



# COMUNE di RIMINI

Dipartimento del TERRITORIO  
Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale

Piano Op. Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastr. 2014-2020  
Messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento  
del Centro Abitato di Rimini

## ROTATORIA SS16 -VIA VERENIN

CUP C91B17000720001 - Fascicolo 2018-245-016

### PROGETTO di Fattibilità Tecnico Economica e DEFINITIVO

AII. **F** RELAZIONE PAESAGGISTICA

Rev.

PROGETTISTA:  
Ing. Paolo Vicini

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO:  
Ing. Alberto Dellavalle

COLLABORATORI:  
PROGETTISTA PUBBLICA ILLUMINAZIONE:  
Ing. Luca Paganelli

IMPIANTISTICA IDRAULICA  
Ing. Enrico Miani

STUDIO GEOLOGICO  
Dott. Ronci Stefano -Geologo -Rimini

DISEGNATORE  
Ing. Emanuele Tamburini  
Ing. Giulio Zannoli

INDAGINI GEOLOGICHE  
Intergeo S.R.L. - RSM

ANALISI RUMORE  
NoRumore - Dott. Casadio - Forlì

RILIEVO TOPOGRAFICO e  
PIANO PARTICOLAREGG. DI ESPROPRIO:  
Geom. Mauro Ciavatta - Rimini

PAESAGGISTICA  
Arch. Silvia Capelli

Rimini lì. novembre 2019

**Piano operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020.  
Messa in sicurezza della SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato  
di Rimini.**

**ROTATORIA VIA GRAZIA VERENIN  
( CUP C91B17000720001-Fascicolo 2018-245-016)  
Progetto di fattibilità tecnico e definitivo.**

**Relazione paesaggistica**

**1. Finalità**

La presente relazione allegata al progetto di fattibilità tecnica e definitivo per la realizzazione di una nuova rotonda in corrispondenza dell'immissione di via Grazia Verenin sulla SS16 ha lo scopo di definire la "relazione paesaggistica" che correde l'istanza per la richiesta di parere relativo all'abbattimento di alberature stradali ai sensi dell'art. 148, comma 2, della L.R. n.3/1999.

**2. Analisi dello stato attuale.**

Descrizione dell'area e degli elementi arborei esistenti.

L'area dell'intervento interessa l'intersezione tra la SS 16 e la via Grazia Verenin, entrambe classificate come strade extraurbane secondarie.

Il PTCP – Carta Forestale individua *filari di alberi quali elementi lineari di fondamentale funzione ecologica e paesaggistica*, inseriti in un contesto agro-marino, caratterizzato dalla compresenza di una tessitura territoriale di campi coltivati e manufatti edilizi inseriti in un margine urbano.

In particolare, l'area dell'intervento (cfr. tav. 16. Planimetria opere a verde) coinvolge n. 4 alberi posti al termine del filare di via Grazia Verenin, al limite della carreggiata stradale, che sono classificati dall'ultimo censimento del verde del Comune di Rimini del 02/10/2009 come Tigli e vengono catalogati al n. 44584, n. 44585, n. 44586, n. 44587.

L'analisi visiva all'epoca del censimento valutava le piante nella Classe B (bassa) di propensione al cedimento, pertanto al momento dell'indagine, manifestavano segni, sintomi e difetti lievi, con un'età stimata all'epoca di circa 7 anni, un'altezza di 6 mt. e un diametro pari a 30 cm.

Attualmente non risulta che le schede VTA delle piante sopra descritte e allegate al censimento siano state aggiornate, quindi, oggi dall'esame visivo, rileviamo che lo stato vegetativo degli alberi è normale, con un'altezza pari a circa 8/10 mt.

I tigli sono alberi di prima grandezza che a maturità possono superare i 25 mt. di altezza, quindi si riscontra che le piante oggetto di abbattimento non rispettano le distanze dalla carreggiata previste dalla normativa vigente in materia di sicurezza stradale.

Oltre alle piante censite, sono coinvolte nell'area oggetto di intervento anche altri alberi su area privata, circa n. 10 alberi (*Pinus pinea*) il cui stato vegetativo appare normale, ma considerato che si tratta di alberi di prima grandezza, anche in questo caso, per alcuni di essi, la distanza dalla carreggiata non è conforme alla normativa in materia di sicurezza stradale.

Ubicazione dell'opera.

a) Ortofoto. Inquadramento dell'area all'interno della fisionomia fondamentale del contesto paesaggistico.

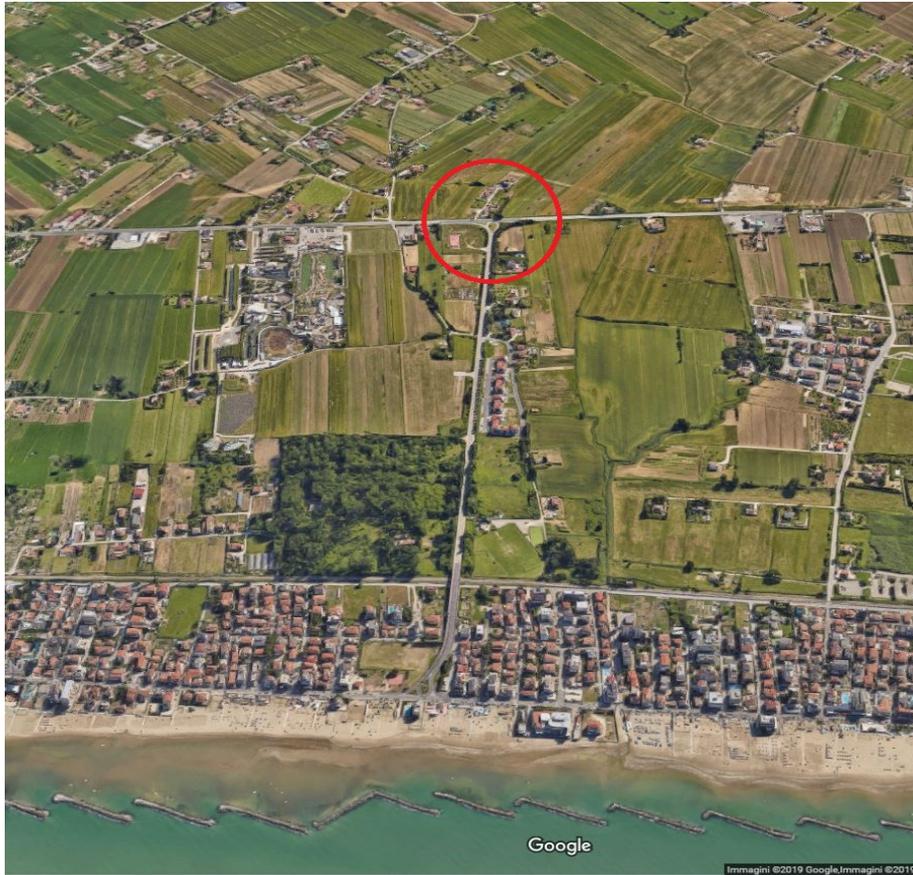


Foto 1.



Foto 2.



Foto 3.



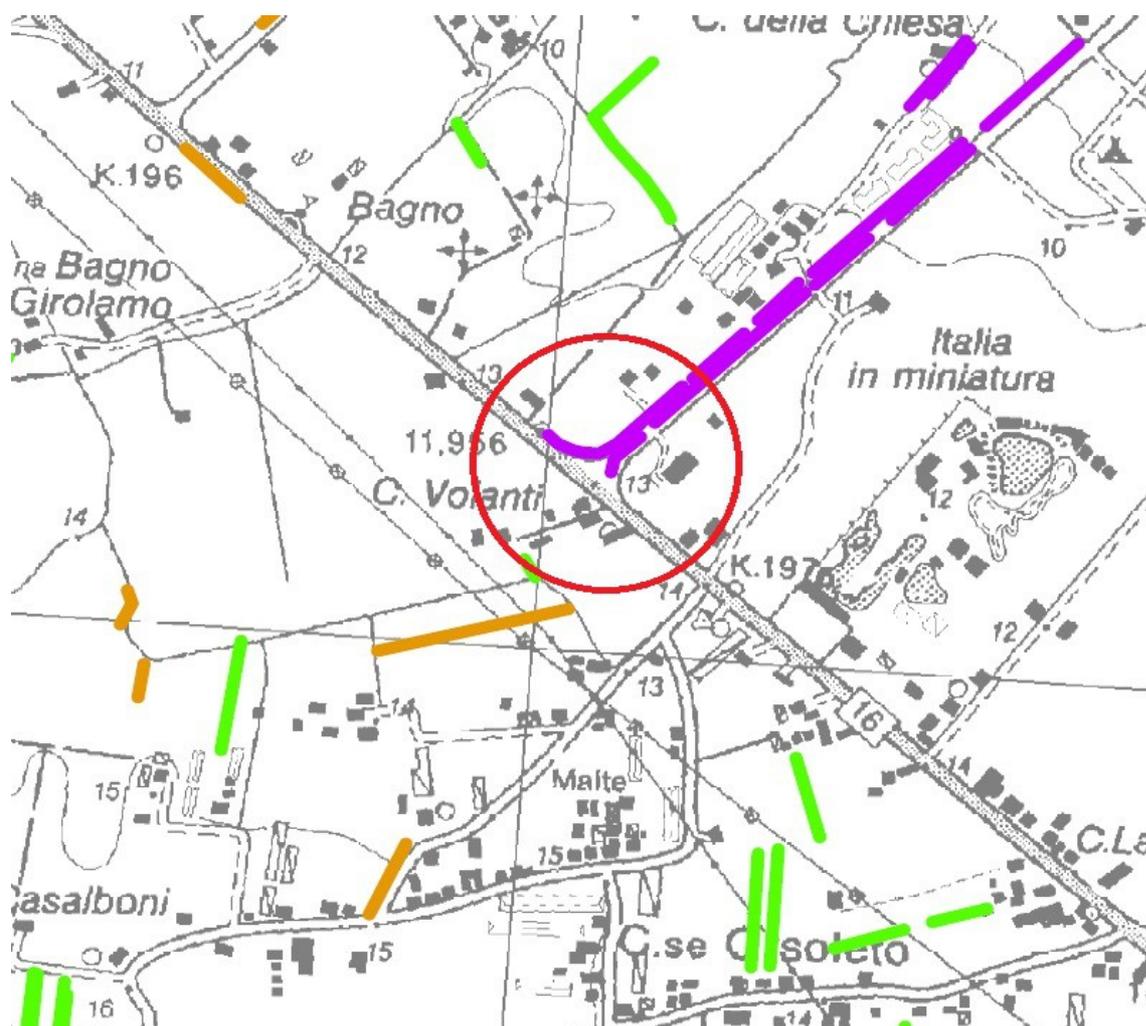
Foto 4.



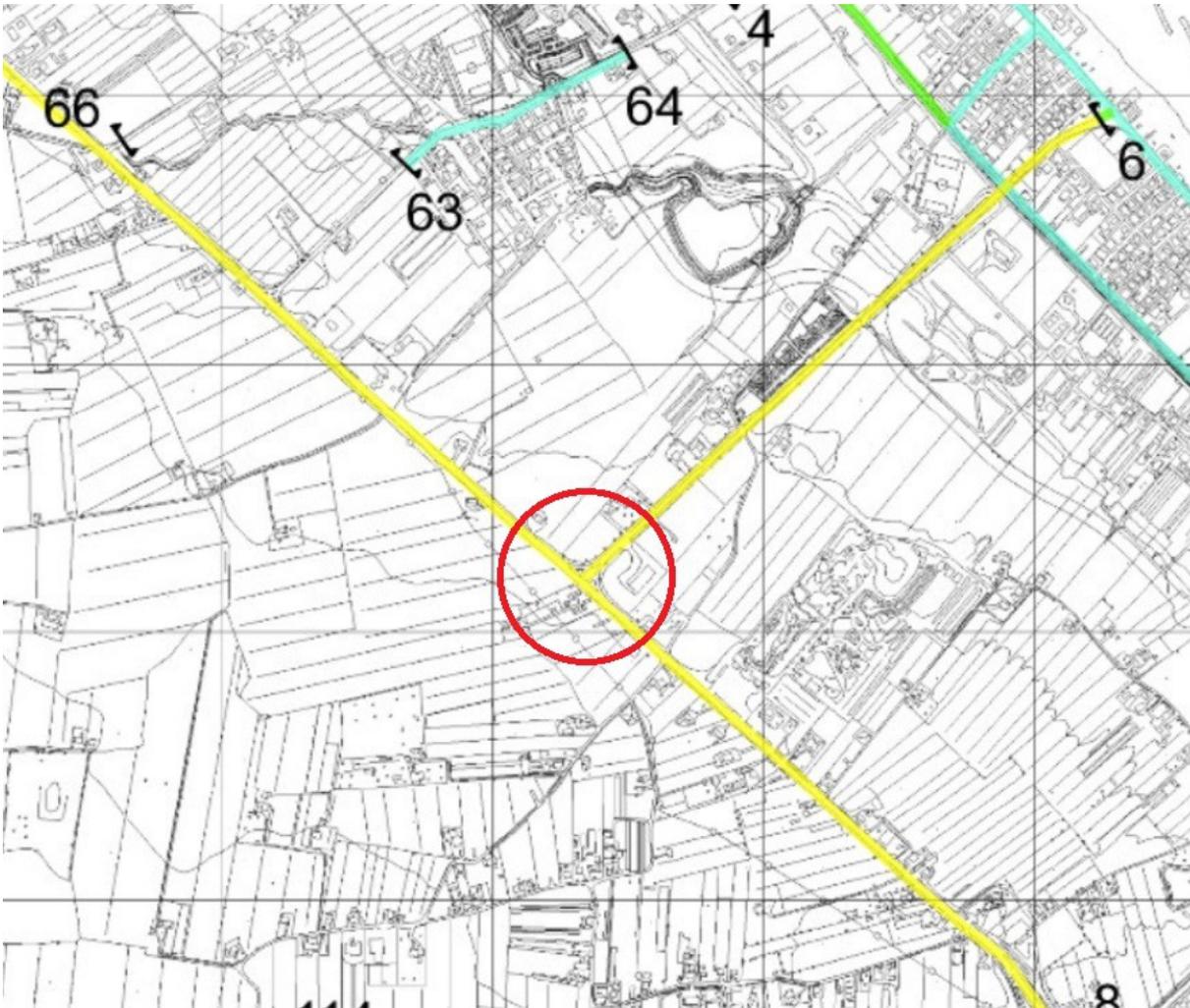
Foto 5.

Indicazione e analisi dei livelli di tutela

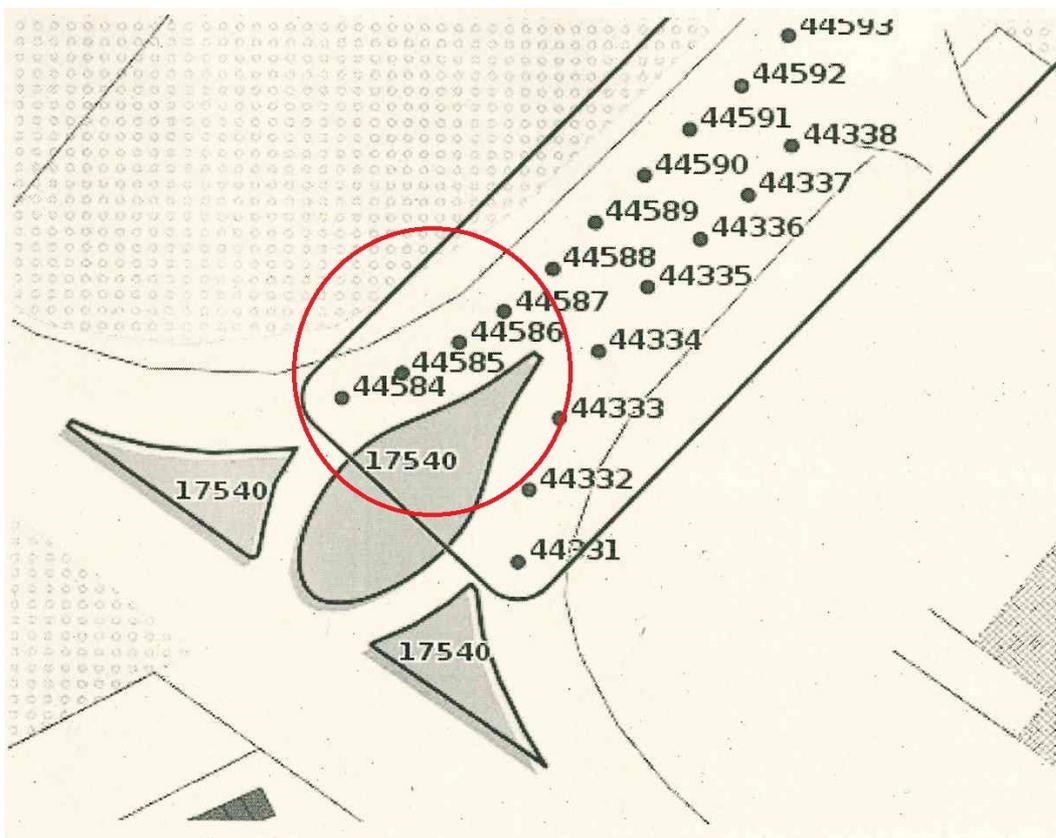
b) Estratto cartografico degli strumenti di pianificazione paesistica (PTCP-Carta Forestale)



c) Estratto cartografico. Individuazione classificazione strade.



d) Estratto censimento del verde



### 3. Contenuti del progetto.

Come premesso, l'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una nuova rotatoria all'altezza dell'intersezione tra via Grazia Verenin e la SS16 e il conseguente prolungamento della strada di accesso alla lottizzazione limitrofa, come evidenziato negli elaborati di progetto. L'intervento complessivo rientra nelle opere infrastrutturali finanziate mediante fondi FSC, destinate alla messa in sicurezza dell'asse stradale SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato.

L'opera prevista, di natura infrastrutturale e di notevole interesse pubblico ha l'obiettivo di migliorare la sicurezza dell'attraversamento della SS16 e di facilitare il collegamento ciclabile con il mare, sia dell'abitato sito nei pressi dell'intersezione stradale, sia dell'entroterra limitrofo (loc.Orsoletto). Il progetto prevede infatti anche la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che assolve alla messa in sicurezza dell'attraversamento.

In sintesi, la realizzazione della rotonda comporta l'abbattimento di n. 4 piante (*Tilia*) poste al limite della carreggiata di via Verenin, descritte dettagliatamente al punto 2 della presente relazione, e di almeno n. 10 alberi (*Pinus pinea*) su area privata, e nel complesso, non altera negativamente l'assetto paesaggistico, idrogeologico, naturalistico e geomorfologico dei terreni interessati.

Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi.

L'opera compensativa comporta la messa a dimora di almeno n.7 alberi della stessa specie (*Tilia* sp.) in corrispondenza della rotonda e di circa n.10 alberi della specie (*Pinus pinea*) posti a continuazione del filare lungo il nuovo tratto stradale di accesso all'abitato (cfr. tav. 16. Planimetria Opere a verde). Tutte le essenze dovranno essere poste a dimora ad una distanza dal ciglio della carreggiata pari a circa 8/10 m

con la prescrizione, che nel piano manutentivo delle alberature sia previsto che, al raggiungimento della sommità della chioma superiore ai 10 mt., venga effettuata una regolare potatura atta a ridurre lo sviluppo in elevazione e a contenere l'altezza complessiva dentro ai 10 mt.

Le opere a verde previste, in coerenza con gli obiettivi di conservazione e valorizzazione del paesaggio, includono anche il mantenimento del buono stato vegetativo e il miglioramento delle caratteristiche naturalistiche dei margini stradali, sia in corrispondenza della rotonda, sia lungo il tratto di pista ciclabile sulla SS16 lato monte.

L'Anas obbliga al posizionamento di un gard rail lungo la carreggiata in corrispondenza della pista ciclabile. Il progetto dell'opera a verde prevede di adeguare le prescrizioni normative nei riguardi del contesto paesaggistico mitigandole con l'inserimento di una siepe (*Laurus nobilis*) con una altezza massima di 1,5 mt., come si evince dagli elaborati grafici (Sezione tipo).

La rotonda verrà realizzata con un rilevato molto dolce, secondo le prescrizioni dell'Anas, per evidenziare la percezione visiva dell'ostacolo, e piantumata con essenze tappezzanti (tipo *Dichondra repens*) arricchite da una bordura di Evonimo.

Il margine stradale (lato monte) limitrofo alla rotonda verrà anch'esso trattato allo stesso modo con l'impiego di essenze tappezzanti striscianti sempreverdi.

Il progetto complessivo più dettagliato dell'opera a verde verrà redatto in fase esecutiva, si evidenzia comunque che ad eccezione delle alberature sopra descritte, le cui modalità di gestione e manutenzione saranno oggetto del progetto esecutivo, tutte le restanti opere destinate a mitigare e ridurre gli effetti negativi derivanti dall'intervento come le essenze arbustive a siepe lungo la pista ciclabile e le essenze tappezzanti in corrispondenza della rotonda e del margine stradale saranno a basso impatto manutentivo.

#### **4. Conclusioni.**

Si evidenzia che l'intervento, fermo restando l'obiettivo prioritario di messa in sicurezza dell'attraversamento sulla SS16, si basa su criteri progettuali di congruità paesaggistica, applicando dove necessario misure di mitigazione sia visive che ambientali in grado di annullare i potenziali effetti negativi e migliorare la qualità complessiva dei luoghi.

Il Progettista

Ing. Paolo Vicini

