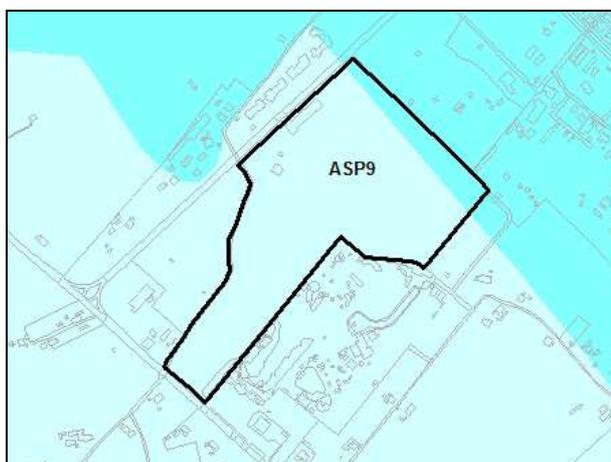
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Per l'ambito ASP 9, non si individuano degli elementi che possano generare condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, infatti l'area non ha nessun tipo di vincolo.



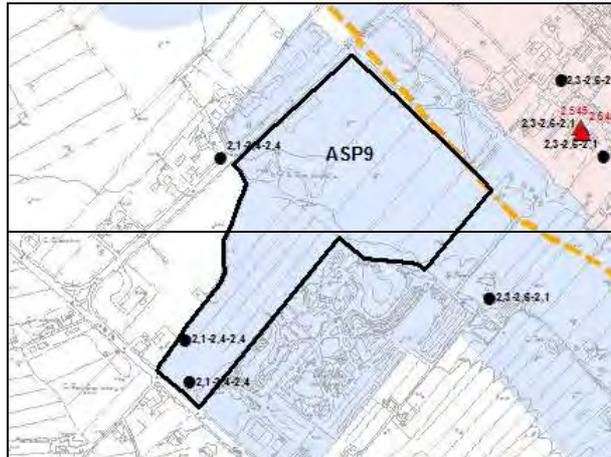
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

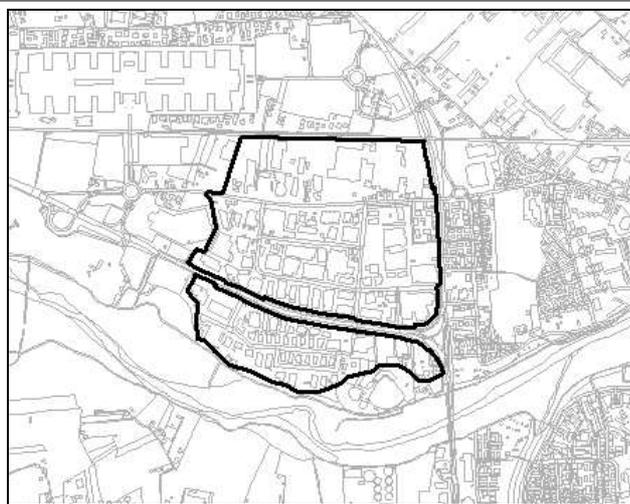
Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

	<p>5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE</p> <div data-bbox="687 286 1222 707" data-label="Image"> </div> <p>L'ambito non è interessato da nessun elemento di vincolo e tutela. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>
	<p>5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p>L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

AR Ambiti da riqualificare

AREALE AR 1



Descrizione e localizzazione ambito

L'AR.1, ambito di riqualificazione, comprende la zona produttiva di vecchio impianto in zona Celle sui due lati della Via Emilia, con l'obiettivo di governarne l'evoluzione già in corso da attività manifatturiere verso attività prevalentemente terziarie e commerciali, nonché di formazione e ricerca, non escludendo anche la possibilità di trasformazioni parziali per destinazioni residenziali.

1. COERENZA URBANISTICA

L'intervento di riqualificazione previsto su questo ampio areale, attualmente a destinazione produttiva-artigianale, è in qualche modo autoreferenziale, nel senso che, l'intero areale è di per sé un ambito urbano autonomo che determina autonomamente la sua stessa funzione e la sua identità urbanistica.

Per cui, un intervento di riqualificazione su tutto l'ambito, ridefinisce anche il contesto urbano in cui esso viene ad inserirsi.

Non è secondaria però la presenza dell'alveo del Fiume Marecchia a sud dell'AR1. Questa presenza non rappresenta un elemento urbano ciò nondimeno deve essere considerata prioritariamente per definire la coerenza urbanistica dell'intervento. In particolare, saranno da considerarsi incoerenti quegli interventi al di sotto di Via Circonvalazione Nuova e a ridosso dell'ambito fluviale, che non tengano conto delle funzioni idrogeologiche, ecologiche e paesaggistiche del corridoio rappresentato dal Fiume Marecchia.

A questo proposito, dal momento che si parla di un ambito di riqualificazione, appare incongruente l'esclusione da questo AR, delle aree immediatamente ad ovest che insistono sull'alveo del Marecchia e che sono a tutt'oggi interessate da attività impattanti, come descritto anche nella relazione di VAS, tenuto conto per di più delle grosse criticità ambientali che insistono su questa fascia perifluviale, come si può leggere nei riquadri sottostanti.

2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO

Non definibile. Si rimanda al POC.

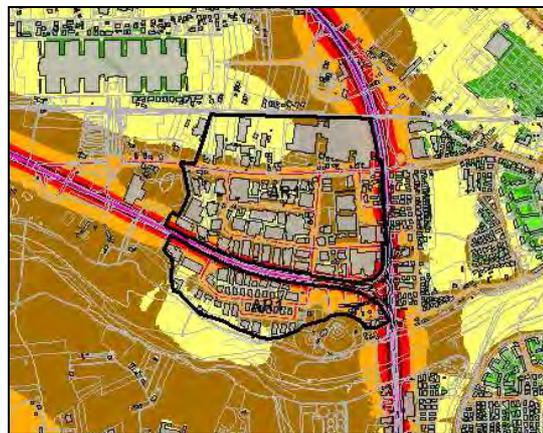
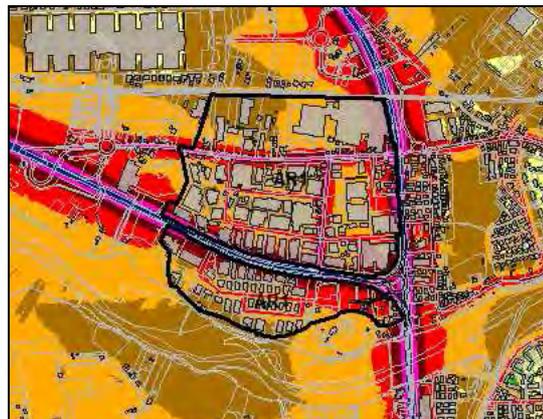
3. ACCESSIBILITA'

L'areale, è dotato di un'ampia e diffusa rete stradale interna, inoltre il suo collegamento con l'esterno è garantito da diversi importanti assi stradali: la SS9, Via Circonvalazione Nuova e la SS16. Oltre ai collegamenti su gomma, è importante evidenziare la presenza, nella parte nord dell'areale, della linea ferroviaria adriatica e della stazione di Rimini-Fiera a ridosso dell'AR.

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<div data-bbox="630 235 1268 772" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="475 786 906 819" data-label="Section-Header"> <p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> </div> <div data-bbox="475 837 1437 965" data-label="Text"> <p>Sull'ambito esistente, sono visibili sostanzialmente due tipi di interferenze: la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea ferroviaria Adriatica e le fasce di rispetto stradale del PGQA relative alla SS9 e alla SS16. In entrambi i casi il vincolo è mediamente condizionante.</p> </div> <div data-bbox="475 1014 1437 1115" data-label="Text"> <p>Per quanto riguarda il vincolo ferroviario, esso è emendabile su precisa richiesta e successiva autorizzazione dell'autorità ferroviaria competente. Per quel che riguarda il vincolo del PGQA, si rimanda all'apposito riquadro.</p> </div> <div data-bbox="475 1171 788 1205" data-label="Section-Header"> <p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> </div> <div data-bbox="475 1223 1437 1350" data-label="Text"> <p>L'ambito è già pienamente dotato delle reti tecnologiche primarie. In sede di POC, sarà necessario valutare correttamente la loro sufficienza e efficienza, prevedendo nel caso interventi di potenziamento, miglioramento e/o adeguamento.</p> </div>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<div data-bbox="475 1402 799 1435" data-label="Section-Header"> <p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> </div> <div data-bbox="475 1453 938 1487" data-label="Section-Header"> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p> </div> <div data-bbox="625 1491 1286 2074" data-label="Figure"> </div>

Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'AR1, visti gli interventi finalizzati alla riqualificazione del territorio, è ipotizzabile l'insediamento, oggi non localizzabile, di nuove attività terziarie commerciali e di eventuali residenze e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, non è possibile attualmente prevedere una classificazione. In sede di POC, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La riconversione dell'areale verso attività diverse dal produttivo comporterebbe sull'area miglioramenti dal punto di vista acustico in quanto diminuirebbe sensibilmente la quota di traffico pesante circolante sulle vicine strade e il numero di impianti tecnologici a servizio delle attività ovvero le sorgenti fisse. Gli impianti a servizio di attività diverse dal produttivo sono in genere meno impattanti e quindi determinano emissioni sonore inferiori Tali valutazioni verranno approfondite in sede di POC.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 e 70dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 55 dBA di notturno con punte di 65 70dBA in prossimità delle principali strade

Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area con le nuove destinazioni. Si consiglia comunque di porre particolare attenzione nell'inserimento di aree residenziali da realizzare comunque in posizione

arretrata rispetto agli assi stradali che perimetrano e attraversano l'AR1.

Si consiglia quindi di porre particolare attenzione nella progettazione architettonica e nella pianificazione urbanistica dell'AR1 al fine di localizzare le destinazioni più sensibili (uffici, residenze) nelle zone che presentano i livelli sonori più bassi e di utilizzare anche l'effetto schermante degli edifici stessi.

Inoltre sarà necessario redarre opportune valutazioni di clima acustico focalizzate sull'intervento in questione in grado di restituire informazioni circa la compatibilità del progetto stesso.

La riqualificazione dell'AR1 in genere comporta una diminuzione degli impatti rispetto a quelli attualmente prodotti dalle attività produttive. Qualora necessario la nuova attività che verrà ad insediarsi sull'areale dovrà comunque presentare apposita documentazione di impatto acustico.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'AR1 presenta alcune porzioni ricadere nelle fasce di tutela della qualità dell'aria indicate da PTCP e PGQA e riprese nelle tavole di VALSAT (fascia legata alla via Emilia). L'areale non presenta criticità in quanto vista la dimensione e le nuove destinazioni d'uso evitando di realizzare le residenze all'interno dell'area ricadente nella fascia di tutela della qualità dell'aria.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

La riconversione di un'area produttiva comporta dei miglioramenti a livello locale legati alla qualità dell'aria, difatti a seguito della riqualificazione si vedono diminuire le quote di veicoli pesanti legati alle precedenti attività produttive e soprattutto vanno a scomparire tutte le sorgenti puntuali caratterizzanti le preesistenti attività.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Come si può vedere nell'immagine precedente, l'areale è interessato da diversi elementi di tutela e vincolo. In particolare si possono evidenziare: due pozzi acquedottistici attivi, diversi areali di rispetto pozzi, una porzione di AR ricadente nell'areale di esondazione con tempi di ritorno di 200 anni, un lembo di territorio relativo all'area di ricarica indiretta della falda ed una porzione molto più ampia che interferisce con l'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo (ARA).

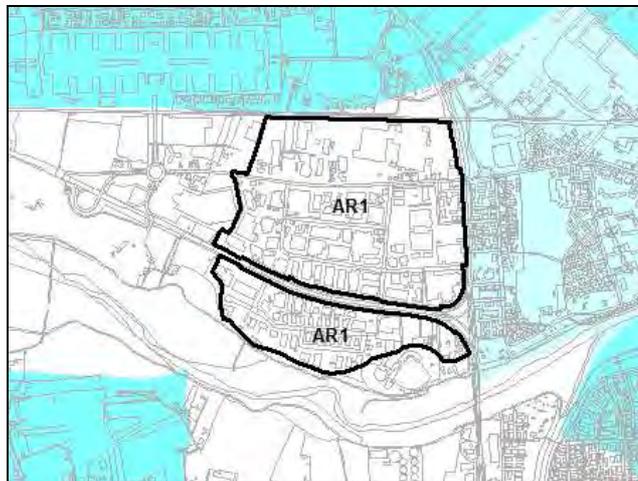
Partendo da quest'ultimo elemento, certamente il più critico, si può affermare che la presenza di attività o insediamenti antropici in generale, su queste parti di

territorio è inaccettabile dal punto di vista ambientale. Pertanto, si richiede che il processo di riqualificazione previsto dal PSC, preveda, nella parte di AR a sud della Via Circonvallazione Nuova, interventi mirati al ripristino ambientale di una fascia sufficientemente profonda di areale, da valutare in sede di POC, col fine di riportare i suoli ad una condizione di vitalità e permeabilità consona all'ambito fluviale in cui sono inseriti. La restante porzione di AR che interferisce con l'areale ARA, deve portare ad una riqualificazione che sia attenta e rispettosa delle funzioni di permeabilità dei suoli interessati, riducendo quindi le superfici impermeabilizzate, aumentando se possibile la laminazione e evitando assolutamente interrati o scavi che scendano al di sotto di 1 m dal piano di campagna.

Le porzioni di areale che interferiscono con l'area di ricarica indiretta della falda, sulle quali insistono anche alcune aree di rispetto pozzi, risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a destinazione mista residenziale/terziario/commerciale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

Gli elementi puntuali interessati dall'areale, pozzi acquedottistici a cui si aggiunge la piccola fascia di in edificabilità che li circonda, sono e rimangono escludenti per qualunque tipo di intervento.



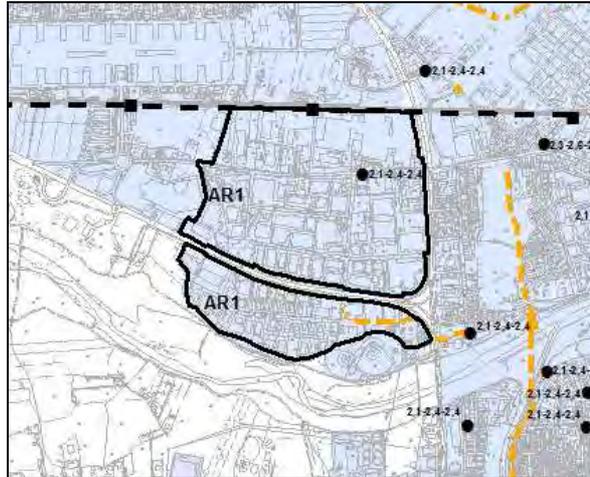
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

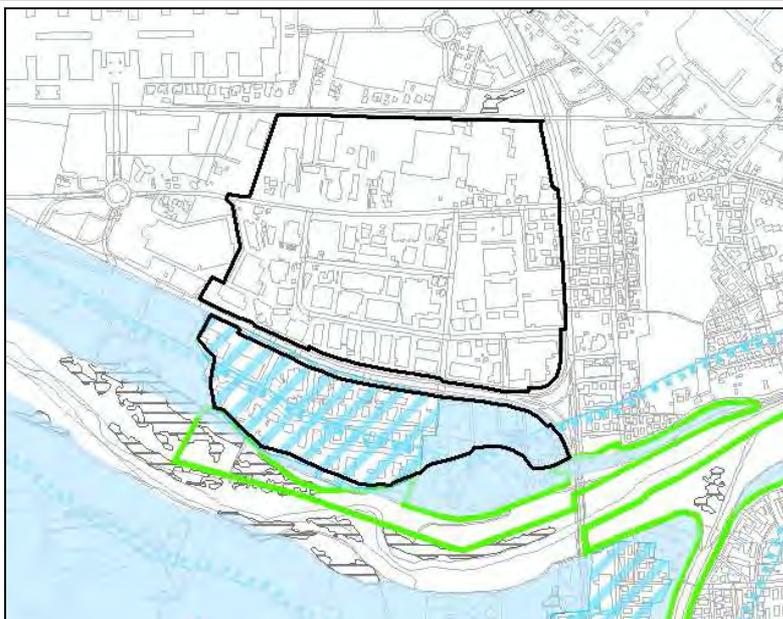
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Dal punto di vista paesaggistico, è evidente come la criticità maggiore insista sulla porzione di AR al di sotto di Via Nuova Circonvallazione. Su questa porzione insiste infatti una zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP). Una porzione di tale area risulta vincolata ai sensi del D.Lgs 42/2004 art.142.

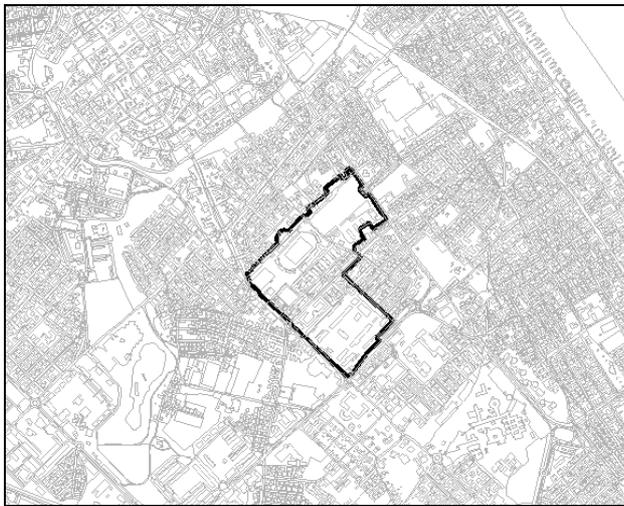
Per la fascia di areale che ricade all'interno dell'ambito di pertinenza fluviale, si richiama in qualche modo quanto già detto nel riquadro relativo all'idrogeologia. La fragilità e l'importanza non solo naturale ma anche paesaggistica di questa porzione di territorio, richiede, in seno ad un processo di riqualificazione, interventi più marcati dal punto di vista ambientale, con l'obiettivo di ripristinare condizioni e percezioni perdute.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

La seguente immagine, oltre a mostrare nuovamente l'interferenza dell'areale con la zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, i quali rappresentano dal punto di vista ecologico un elemento di connessione e di vitalità importante per le dinamiche ambientali, mostra anche l'evidente interruzione del tracciato dei segni grafici relativi a: corridoi ecologici di interesse regionale e aree meritevoli di tutele ai sensi delle categorie della L.R. 06/2005.

E' evidente come, la porzione inferiore dell'AR1, sia dal punto di vista della funzionalità territoriale ed ecologica da riqualificare, ma non per problematiche di tipo urbanistico quanto per l'incongruità della sua attuale e futura destinazione relativamente alle funzioni che questa porzione di territorio dovrebbe avere.

AREALE AR 2



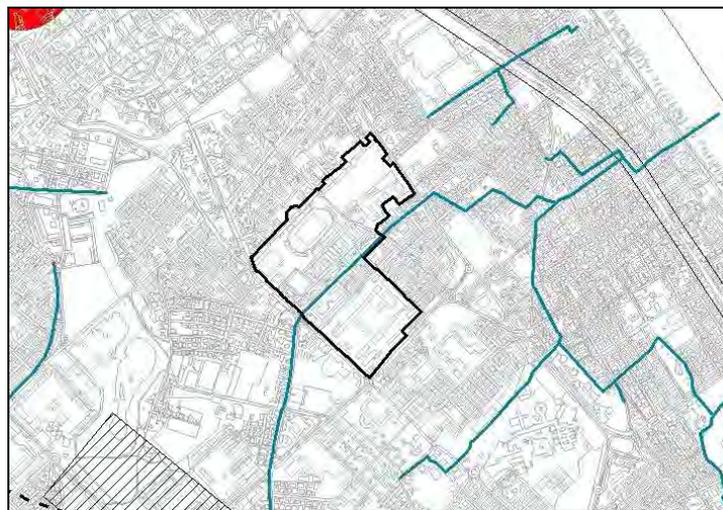
Descrizione e localizzazione ambito

L'AR.2, è ubicato in zona Colonnella-Lagomaggio e comprende la caserma militare sulla Via Flaminia, lo Stadio Neri, le altre attrezzature scolastiche e sportive contigue, un complesso di vecchie case popolari, e, a nord dello stadio, l'ampio comparto già oggetto di un Accordo di programma finalizzato alla realizzazione degli uffici della Questura.

L'obiettivo è di governare le eventuali trasformazioni degli usi in atto, di riqualificare l'insediamento abitativo, di ammodernare e qualificare le attrezzature sportive nella direzione di una "cittadella dello sport";

1. COERENZA URBANISTICA	Il contesto entro cui si inserisce l'AR2, la sua localizzazione e l'impianto urbanistico in cui si colloca, rendono di fatto coerente l'intervento di riqualificazione definito nel PSC.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non definibile. Si rimanda al POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale è inserito in un contesto abbastanza centrale di Rimini, piuttosto lontano dalle grandi vie di comunicazione di livello sovra regionale. Si evidenzia comunque la presenza di due assi piuttosto importanti per l'attraversamento, l'entrata e l'uscita dal centro di Rimini: Viale Ugo Bassi e Via Flaminia.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non sono presenti sull'areale in oggetto elementi di vincolo o tutela del tessuto antropico.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un'area densamente urbanizzata ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.

E' necessario in sede di POC analizzare e valutare la reale sufficienza ed

efficienza delle reti esistenti e se necessario prevedere i necessari interventi di potenziamento, miglioramento e/o adeguamento.

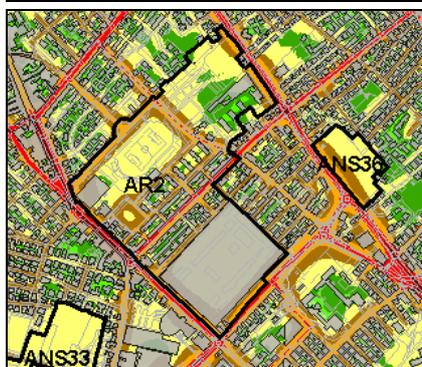
5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'AR2, visti gli interventi finalizzati alla riqualificazione del territorio, è ipotizzabile l'insediamento, oggi non localizzabile, di nuove attività terziarie commerciali e di eventuali residenze e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, non è possibile attualmente prevedere una classificazione. In sede di POC, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 e 70dBA in prossimità delle principali strade
- da 40 a 50 dBA di notturno con punte di 60 65dBA in prossimità delle principali strade

Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area anche con destinazioni residenziali.

E' necessario che le eventuali attività, indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e prestino particolare attenzione alle vicine residenze.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

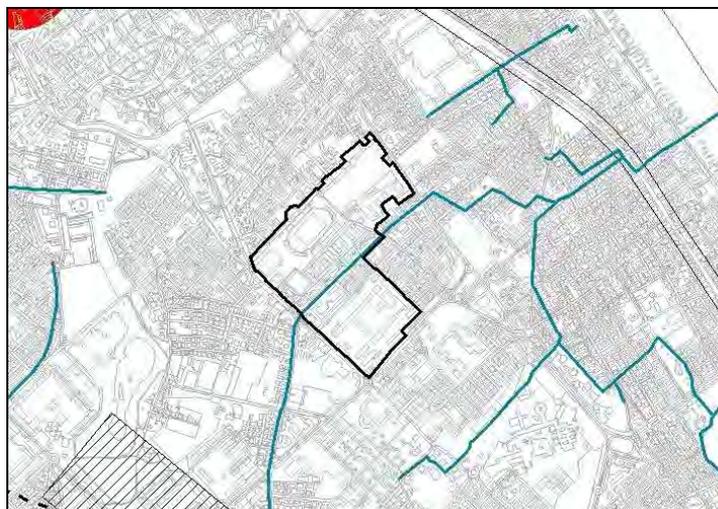
Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



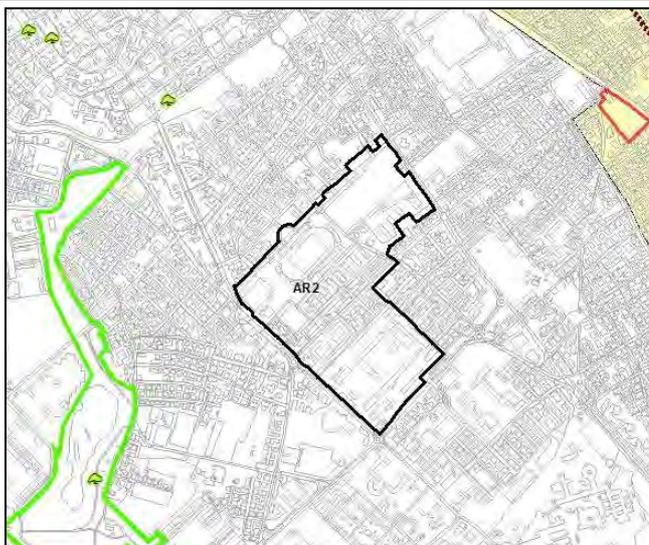
Il comparto è interessato dall'attraversamento di un tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Tale elemento viene ritenuto escludente per le previsioni insediative.

Bisognerà prestare attenzione al mantenimento della funzionalità idraulica del corso d'acqua rispetto alla rete scolante locale.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



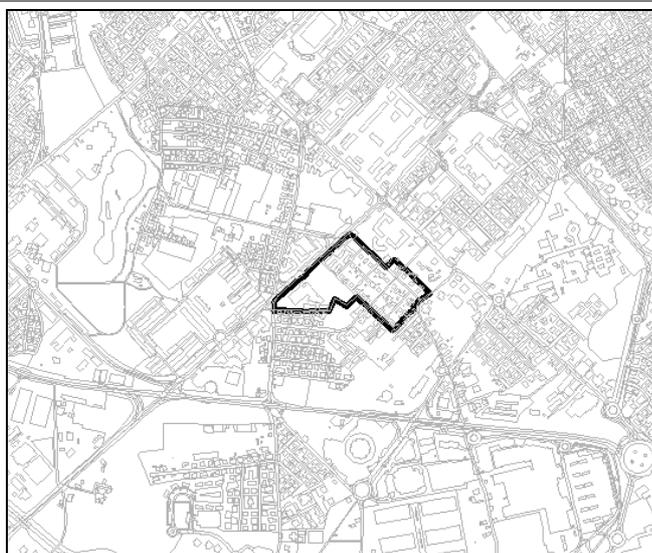
Non vi sono elementi aventi rilevanza paesaggistica che interferiscono con il comparto in oggetto.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'areale non interferisce con elementi naturali e della rete ecologica.

AREALE AR 3

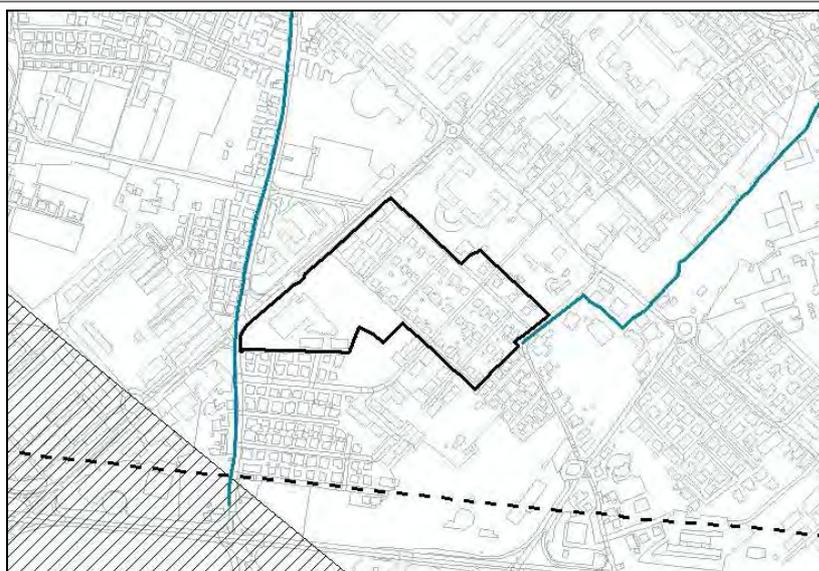


Descrizione e localizzazione ambito

L'AR.3 è ubicato in zona Viale Alberto Dalla Chiesa e comprende l'area attualmente adibita a deposito autobus dell'Azienda Trasporti e il quartiere residenziale "Villaggio dei lavoratori", ed ha l'obiettivo di destinare a nuove funzioni l'area del deposito autobus e riqualificare il contiguo insediamento abitativo,

1. COERENZA URBANISTICA	L'areale, sia nella sua attuale configurazione che in quella prevista dal PSC, appare coerente rispetto al contesto in cui è inserita.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non definibile. Si rimanda al POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale, oltre alla viabilità interna esistente, si può avvalere della presenza di due viabilità importanti come la Via Flaminia e Viale Carlo Alberto dalla Chiesa, nonché della vicinanza con la SS16.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non sono presenti sull'areale in oggetto elementi di vincolo o tutela del tessuto antropico.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

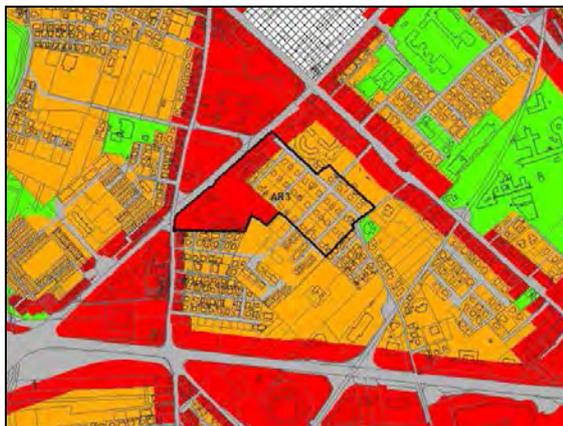
L'areale è inserito in un'area densamente urbanizzata ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.

E' necessario in sede di POC analizzare e valutare la reale sufficienza ed efficienza delle reti esistenti e se necessario prevedere i necessari interventi di potenziamento, miglioramento e/o adeguamento.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'AR3, visti gli interventi finalizzati alla riqualificazione del territorio, è ipotizzabile l'insediamento, oggi non localizzabile, di nuove: attività terziarie commerciali e di eventuali residenze, e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, non è possibile attualmente prevedere una classificazione. In sede di POC, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 55 dBA di notturno con punte di 60 dBA in prossimità delle principali strade

Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area anche con destinazioni residenziali.

E' necessario che le eventuali attività, indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e prestino particolare attenzione alle vicine residenze.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

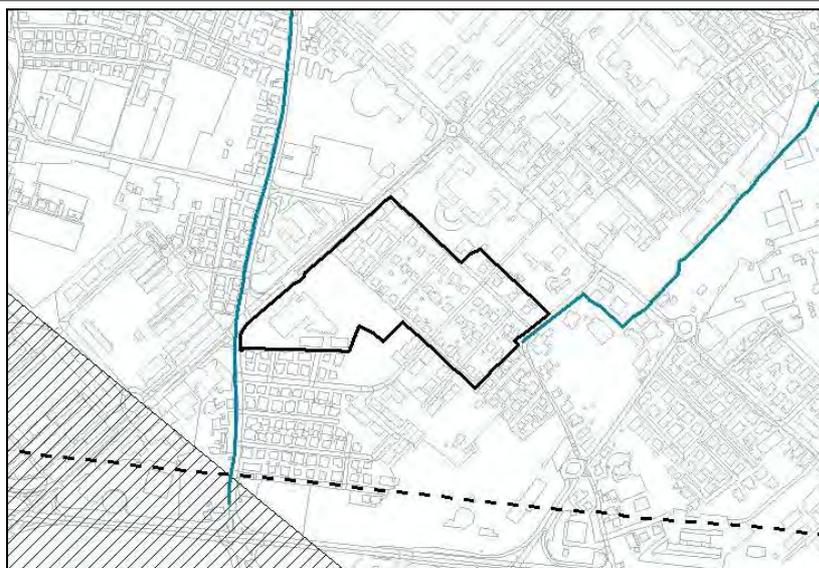
Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

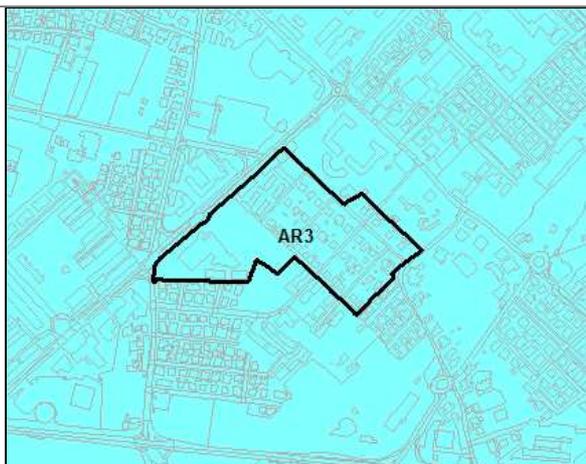
Qualità dell'aria nello stato futuro:

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale non interferisce con nessun elemento di vincolo idrogeologico.



LEGENDA

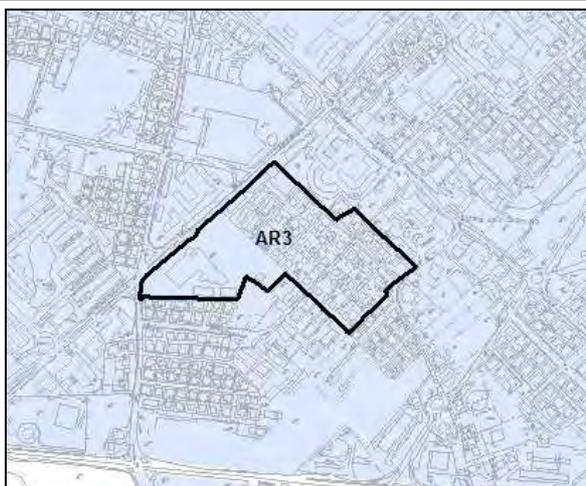
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

 Alluvioni frequenti

 Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

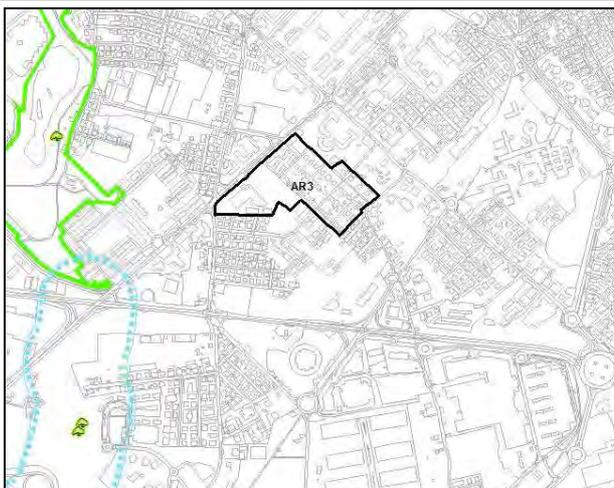
Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica

Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

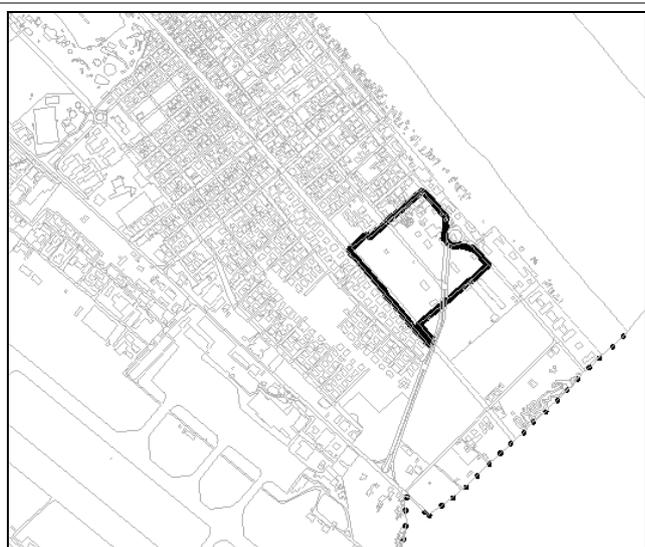


L'areale non interferisce con elementi di natura paesaggistica.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'areale non interferisce con elementi del sistema naturale e della rete ecologica.

AREALE AR 4



Descrizione e localizzazione ambito

L' AR.4 è ubicato presso il Talassoterapico e comprende l'area classificata dal PTCP come ambito di qualificazione dell'immagine turistica, disciplinata al precedente art. 2.9 comma 3 lettera d) e altre aree contigue.

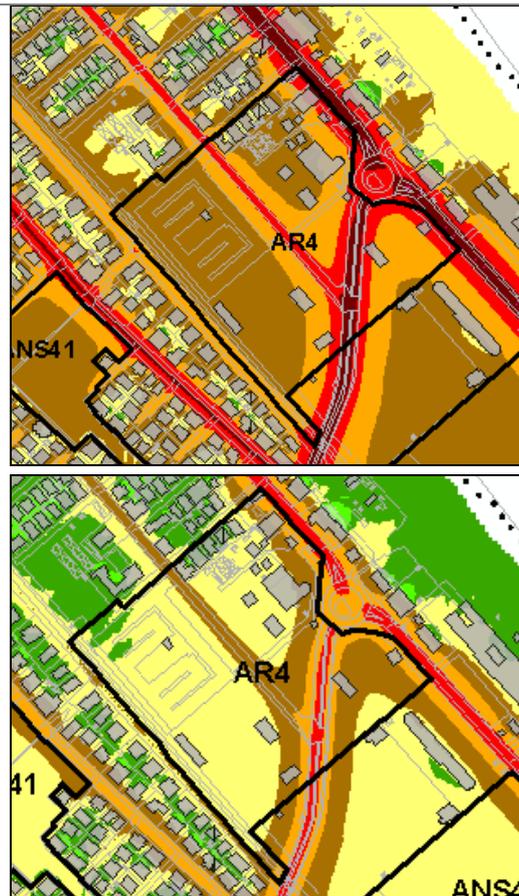
1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale, destinato ad una riqualificazione in senso turistico dell'area, non appare incoerente rispetto sia all'uso attuale che al contesto urbanistico in cui si trova.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non definibile. Si rimanda al POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale è ben connesso con Rimini e col territorio circostante per via della sua vicinanza con la SS16 alla quale è collegato mediante Via cavalieri di Vittorio Veneto. Inoltre affaccia sul lungo mare e su Viale Principe di Piemonte. Da evidenziare infine la vicinanza con l'aeroporto di Rimini.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

	<p>Il comparto risulta attraversato, per la porzione sudorientale da un elettrodotto MT con relativa fascia di rispetto, da confermare comunque attraverso l'ente gestore, secondo la normativa relativa alle DPA.</p> <p>Inoltre sul confine occidentale vi è la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea ferroviaria adriatica, che costituisce elemento mediamente condizionante.</p> <p>L'elettrodotto e relativa fascia di protezione sono considerati elementi escludenti. Le soluzioni praticabili per ovviare al problema sanitario dovuto alle emissioni di onde elettromagnetiche, sono sostanzialmente: un corretto posizionamento degli edifici internamente all'areale, l'interramento della o delle linee interessate, la delocalizzazione delle linee stesse.</p> <p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'areale è a contatto con la periferia densamente urbanizzata di Rimini ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.</p>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'AR4, visti gli interventi volti alla riqualificazione del territorio, è ipotizzabile l'insediamento di nuove attività: terziarie commerciali e di eventuali strutture ricettive, e pertanto, in riferimento allo scenario di progetto, il mantenimento della IV classe acustica. In sede di POC, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p>



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 50 dBA di notturno con punte di 60 dBA in prossimità delle principali strade

Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico con le destinazioni previste da PSC:

sono ammissibili esclusivamente attività ricettive, preferibilmente per trasferimento da altre zone consolidate turistiche, nonché attività commerciali, sportive, ricreative di intrattenimento, di servizio al turismo e al tempo libero. Sono ammissibili medie strutture di vendita nei limiti di quanto consentito dal PTCP. E' esclusa la residenza e le grandi strutture di vendita.

E' necessario che le attività indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e che prestino particolare attenzione nei confronti degli attuali bersagli sensibili, residenze, presenti nei pressi dell'area.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

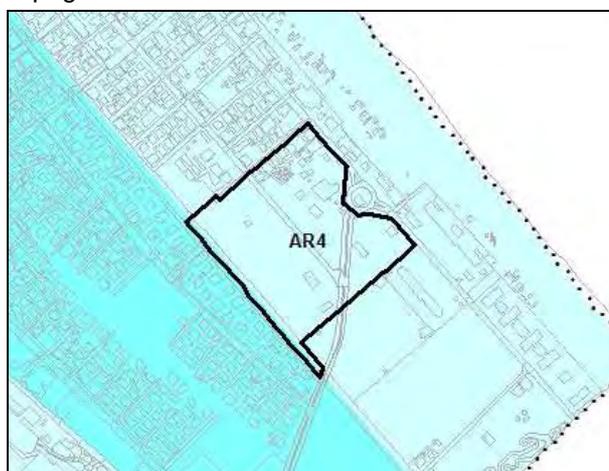
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale è pienamente inserito nell'area di tutela delle "concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione".

La natura delle attività esistenti su quest'area e la destinazione che si vuole dare alla riqualificazione, non determinano particolari impatti sull'elemento di tutela individuato.

Si evidenzia una sola potenziale criticità e cioè quella relativa ad eventuali escavazioni che dovessero interessare strati profondi di suolo, oltre quindi 1,5 m dal piano di campagna.



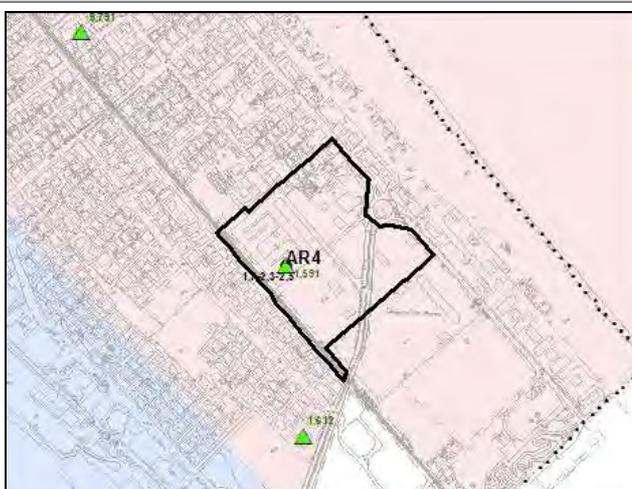
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n. 2007.0166430, è richiesta un'analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento previsto ricade tra le aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) dell'atto regionale di cui sopra.

Non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello per i casi di cui all'art. 4.2, punto b) e c) dell'atto regionale di cui sopra.

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli *"[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso"* di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici

vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



La porzione maggioritaria dell'areale è interessata da un elemento definito come "ambito di riqualificazione dell'immagine turistica". I

Inoltre l'angolo a sudest dell'areale va ad intersecare una parte del vicino varco a mare nonché dell'areale relativo alla Città delle Colonie.

Mentre il primo elemento di tutela è in qualche modo allineato alla proposta di riqualificazione portata avanti dal PSC su questo areale, la piccola porzione di AR4 a sudest di Via cavalieri di Vittorio Veneto, interferisce con elementi di tipo paesaggistico e, come vedremo sotto, di tipo ecologico, che restringono la forchetta di potenzialità edificatorie ed insediative per la porzione di AR4 considerata. Allo stesso tempo non è possibile ignorare il fatto che la vicina ex-Colonia novarese, che ricade e interferisce pesantemente con il varco a mare considerato, è in via di ristrutturazione, rendendo di fatto superfluo un qualsiasi intervento sulla porzione di AR4 in questione, che miri a salvaguardare e potenziare le funzionalità paesaggistiche del varco.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

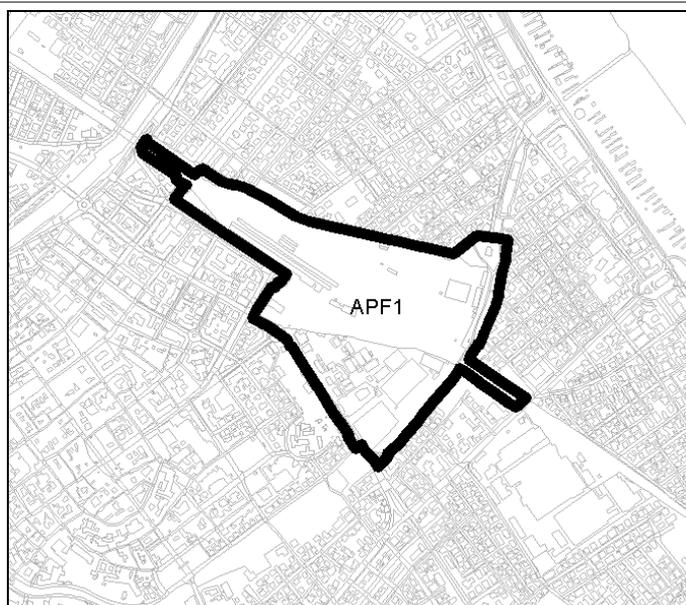
L'unico ma importante elemento visibile in figura e interferito parzialmente dalla reale in oggetto, è l'area di collegamento ecologico di rilevanza regionale rappresentata da uno dei pochi varchi a mare ancora esistenti su questo territorio.

Per questo elemento vale quanto detto sopra relativamente alle criticità paesaggistiche.

	<p>La criticità è evidenziata ulteriormente dalla presenza, su quella che dovrebbe essere la zona dunale, di altre strutture storiche e fattiscenti che bloccano di fatto la permeabilità e la visibilità tra costa e forese, riducendo quindi notevolmente le funzionalità ecologiche che altrimenti potrebbero manifestarsi all'interno di questo varco territoriale.</p>
--	---

APF Poli funzionali

AREALE APF 1



Descrizione e localizzazione ambito

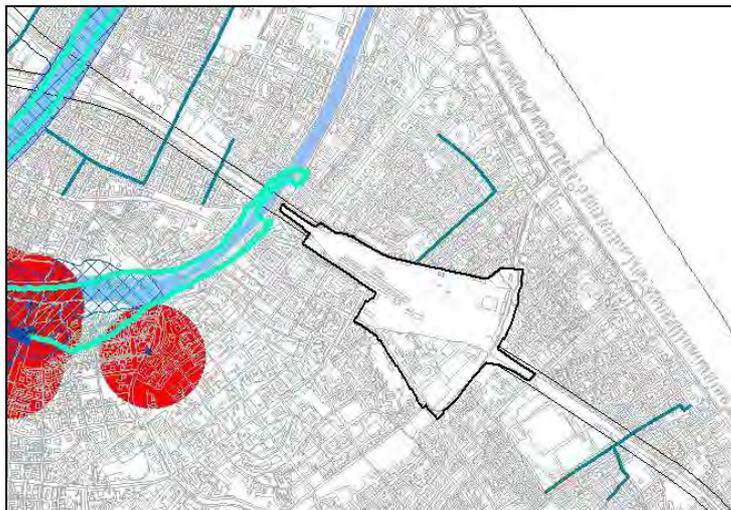
L'areale in oggetto è quello relativo al polo funzionale n. 7 della Stazione FS di Rimini, di cui al PTCP della Provincia di Rimini.

Il PTCP prevede per questo ambito le seguenti scelte strategiche: *“Combinazione di strategie di consolidamento e riqualificazione, anche con l'introduzione di funzioni urbane e di accoglienza e servizio alla persona e di sviluppo della conoscenza e della cultura; ricercare una integrazione bivalente con le politiche infrastrutturali (es. TRC) e di facilitazione della accessibilità; gli interventi dovranno perseguire il miglioramento del clima acustico e la riduzione delle discontinuità.”*

Il PSC ha già definito un piano di sviluppo di massima dell'area in oggetto che prevede un articolato sistema di interventi, dall'aumento della superficie del Parco dell'Ausa, alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie e su rotaia (TRC).

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'APF1, è un oggetto piuttosto complesso dal punto di vista urbanistico, sia rispetto all'esistente che rispetto alla direzione in cui è stato pensato il suo possibile e indicativo sviluppo.</p> <p>La coerenza urbanistica delle scelte definite su questo areale, andrà valutata nel momento in cui queste stesse scelte e gli interventi conseguenti verranno definiti con precisione nella pianificazione comunale attuativa e di dettaglio.</p> <p>Un elemento sicuro da questo punto di vista è che, la necessità di una riorganizzazione dell'areale deriva non solo dalla dismissione da parte di FS, ma anche dalla necessità di reinserire una superficie tanto ampia e articolata nel tessuto urbano del centro di Rimini.</p> <p>Un eventuale approfondimento in questo senso dovrà essere realizzato in sede di POC.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Il carico urbanistico di questo areale verrà valutato in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale risulta inserito in una zona urbana servita da una rete viaria di quartiere, caratterizzata quindi da piccoli e brevi assi di collegamento interno.</p> <p>L'elemento di maggior collegamento con l'area è certamente rappresentato dalla stazione centrale di Rimini.</p> <p>Contestualmente al recupero dell'area si prevede anche la realizzazione di un nuovo collegamento viario nord-sud così da risolvere anche la cesura che il fascio ferroviario genera sull'urbanizzato.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

I vincoli esistenti sull'areale sono ovviamente quelli relativi all'infrastruttura ferroviaria. Questi vincoli, a parte gli elementi lineari del tracciato, sono derogabili su richiesta all'autorità ferroviaria competente.

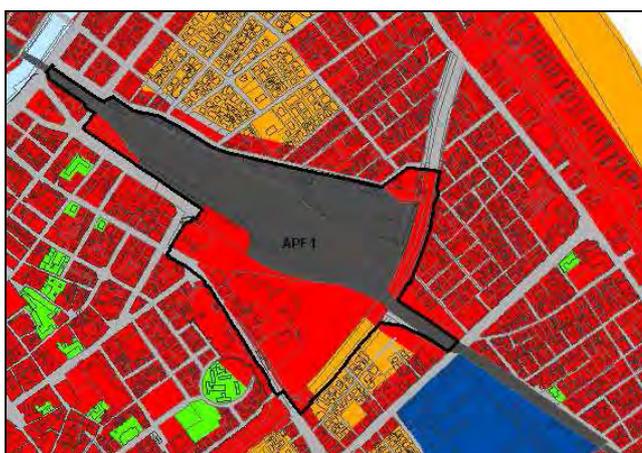
4.2 RETI TECNOLOGICHE

La complessità dell'area, pur essendo inserita in un contesto storicamente urbanizzato, richiede un'attenta analisi in fase di pianificazione attuativa per definire lo stato, la diffusione e l'efficienza delle reti esistenti, ed operare quindi di conseguenza.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale e futuro:

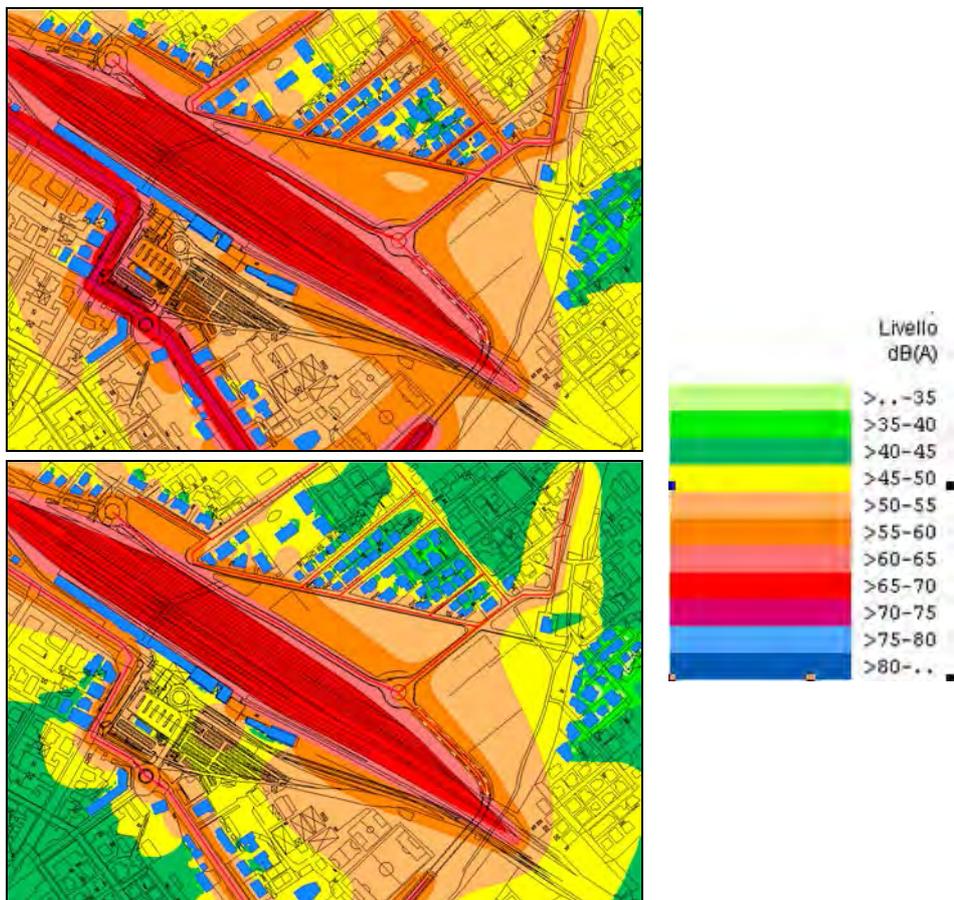


Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale.

Per l'APF1, polo funzionale della stazione FS, è ipotizzabile l'assegnazione della IV classe acustica, in ragione degli usi previsti, di tipo misto, con dominante terziario-commerciale ed elementi residenziali ad elevata densità.

In funzione degli usi definitivamente previsti sull'area (POC) si potrà realizzare in seguito una più corretta proposta di classificazione, ai sensi della LR 15/01 e DGR 2053/2001.

Il polo funzionale si inserisce all'interno di un'area di IV: non sembrerebbero quindi presenti forti elementi di criticità, stando all'ipotesi di assegnazione sopra indicata.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa al polo funzione della stazione FS è stata prodotta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software (mappatura) eseguita da ARPA.

La mappatura ARPA è stata poi rielaborata e tenendo conto delle seguenti condizioni (descrittive dei risultati di simulazione di cui alle immagini sopra riportate):

- Per il nuovo asse stradale che attraversa il comparto si è assunto che raccolga il 60% dell'attuale traffico di Viale Principe Amedeo, flusso che, in direzione est si spezza in due uguali quote, dalla rotatoria a centro comparto in direzione mare e dalla medesima rotatoria verso il sottopasso che porta in direzione monte;
- Per il fascio ferroviario di stazione si è assunta la stessa rumorosità di fondo rilevata presso altra stazione di simili dimensioni, posta lungo la medesima linea (Faenza);
- Non sono computate le sorgenti locali minori, fisse e non, non avendo realizzato rilevazioni di dettaglio sull'area.

Il nuovo calcolo ha portato alla determinazione, per il rumore indotto da traffico su strada e ferrovia, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65dBA di periodo diurno
- da 45 a 65dBA di periodo notturno

La mappatura acustica risultante pone in evidenza ampie porzioni rispettose dei valori limite della IV classe acustica. Appare ovvio che particolari attenzioni dovranno essere poste nel caso delle destinazioni residenziali, soprattutto alle quote superiori a quella del primo piano, in relazione ai fronti affacciati sul fascio ferroviario o sulla viabilità principale.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione delle azioni previste per il polo funzionale APF1 introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva, così come la nuova strada comporta un generale riassetto viario d'area.

Tali elementi (incremento e riassetto dei volumi di traffico circolanti) dovrà essere valutato in sede di attuazione ed in relazione all'intervento in esame dove si dovrà verificare l'impatto dell'intervento sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Sarà inoltre necessario valutare anche l'impatto di eventuali sorgenti puntuali introdotte dai possibili interventi da realizzarsi sul polo.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'APF1 risulta caratterizzato da qualche elemento di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto realizzando ad esempio eventuali edifici destinazione sensibile nelle zone che presentano il rispetto dei valori limite di IV classe acustica e/o ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

In relazione infine alle destinazioni extraresidenziali, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno .

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:).

Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

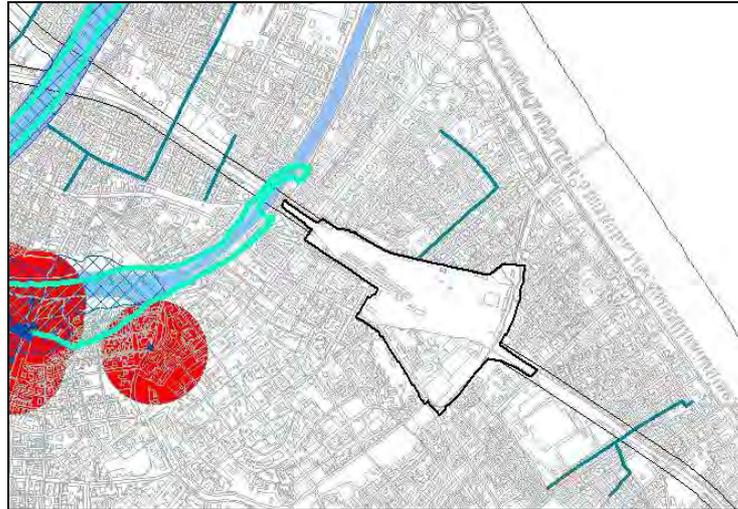
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Aria mitigazione degli impatti

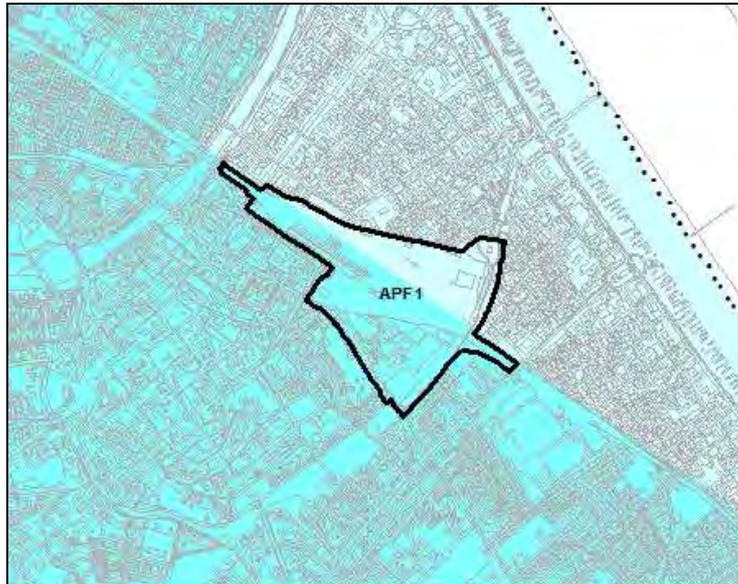
In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro,sarà necessario (qualora necessario e previsto dal Dlgs 152/2006 e smi) valutare l'impatto delle nuove funzioni introdotte sull'areale in esame.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale non interferisce con elementi di vincolo e tutela idrogeologica.



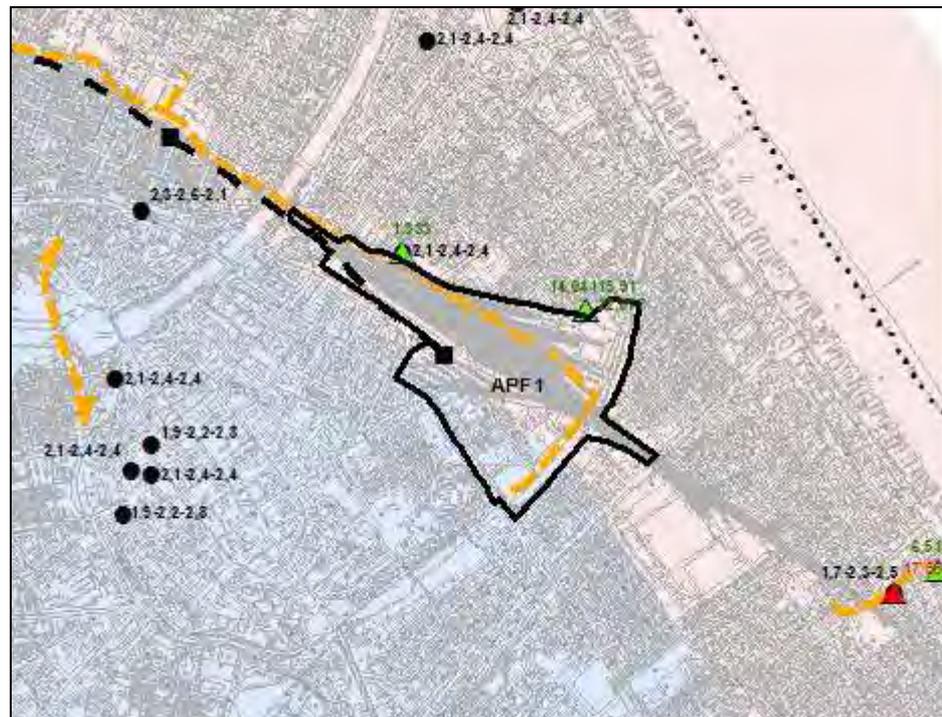
LEGENDA

Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n. 2007.0166430, è richiesta un'analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento previsto ricade tra le aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) dell'atto regionale di cui sopra.

Per la parte restante, dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

Non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello per i casi di cui all'art. 4.2, punto b) e c) dell'atto regionale di cui sopra.

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

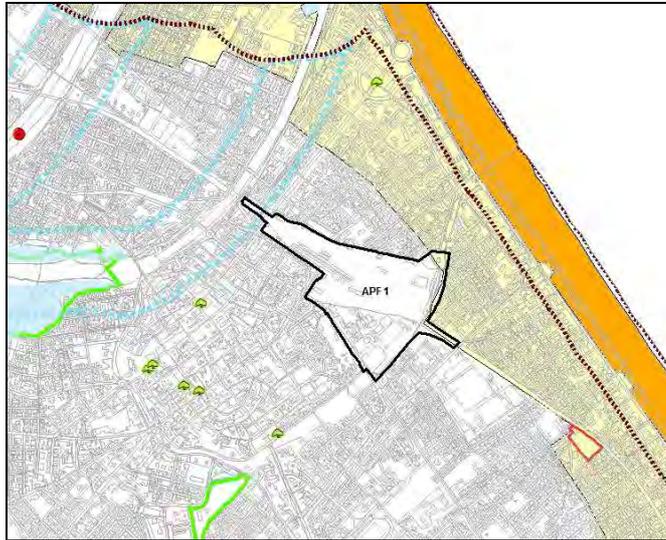
Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC.

Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

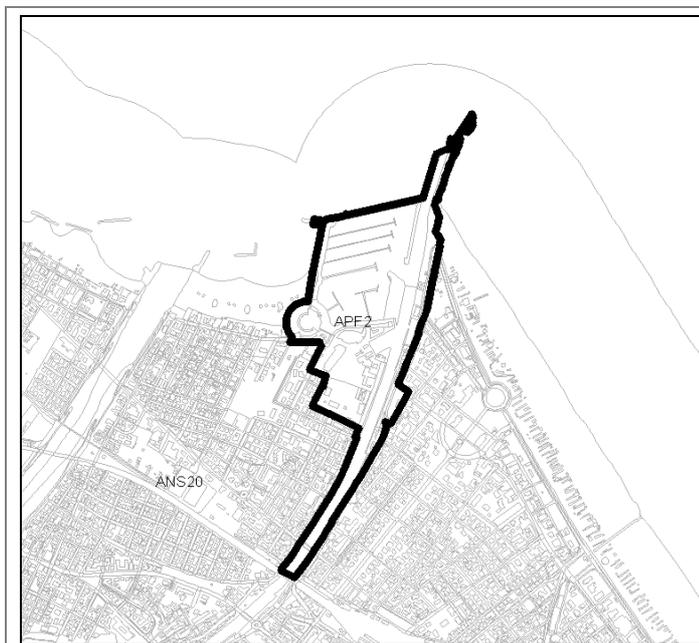


L'ambito non è interessato da nessun elemento di vincolo e tutela. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

Non sono presenti elementi di vincolo e tutela relativi al sistema naturale e delle reti ecologiche.

AREALE APF 2



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è relativo al polo funzionale del Porto di Rimini.

Su questo ambito è previsto un'operazione di riqualificazione dell'esistente e potenziamento delle funzioni portuali.

1. COERENZA URBANISTICA	Il tipo di intervento definito dal PSC, non stravolge e non modifica l'areale nella sua struttura e nelle sue funzioni urbane, di conseguenza viene mantenuta la coerenza urbanistica dell'esistente, a cui si aggiungono interventi di miglioramento e di potenziamento dell'offerta attuale.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è al momento possibile stimare il carico urbanistico di questa previsione, elemento questo che sarà oggetto di lettura di dettaglio in POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale è attualmente piuttosto carente in termini di raggiungibilità. Scopo delle previsioni per questo ambito è anche quello di migliorare, non solo l'accessibilità dal mare, ma anche la connessione e il suo attraversamento via terra.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non sono presenti vincoli o tutele di tipo antropico sull'areale in oggetto.

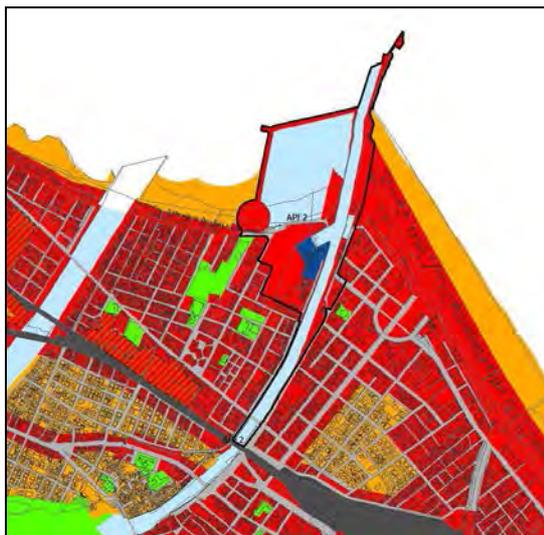
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale appartiene al tessuto urbano consolidato ed è pertanto servito dalle reti tecnologiche primarie. L'operazione di riqualificazione e sviluppo dell'APF2 dovrà mirare anche al miglioramento dell'efficienza ed al potenziamento di queste reti esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'APF2, polo funzionale portuale, è ipotizzabile l'assegnazione della IV classe acustica.

Il polo funzionale, che si inserisce all'interno di un'area di IV, non sembrerebbe quindi presentare forti elementi di criticità.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da

ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65-dBA in prossimità della via destra del PO e di 70dBA in prossimità della via Coletti
- da 40 a 55dBA di periodo notturno con punte di 60dBA in prossimità della via destra del PO e di 65dBA in prossimità della via Coletti

Il clima acustico di scenario futuro:

In funzione di come realmente si andrà ad operare sull'areale (operazioni di riqualificazione e potenziamento delle attività portuali) sarà necessario caratterizzare il comparto o porzioni dello stesso in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico (a seconda del tipo di intervento definito in sede di POC) focalizzata sull'area di interesse (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) e riferita all'operazione che si intende intraprendere tenendo in considerazione gli attuali livelli sonori presenti sull'area.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Aria mitigazione degli impatti

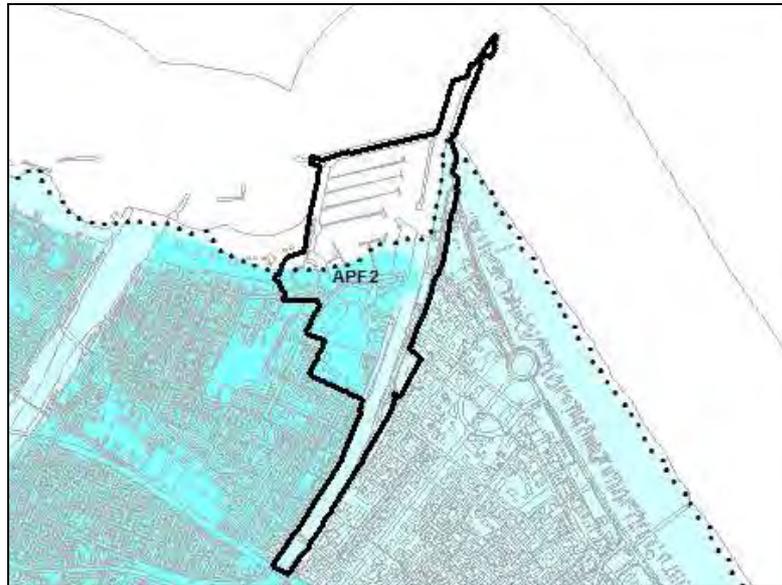
In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sarà necessario (qualora necessario e previsto dal Dlgs 152/2006 e smi) valutare l'impatto delle nuove funzioni introdotte sull'areale in esame.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE – IDRAULICHE



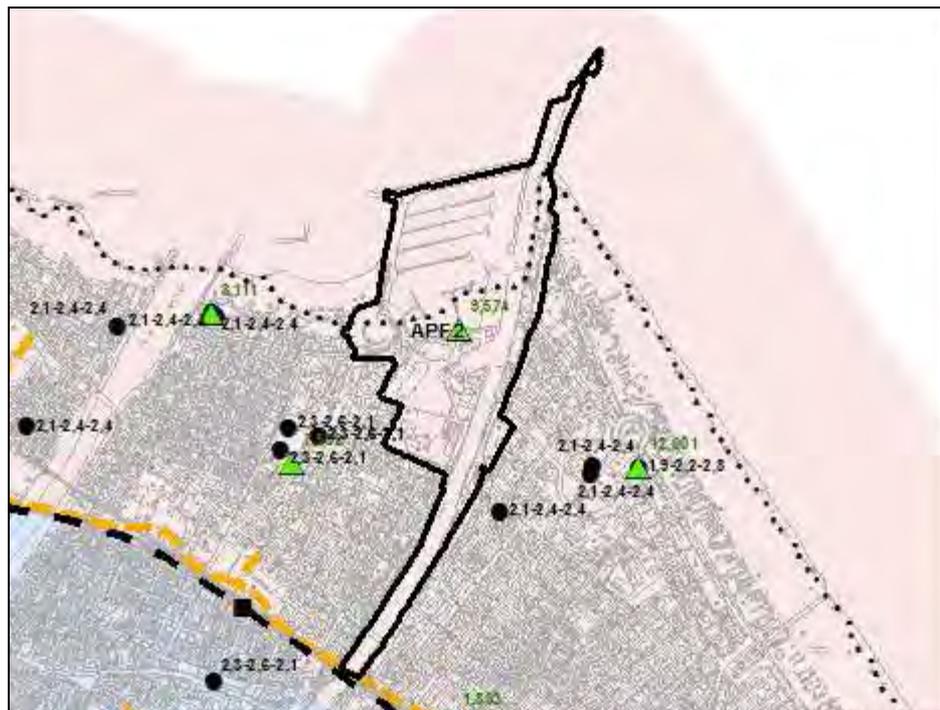
L'unico vincolo presente su questo areale è quello relativo alla area di rispetto degli "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua", che risulta comunque già pienamente inglobato nel tessuto esistente.



LEGENDA
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010
Alluvioni frequenti
Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n. 2007.0166430, è richiesta un'analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento previsto ricade tra le aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) dell'atto regionale di cui sopra.

Non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello per i casi di cui all'art. 4.2, punto b) e c) dell'atto regionale di cui sopra.

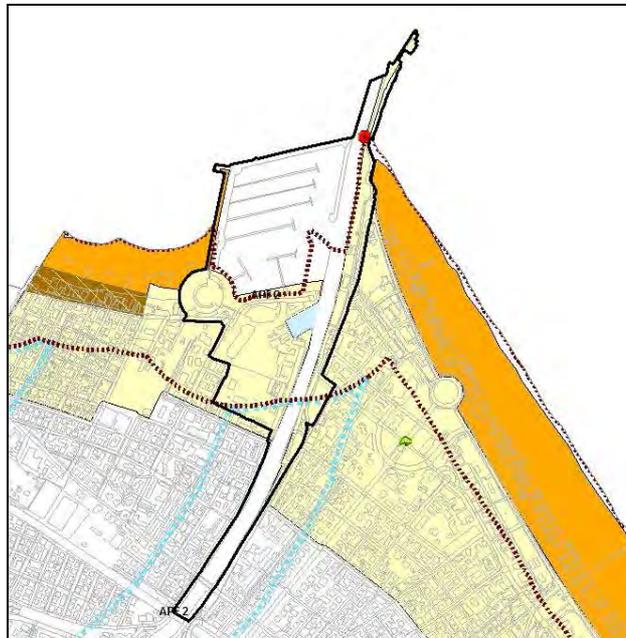
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli *"[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso"* di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



I vincoli paesaggistici interferiti più o meno estesamente dall'ambito in oggetto sono: "Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica", "Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio", area archeologica a potenzialità medio-bassa relativa alla fascia extraurbana di interesse storico e alcuni elementi puntuali del sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico.

	<p>L'opportunità riguardante lo sviluppo e la riqualificazione di questo ambito è da ricercarsi anche nella ricerca di valorizzazione di questi elementi di pregio dell'ambito costiero urbanizzato di Rimini.</p>
	<p>5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p>L'ambito non interferisce con elementi naturalistici e della rete ecologica significativi.</p> <p>L'accesso diretto al mare che caratterizza questo areale e gli indirizzi di sviluppo e potenziamento del sistema della navigazione, rendono certamente più impattante rispetto al sistema marino gli effetti delle previsioni dell'APF2.</p>