



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

Ai sensi dell'art. 53 Legge Regionale n°24/2017

DOCUMENTO DI VAS-VALSAT

All. **2-RP**

Documento di VAS-VALSAT
Rapporto Preliminare Sintesi Non Tecnica
Rev.

GRUPPO di PROGETTO:
Dott.ssa Elena Favi

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO:
Ing. Alberto Dellavalle

Rimini lì. novembre 2019

INDICE

1 PREMESSA	2
2 RIFERIMENTI NORMATIVI	5
3 FASI DEL PROCEDIMENTO.	9
3.1 SOGGETTI INTERESSATI DAL PROCEDIMENTO.	9
3.2 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO	10
3.3 ELABORAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE E CONSULTAZIONE.	13
4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	15
5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	18
5.1 P.T.C.P. - Variante 2012.....	18
5.2 PSC e Vincoli	22
5.3 RUE	26
5.4 PUMS adottato (2018) e “Delimitazione dei centri abitati e definizione e classificazione delle strade ai sensi del nuovo codice della strada D.LGS 30 aprile 1992, N.285.”	27
5.5 ZAC (2016), Mappatura Acustica Strategica (2017) e Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini (2018)	32
5.6 PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti.....	36
5.7 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale	37
5.8 Piano di Assetto Idrogeologico PAI – variante 2016 e PGRA – Piano Gestione Rischio Alluvioni.....	38
6. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI	39
6.1 Variante PSC	40
6.2 Variante RUE	42
6.3 Variante ZAC	43
7 VERIFICA DI PERTINENZA E COERENZA DEI CRITERI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE.....	44
7.1 Verifica di pertinenza	45
7.2 Verifica di coerenza	46
8 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI	47
8.1 Componenti ambientali	47
8.2 Ambito di influenza ambientale	73
8.3 Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti	76
9 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	78
10 MONITORAGGIO	80

1. PREMESSA

La conurbazione di una estesa area territoriale in frangia alla Strada Statale 16 (Adriatica) nel territorio della Provincia di Rimini ha conferito a detta arteria la funzione di asse portante viario da Nord verso Sud e di arteria di distribuzione del traffico locale, nel tempo sempre più intenso a causa della urbanizzazione intensiva delle aree gravitanti.

Inoltre l'assegnazione di nuove aree a destinazione industriale e commerciale, nonché la realizzazione dei poli fieristici e congressuale di Rimini e Riccione sono stati un'ulteriore causa di appesantimento della funzione primaria di collegamento che tale arteria è chiamata a svolgere, con conseguenze prevedibili sul comfort e sulla sicurezza di marcia per gli utenti.

Per le suddette considerazioni, avvalorate anche da uno studio di traffico redatto dall'Anas – Direzione Centrale Progettazione nel 2007, è indispensabile:

- dotare l'arteria di standard geometrici e funzionali adeguati ad una infrastruttura di tipo extraurbano principale;
- ridefinire il sistema degli accessi all'arteria, concentrando quelli diretti e connessi ad attività produttive e terziarie;
- organizzare le intersezioni con la viabilità di accesso al centro di Rimini e al sistema insediativo al contorno, favorendo la funzione di distribuzione dell'arteria e proteggendo gli attraversamenti per il collegamento tra le varie zone della conurbazione.

In attesa della realizzazione della variante alla SS16 è necessario intervenire per migliorare la fluidificazione del traffico veicolare, attraverso investimenti mirati in nuove infrastrutture viarie e tramite l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti, come nel caso oggetto di valutazione.

La SS16, poiché dovrà assorbire buona parte dei flussi veicolari di attraversamento allontanati dalle aree litoranee e dal centro storico con gli interventi previsti dal PUMS, sarà oggetto quindi di numerosi interventi di messa in sicurezza e di fluidificazione del traffico in modo da migliorare il livello di servizio dell'infrastruttura e garantire comunque elevati standard di sicurezza. I costi degli interventi saranno coperti dal Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC).

Il primo intervento prevede il prolungamento della via Tosca, l'attraversamento del Fosso Mavone con un nuovo ponte e la realizzazione di una nuova strada in adiacenza alla SS16 fino a collegarsi con una nuova rotonda, senza quindi la necessità di realizzare un sottopasso alla SS16.

Il secondo intervento riguarda l'area Rimini nord e si innesta all'interno dei lavori di riqualificazione del Parco del Mare Nord (da Torre Pedrera a Rivabella e dal lungomare alla ferrovia).

Il terzo intervento interessa la stessa in sicurezza della SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini – Rotatoria Via Grazia Verenin con costruzione di una nuova rotonda nella intersezione tra la SS16 e la Via Verenin e sottopasso pedonale, portando quindi un ulteriore elemento di

ricucitura urbana, rappresentato dal sottopasso, tra la parte a monte e a mare della SS16, incentivando l'uso della mobilità alternativa favorendo nel contempo un miglioramento ambientale generale.

Con Delibera CIPE n.54/2016 del 01 dicembre 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 14/04/2017 sono stati definiti gli interventi del Piano Operativo delle Infrastrutture destinati al Comune di Rimini tra i quali rientra l'intervento denominato "Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020 - Messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini – Rotatoria Via Grazia Verenin".

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza della intersezione tra la SS16 e la Via Maria Grazia Verenin con la realizzazione di una nuova rotatoria in sostituzione della intersezione a raso esistente (incrocio a T).

Nell'ambito di tale intervento è prevista la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che collegherà la pista esistente lato mare sulla Via Verenin e la via comunale Del Rivo in modo da connettere l'abitato posto a monte della SS16 con la parte a mare.

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno indire con prot.204490/2018 del 19/07/2018 una Conferenza di Servizi Preliminare in data 02/08/2018 per l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell'art. art. 14, comma 3 della Legge 241/90 e s.m.i. finalizzata ad indicare, prima della presentazione del progetto definitivo, le condizioni per ottenere i necessari pareri, intese, nulla osta, autorizzazioni, concessioni o altri atti di assenso il cui esito è stato comunicato con nota prot.0226479/2018 del 13/08/2018. La Conferenza preliminare conclusasi con esito positivo ha fornito utili indicazioni per la redazione del successivo livello progettuale Definitivo.

Considerato che gli interventi proposti, compatibili con gli obiettivi di questa Amministrazione, non sono previsti dalla vigente strumentazione urbanistica, per la loro conformità è necessario ricorrere al Procedimento Unico oggi disciplinato dall'art. 53 della nuova legge urbanistica regionale ER n. 24/2017. L'istanza pertanto è formulata ai sensi dell'articolo 53 Procedimento Unico" del capo V (Approvazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico e delle modifiche agli insediamenti produttivi esistenti), della Legge Regionale 24/2017 (Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio), e prevede l'approvazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica / definitivo in variante al PSC, al RUE e alla ZAC vigenti che costituisce localizzazione dell'opera, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto in oggetto, conformemente al comma 2 dell'art.53 determina:

- approvazione del progetto definitivo e quindi acquisizione di tutte le autorizzazioni comunque denominate per la realizzazione dell'opera,
- localizzazione dell'opera pubblica,

- variante al PSC, tavola dei Vincoli e RUE,
- variante ZAC,
- apposizione di vincolo espropriativo
- la dichiarazione di pubblica utilità.

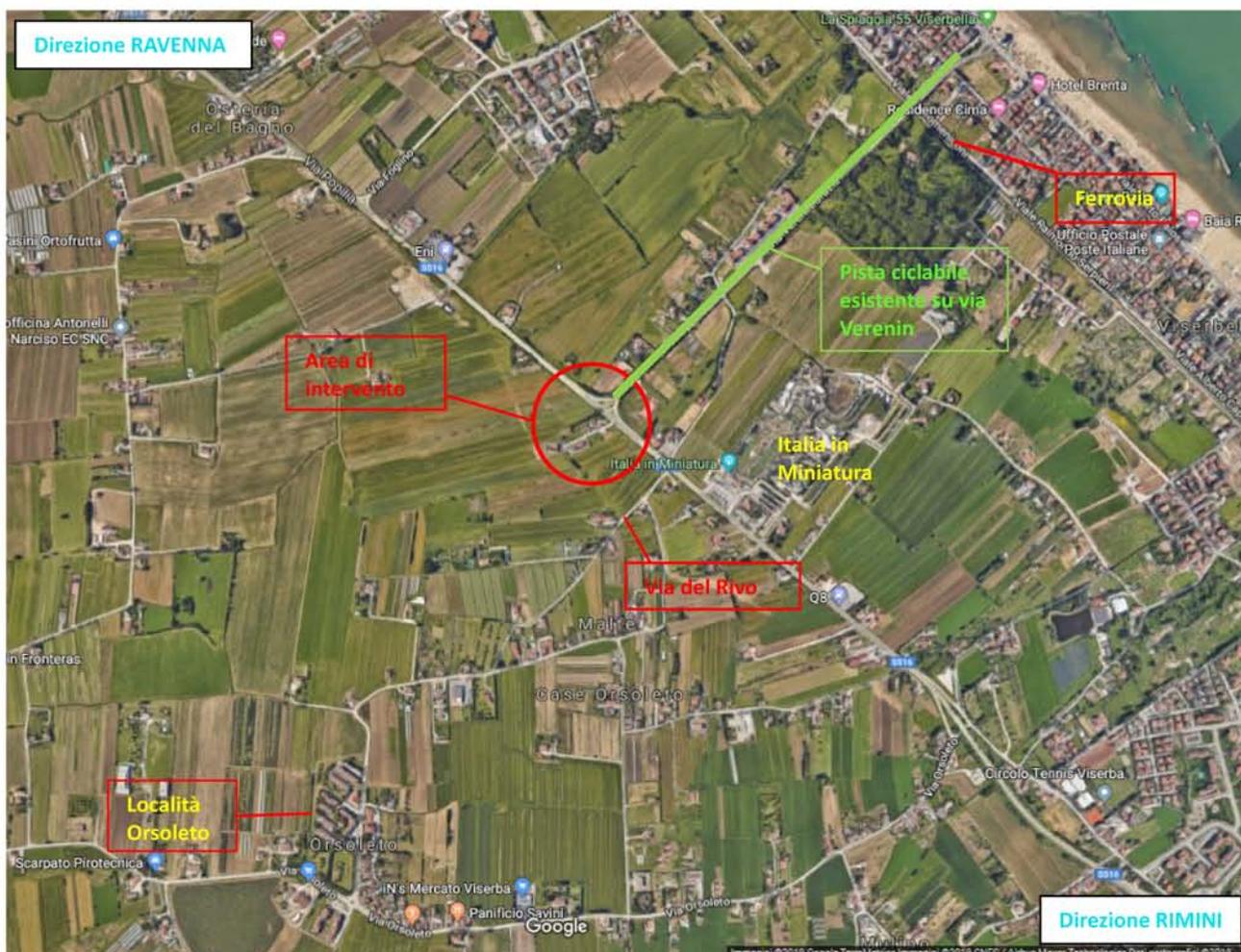


Fig.1.1 stralcio foto aerea con ubicazione delle aree oggetto di intervento (immagine da Google Maps)

L'istanza pertanto è formulata ai sensi dell'articolo 53 "Procedimento Unico" del capo V (*Approvazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico e delle modifiche agli insediamenti produttivi esistenti*), della Legge Regionale 24/2017 (*Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio*), e prevede l'approvazione di un progetto definitivo in variante al PSC, al RUE e alla ZAC vigenti.

Le modifiche ai piani urbanistici vigenti costituiscono variante esclusivamente a carattere locale in quanto le modifiche introdotte non determinano influenze sostanziali per gli strumenti pianificatori a carattere sovraordinato.

La proposta di procedimento unico in oggetto prevede una variante agli strumenti urbanistici vigenti e pertanto, è necessario sottoporla alla valutazione ambientale strategica (VAS), come previsto dal Decreto Legislativo 3 aprile 2006, numero 152 "Norme in materia ambientale" (D.Lgs 152/2006), e dalla disciplina

regionale di cui all'articolo 18 della LR 24/2017 all'articolo 18: Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat).

Il procedimento di verifica ambientale che si intende avviare per l'approvazione del procedimento unico in variante agli strumenti urbanistici è quello di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS-VALSAT), in quanto interessa piccole aree a livello locale e apporta modifiche minori dei piani e dei programmi. La Valutazione Ambientale Strategica sarà eventualmente necessaria qualora l'autorità competente valuti che le varianti introdotte producano impatti significativi sull'ambiente, tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

Il presente documento costituisce pertanto il **Documento di VALSAT/Rapporto Preliminare**, redatto al fine di valutare l'assoggettabilità alla procedura di VAS, che nel caso in questione dovrà contenere una descrizione della proposta di variante, nonché di tutte le informazioni ed i dati necessari alla verifica dei possibili effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale derivanti dalle modifiche introdotte, nonché dare conto delle possibili interferenze con i siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS). **Per completare e dettagliare le informazioni contenute nel presente rapporto, si rimanda a tutti gli elaborati predisposti in allegato al progetto e alla relazione urbanistica, che qui si intendono integralmente richiamati.**

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

L'istanza in oggetto è formulata ai sensi **dell'articolo 53 "Procedimento Unico" del capo V** (Approvazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico e delle modifiche agli insediamenti produttivi esistenti), **della Legge Regionale 24/2017** (Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio).

Il presente progetto riguarda gli interventi di cui alla lettera a) dell'articolo 53 che prevede, fuori dai casi di progetti sottoposti a VIA, che gli enti e i soggetti interessati possono promuovere lo svolgimento di un procedimento unico volto all'approvazione di un progetto definitivo o esecutivo dei seguenti interventi e opere:

"a) opere pubbliche e opere qualificate dalla legislazione di interesse pubblico, di rilievo regionale, metropolitano, d'area vasta o comunale;"

L'approvazione di tale progetto risulta in variante ai seguenti strumenti urbanistici comunali: PSC, RUE e ZAC vigenti. Pertanto, si rende necessario effettuare, contestualmente al citato procedimento unico, anche **la verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) e la VALSAT regionale.**

Pertanto il progetto in oggetto, conformemente al comma 2 dell'art.53 della L.R. n.53/2017 determina:

- approvazione del progetto definitivo e quindi acquisizione di tutte le autorizzazioni comunque

- denominate per la realizzazione dell'opera,
- localizzazione dell'opera pubblica,
 - variante PSC, tavola dei Vincoli e RUE,
 - variante ZAC,
 - apposizione di vincolo espropriativo
 - la dichiarazione di pubblica utilità.

Il principale riferimento normativo a livello europeo inerente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica è definito dalla Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001, Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

A livello nazionale si è provveduto a recepire gli obiettivi della Direttiva Comunitaria solo successivamente con la pubblicazione del Decreto Legislativo, 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.. La parte seconda del Codice dell'Ambiente ha come titolo "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)". In particolare al titolo I, "principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la Valutazione d'Incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)", articolo 4, comma 4, lettera a), vengono trattati specificamente gli obiettivi della VAS:

"la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile".

Per l'attuazione di tali obiettivi, si fa riferimento al successivo articolo 6 "Oggetto della disciplina":

"1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;

b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del d.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e

successive modificazioni.

3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

...omissis...”

Segue il titolo II, “la Valutazione Ambientale Strategica”, all’articolo 12, il quale tratta specificatamente della verifica di assoggettabilità:

“1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.

2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.

3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.

4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.

5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, deve essere reso pubblico.

6. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati”.

In **Regione Emilia Romagna**, allo scopo di recepire le norme e le direttive di cui sopra, ha trovato applicazione la Legge Regionale n. 20/2000 *“Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio”* (così come modificata dalla L.R. 6 luglio 2009 n. 6) e la circolare n. 173/2001 *“Approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento tecnico sui contenuti conoscitivi e valutativi dei piani e sulla conferenza di pianificazione (L.R. 24 marzo 2000, n. 20 “Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio”*).

Più recentemente la Regione Emilia Romagna ha introdotto, nel proprio ordinamento legislativo, la **Legge Regionale n. 24/2017 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio.”**, che al capo III del Titolo II disciplina la sostenibilità ambientale e territoriale dei piani.

Nello specifico, l'articolo 18 della LR 24/2017 *“Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat)”*, recita:

“ 1. Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, la Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, i Comuni e le loro Unioni, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valsat degli stessi, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e della normativa nazionale di recepimento della stessa.

2. A tal fine, in un apposito rapporto ambientale e territoriale denominato “documento di Valsat”, costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, sono individuate e valutate sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 22, delle informazioni ambientali e territoriali acquisite ai sensi dell'articolo 23 e, per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile, di cui all'articolo 40, comma 8.

3. Nel documento di Valsat sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate dal piano ai sensi degli articoli 20 e 21, e sono definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

4. Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato “sintesi non tecnica”, nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati.

5. L'atto con il quale il piano viene approvato dà conto degli esiti della Valsat, illustra come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indica le misure adottate in merito al monitoraggio, attraverso un apposito elaborato denominato "dichiarazione di sintesi", di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, e comma 7, lettera b).

6. Gli atti con i quali l'autorità competente per la valutazione ambientale si esprime in merito alla Valsat e le indicazioni contenute negli atti di approvazione del piano, di cui al comma 5, sono resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web dell'amministrazione titolare del piano e dell'autorità competente per la valutazione ambientale.

7. La Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta di cui all'articolo 42, comma 2, della presente legge, i Comuni e le loro Unioni provvedono al monitoraggio dell'attuazione dei piani e dei loro effetti sui sistemi ambientali e territoriali, anche al fine della revisione o aggiornamento degli stessi, e rendono disponibili nel proprio sito web i relativi esiti, ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

8. Con apposito atto di coordinamento tecnico, assunto ai sensi dell'articolo 49, la Giunta regionale individua i contenuti del documento di Valsat e della dichiarazione di sintesi, in conformità per gli aspetti ambientali all'allegato VI del decreto legislativo n. 152 del 2006, nonché detta disposizioni per semplificare e uniformare gli indicatori e le modalità di monitoraggio dei piani."

Seguono l'articolo 19 che introduce i principi di integrazione e non duplicazione della valutazione e gli articoli 20 e 21 invece, riportano rispettivamente la disciplina relativa alle misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale.

3. FASI DEL PROCEDIMENTO

Il presente documento illustra le metodologie e le procedure da seguire per sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica il procedimento unico in variante ai seguenti strumenti urbanistici comunali: PSC, RUE e ZAC vigenti.

3.1 Soggetti interessati dal procedimento

In base alla normativa nazionale e regionale attualmente vigente, è necessario innanzitutto individuare i soggetti interessati dal procedimento. Sono soggetti interessati al procedimento:

- a) Il proponente: Comune di Rimini;
- b) l'autorità procedente: Comune di Rimini;
- c) l'autorità competente per la VAS-VALSAT individuata ai sensi del comma 3 dell'articolo 19 della LR 24/2017: Provincia di Rimini;

d) i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:

- ARPAE – sezione di Rimini;
- Azienda U.S.L. Romagna;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini
- Regione Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità ambientale
- Provincia di Rimini;
- ANAS;
- Agenzia del Demanio;
- HERA S.p.A.;
- Romagna Acque;
- Agenzia Mobilità;
- PMR Rimini;
- Adriagas;
- altri Gestori delle reti pubbliche.

e) il pubblico e il pubblico interessato.

3.2 Modalità di svolgimento

L'approvazione del progetto delle opere e degli interventi di cui trattasi, avviene **attraverso il procedimento unico (art. 53 LR 24/2017)**, che consente:

- a) di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;
- b) di approvare la localizzazione delle opere e interventi non previsti dal PUG, dall'accordo operativo o dal piano attuativo di iniziativa pubblica, ovvero in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale vigente;
- c) di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, per le opere di pubblica utilità l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

Per l'esame del progetto l'ente procedente convoca una conferenza di servizi, che si svolge secondo quanto disposto dagli articoli 14, 14-bis, 14-ter, 14-quater e 14-quinquies della legge n. 241 del 1990.

Alla conferenza di servizi partecipano:

- a) le amministrazioni competenti ad esprimere gli atti di assenso previsti dalla medesima norma;
- b) il Comune e la Città metropolitana di Bologna o il soggetto d'area vasta territorialmente interessati dalla localizzazione dell'opera;
- c) gli enti titolari dei piani di cui si propone la modifica;

- d) l'autorità competente per la valutazione ambientale, la quale esprime il proprio parere sulla sostenibilità ambientale e territoriale delle varianti nell'ambito della conferenza di servizi;
- e) le altre amministrazioni chiamate dalla legge ad esprimere il proprio parere, nulla osta o altro atto di assenso, comunque denominato, per l'approvazione delle varianti proposte.

La **valutazione ambientale strategica (VAS)**, che deve valutare gli effetti del piano territoriale e delle relative varianti introdotte, si svolge secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006.

In particolare, nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, commi 3 e 3-bis del D.Lgs. 152/2006, l'autorità procedente attiva la **Verifica di assoggettabilità** ai sensi dell'art.12 del medesimo Decreto, trasmettendo all'autorità competente, su supporto informatico ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un **Rapporto preliminare** comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del citato decreto.

La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità o alla VAS, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.

Gli stessi concetti sono ripresi a livello regionale dalla L.R. 24/2017 in particolare al capo III del Titolo II (ovvero dagli articoli 18 e seguenti già richiamati) e al capo III del titolo III.

In base a quanto definito dall'art.18 al comma 8 il presente Documento di VAS-Valsat/Rapporto Preliminare verrà redatto in conformità agli aspetti ambientali all'allegato VI del decreto legislativo n.152 del 2006 e s.m.i..

Proseguendo l'articolo 44, prevede che, nel corso dell'elaborazione del piano, l'amministrazione procedente attivi la consultazione preliminare di ARPAE, dell'autorità competente per la valutazione ambientale e dei soggetti competenti in materia ambientale, convocando uno o più incontri preliminari. Agli incontri intervengono inoltre tutte le amministrazioni competenti al rilascio di ogni parere, nulla osta e altro atto di assenso, comunque denominato, richiesti dalla legge per l'approvazione del piano.

Per il presente progetto l'amministrazione procedente nonché Comune di Rimini ritiene non opportuno procedere alla consultazione preliminare in applicazione di quanto previsto dal comma 4 dell'art.44 della L.R.24/2017 e cioè:

"4. Ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo n. 152 del 2006, è obbligatorio svolgere la consultazione preliminare nel corso dell'elaborazione del PTR, del PTM, del PTAV, del PUG e delle varianti generali agli stessi.

Nel caso di varianti specifiche o degli altri strumenti di pianificazione previsti dalla presente legge l'amministrazione procedente valuta l'opportunità di procedere alla stessa."

Nel caso in specie, si applicano i disposti dell'articolo 53 della già richiamata LR 24/2017 che consente di approvare il progetto attraverso il procedimento unico descritto in precedenza.

Quindi, sinteticamente, la valutazione ambientale strategica, avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del procedimento unico, comprende:

1. avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione modalità di informazione e comunicazione;
3. proposta di progetto con procedimento unico unitamente al **Documento di VAS-Valsat/Rapporto Preliminare**;
4. messa a disposizione;
5. istruttoria;
6. convocazione conferenza di verifica e consultazioni;
7. decisione in merito alla verifica di assoggettamento dalla VAS e alla Valsat;
8. se la decisione è di assoggettabilità a VAS, si predisporre il rapporto ambientale da sottoporre a nuove valutazioni;
9. Conferenza di servizi per il procedimento unico comunale con esito positivo;
10. deposito e pubblicazione della variante;
11. deliberazione Consiglio Comunale di approvazione e controdeduzioni alle osservazioni;
12. invio degli atti definitivi;
13. gestione e monitoraggio.

L'autorità competente, al fine di promuovere l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale nelle politiche settoriali ed il rispetto degli obiettivi, dei piani e dei programmi ambientali, nazionali ed europei, esprime il parere motivato di cui all'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel corso del procedimento unico, acquisendo il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) relativo unicamente alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame. Essa esplicita e argomenta le motivazioni per le quali si è eventualmente discostata dal parere di ARPAE.

3.3 Elaborazione del Documento di VAS-Valsat/Rapporto Preliminare e consultazione

L'autorità procedente, nell'elaborazione ed approvazione del proprio piano o sua variante, prende in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione del medesimo piano, provvedendo alla Valsat, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001.

Per la verifica di assoggettabilità a VAS (art.12 D.Lgs.152/2006), l'autorità procedente predispone un rapporto preliminare contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva Comunitaria. Per la redazione del rapporto preliminare potranno essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali, o altrimenti acquisite. Inoltre è necessario indicare le possibili interferenze con i siti Rete Natura 2000 (ZSC e ZPS).

Per la VALSAT (art.18 della L.R.24/2017) , l'autorità procedente predispone un apposito rapporto ambientale e territoriale denominato "documento di Valsat", costituente parte integrante del piano sin dalla prima fase della sua elaborazione, individua e valuta sinteticamente, con riferimento alle principali scelte pianificatorie, le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto:

- delle caratteristiche dell'ambiente, del territorio e degli scenari di riferimento,
- delle informazioni ambientali e territoriali acquisite ai sensi dell'articolo 23 della LR 24/2017;
- degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile (per gli aspetti strettamente pertinenti).

Nel documento di Valsat sono inoltre individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle soluzioni prescelte e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate dal piano ai sensi degli articoli 20 e 21 della LR 24/2017. Infine, il documento, definisce gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.

Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato "sintesi non tecnica", nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente

sviluppati.

L'atto con il quale il piano viene approvato dovrà dare conto degli esiti della Valsat, illustrando come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicando le misure adottate in merito al monitoraggio, attraverso un apposito elaborato denominato "dichiarazione di sintesi", di cui all'articolo 46, comma 1, secondo periodo, e comma 7, lettera b).

Gli atti con i quali l'autorità competente per la valutazione ambientale si esprime in merito alla Valsat e le indicazioni contenute negli atti di approvazione del piano, sono resi pubblici, anche attraverso la pubblicazione sui siti web dell'amministrazione titolare del piano e dell'autorità competente per la valutazione ambientale.

La Regione, la Città metropolitana di Bologna, i soggetti d'area vasta, i Comuni e le loro Unioni provvedono al monitoraggio dell'attuazione dei piani e dei loro effetti sui sistemi ambientali e territoriali, anche al fine della revisione o aggiornamento degli stessi, e rendono disponibili nel proprio sito web i relativi esiti, ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale).

Il presente **Documento di VAS-Valsat/Rapporto Preliminare** come di seguito articolato prevede:

- a illustrare il Progetto che comporta variante agli strumenti urbanistici comunali;
- a verificare gli strumenti urbanistici e i vincoli esistenti sull'area di interesse;
- a predisporre la Verifica di coerenza coi piani sovraordinati: al fine di valutare la coerenza ambientale del Piano oggetto della presente procedura viene predisposta una tabella che verifica la coerenza degli obiettivi di sostenibilità del PSC;
- ad aggiornare il Quadro Conoscitivo ambientale: si prende a riferimento il Q.C. del PSC e del RUE vigenti e viene integrato per alcuni aspetti di dettaglio a valenza ambientale;
- a redigere l'analisi dell'ambito di influenza ambientale e delle caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti con l'indicazione delle misure di mitigazione ove necessarie;
- a definire il Piano di monitoraggio tramite l'individuazione degli indicatori per il monitoraggio, sulla base di quelli già individuati per il PSC.

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento in esame si inquadra nella generale riorganizzazione della circolazione sulla Strada Statale SS16 in corrispondenza del territorio comunale di Rimini, nello specifico riguarda l'intersezione tra la SS16 e Via Maria Grazia Verenin.

L'area si pone all'altezza della località Viserbella di Rimini, di cui la Via Verenin è il punto di accesso principale per chi transita sull'Adriatica in quanto è una delle arterie di collegamento al mare (distante circa 1,3 km dalla Statale) e l'unica che sovrappassa la rete ferroviaria RN-RA nella zona di Rimini Nord, mentre tutti gli altri attraversamenti sono o a raso o con sottovia. La Via Verenin è attualmente dotata di 2 piste ciclabili a senso unico poste ai lati della carreggiata stradale per il suo intero tracciato fino al lungomare (si veda documentazione fotografica allegata al progetto). Per tutta la sua lunghezza dalla SS16 fino alla ferrovia la Via Verenin è caratterizzata dalla presenza di un doppio filare di tigli.

In prossimità dell'incrocio si colloca uno dei più importanti parchi tematici della riviera romagnola e cioè l'Italia in Miniatura.

A monte dell'intersezione è presente un accesso in corrispondenza della zona di intervento a servizio di un ghetto, in cui abitano 21 residenti e 8 nuclei famigliari, tale accesso rappresenta l'unico punto di entrata e uscita per tali abitazioni. Poco distante da tale ghetto si colloca Via del Rivo, che costituisce uno dei punti di intersezione con la SS 16 per chi proviene dalla località Orsoletto, distante circa 1,5 km.

La zona si presenta a carattere pianeggiante, priva di corsi d'acqua principali se non per la presenza di fossi stradali e interpoderali. Le aree che costeggiano la SS16 sono dedicate a coltivazioni agricole e prive di alberature da frutto.

L'intersezione oggetto di intervento è attualmente regolata da uno svincolo a raso a tre rami con area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse (intersezione a T). L'incrocio è posto tra le due strade SS16 e via Verenin che per la loro posizione e dimensione hanno acquisito un'importanza fondamentale nel collegamento mare e monte e nord-sud.

Il progetto, persegue lo scopo di snellire fluidificare e mettere in sicurezza tale punto della SS16, prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza della intersezione tra l'Adriatica e la Via Maria Grazia Verenin in sostituzione dell'intersezione a raso esistente, portando i seguenti vantaggi:

- rallentamento delle correnti veicolari in arrivo ai vari rami;
- riduzione della incidentalità grave;
- possibilità di effettuare con facilità l'inversione di marcia;
- facilità di inserimento nel contesto urbano.

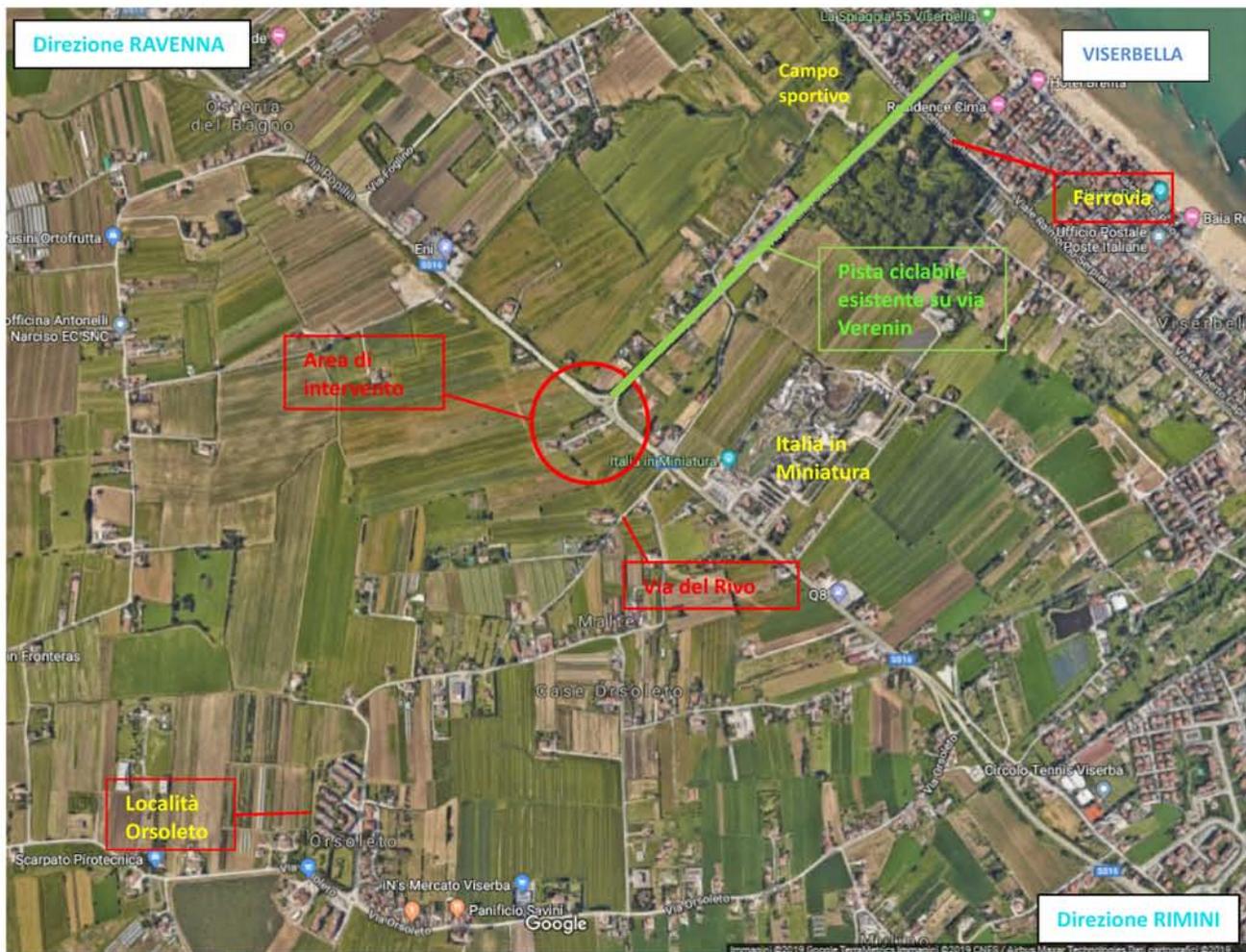


Fig.4.1 ubicazione delle aree oggetto di intervento

Nell'ambito di tale intervento è prevista la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che collegherà la pista esistente lato mare sulla Via Verenin e la via comunale Del Rivo in modo da connettere l'abitato posto a monte della SS16 con la parte a mare, poiché anche in tale zona la Statale rappresenta un'lesione del tessuto urbano che limita fortemente la mobilità sostenibile di collegamento tra le due parti della città. L'inserimento di un elemento di ricucitura urbana, rappresentato dal sottopasso, tra la parte a monte e a mare della SS16, consente e incentiva l'uso della mobilità alternativa favorendo nel contempo un miglioramento ambientale generale.

E' presente un accesso a monte della SS16 in corrispondenza della zona di intervento a servizio di un ghetto di case. Per eliminare tale accesso, che si troverebbe prossimo alla rotatoria, su richiesta di ANAS, è stata prevista la realizzazione di una nuova strada innestata in rotatoria a servizio di tale ghetto. In tale ghetto abitano 21 residenti e 8 nuclei famigliari per cui il traffico derivato da questa nuova arteria è basso in relazione ai flussi della SS16.

Le aree su cui si sviluppa il progetto in oggetto sono in buona parte già destinate a strada. Il resto del tracciato utilizza aree non urbanizzate e non edificate. Le scelte progettuali sono state fortemente influenzate dalle richieste e delle indicazioni fornite dall'Anas quale proprietario della strada a seguito di molteplici incontri. La presenza di una fermata del TPL (lato mare della SS16) e di una strada privata che accede alla SS16 posti in prossimità della rotatoria e la contestuale necessità di garantire un accesso al ghetto posto a monte dell'Adriatica hanno portata all'elaborazione di quest'unica scelta progettuale, che consente di limitare al massimo l'aumento di uso del suolo e impermeabilizzazione.

Il tratto di strada in progetto è classificabile ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria C1 – Strada extraurbana secondaria per quanto riguarda la rotatoria ed i rami di innesto della SS16, mentre di tipo F – Strada Locale per quanto riguarda il nuovo accesso stradale lato monte alla via Popilia.

Sul lato Ancona della rotatoria di progetto saranno realizzati marciapiedi e piste ciclabili, con nuovo attraversamento pedonale sulla Via Verenin attualmente mancante di collegamento della pista ciclabile lato Ra con il nuovo sottopasso.

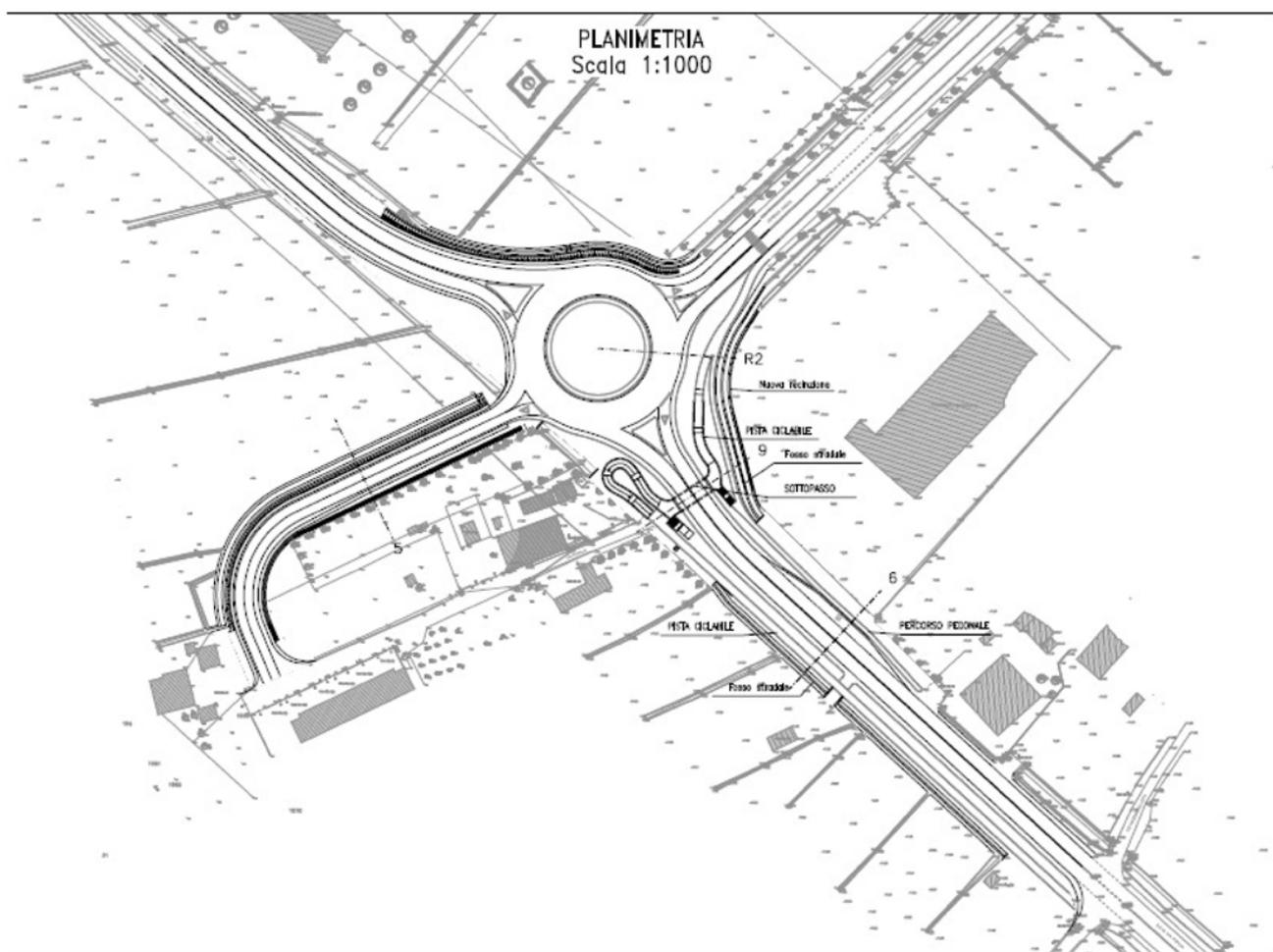


Fig. 4.2 inquadramento da tavola di progetto

Tavola B

La SS16 è identificata quale "Strada storica extraurbana" (art.5.9), in quanto tratto di viabilità storica extraurbana di rilevanza territoriale con riferimento alla cartografia I.G.M. di primo impianto.

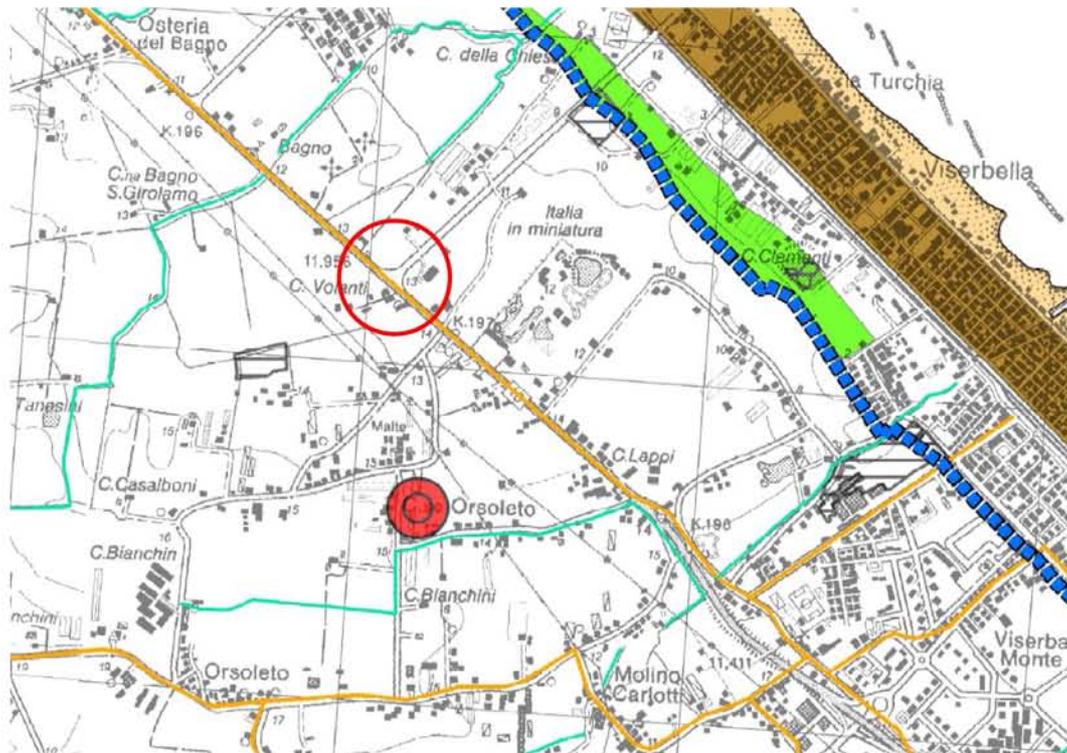


Tavola C

L'intervento si colloca all'interno dell'Unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Marecchia (2.e sub).

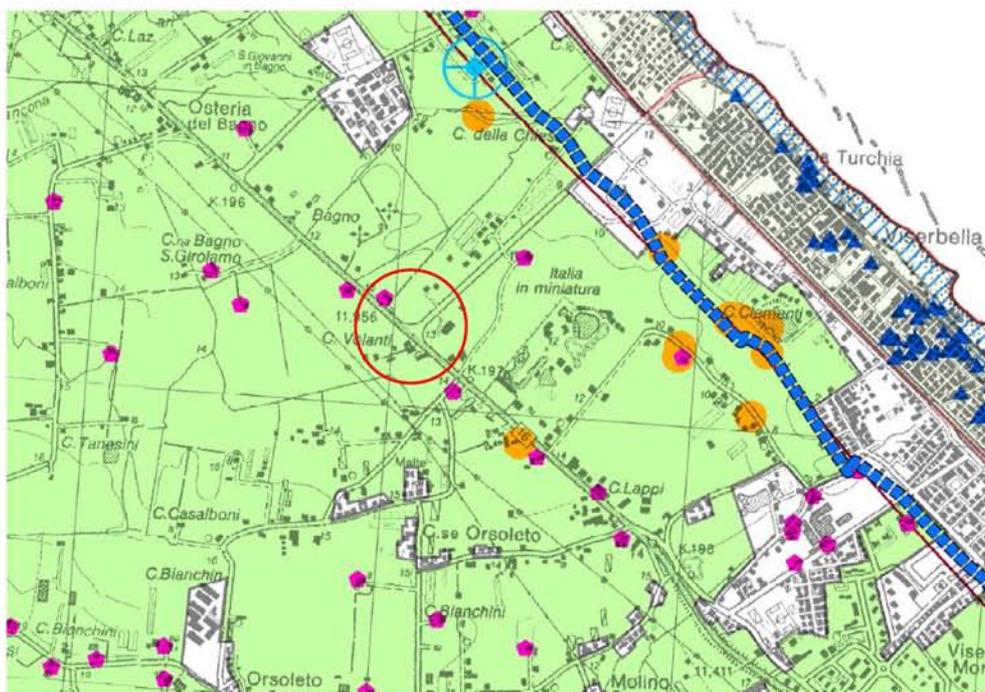
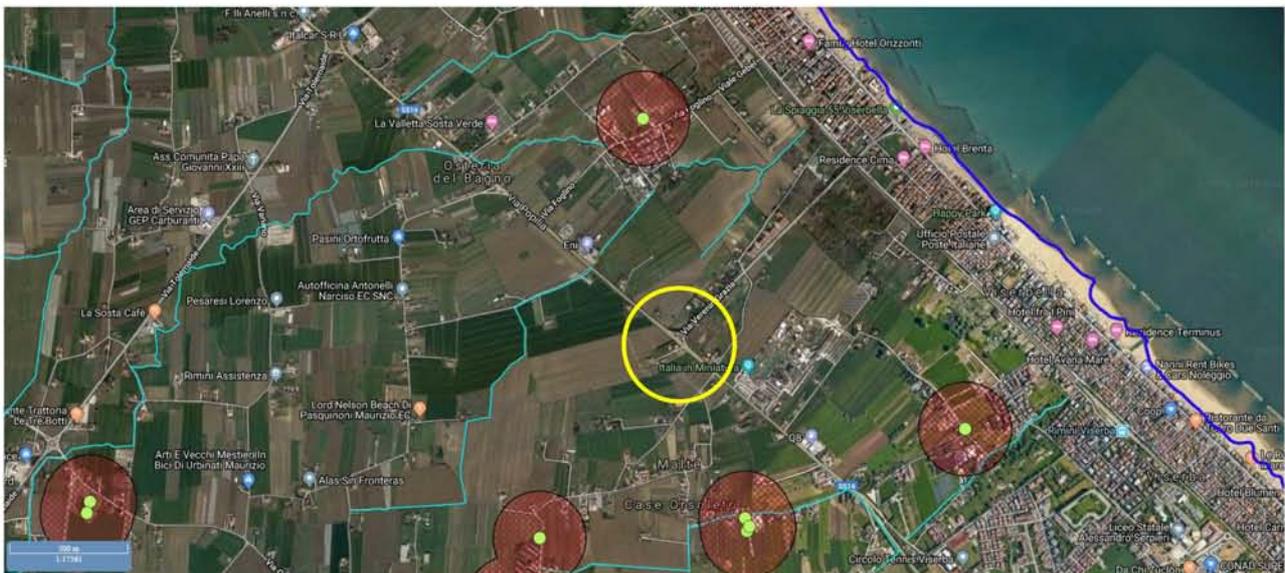


Tavola D

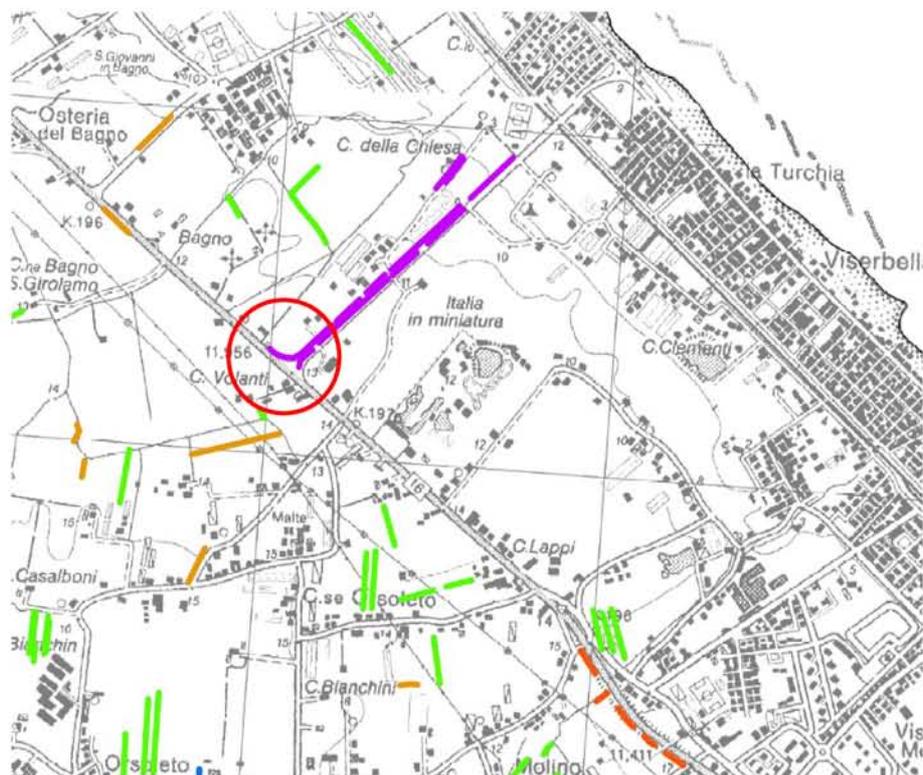
L'intervento non interferisce con area di "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua – reticolo idrografico minore" né si colloca all'interno di ambiti a vulnerabilità idrogeologica e nemmeno nei pressi di aree di rispetto dei pozzi acquedottistici.



Quadro Conoscitivo - Carta Forestale della Provincia di Rimini

L'intervento interessa un tratto di via Verenin in cui sono presenti filari di alberature, che il PTCP individua quali elementi lineari di fondamentale funzione ecologica e paesaggistica (art.5.1 comma 8bis). Per le alberature stradali ricadenti nel sistema degli elementi lineari di cui al comma 8bis dell'art.5.1, e per quelle di particolare pregio paesaggistico, nella gestione, manutenzione e progettazione stradale deve essere perseguito il mantenimento delle alberature. Ove ciò non fosse possibile, deve essere previsto il reimpianto con essenze di analogo valore ambientale e paesaggistico sulla base di specifici elaborati tecnici

agronomici (contenenti anche le modalità di gestione e manutenzione) che dovranno essere valutati nell'ambito del rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 148 della Lr 3/1999 (n.d.r. autorizzazione comunale all'abbattimento delle alberature pubbliche e private), fermo restando il rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza stradale.



Il complesso della cartografia del P.T.C.P. riportato definisce che l'area oggetto di intervento deve rispettare le indicazioni relative ai seguenti ambiti urbanistici:

- ambiti rurali ad "alta vocazione produttiva" (Art.9.8);
- "Strada storica extraurbana" (art.5.9);
- "Elementi lineari" della Carta Forestale della Provincia (art.5.1 comma 8bis)

5.2 Piano Strutturale Comunale – PSC e Vincoli (Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016)

Nella tavola PSC 3 - “Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi” colloca l’area in “Ambiti ad Alta Vocazione Produttiva Agricola” (AVP) (art.5.9), inoltre definisce l’attuale SS 16 quale “Asse primario urbano/suburbano di penetrazione” (art.2.16) e la via Grazia Verenin quale “Strade di penetrazione esistenti”.

Nelle vicinanze dell’intersezione tra la SS16 e Via Verenin si colloca l’area del parco tematico dell’Italia in Miniatura ASP_T – Parchi turistico - ricreativi (campitura blu) e un’area urbanizzabile ASP _NB – Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari (campitura pois viola).

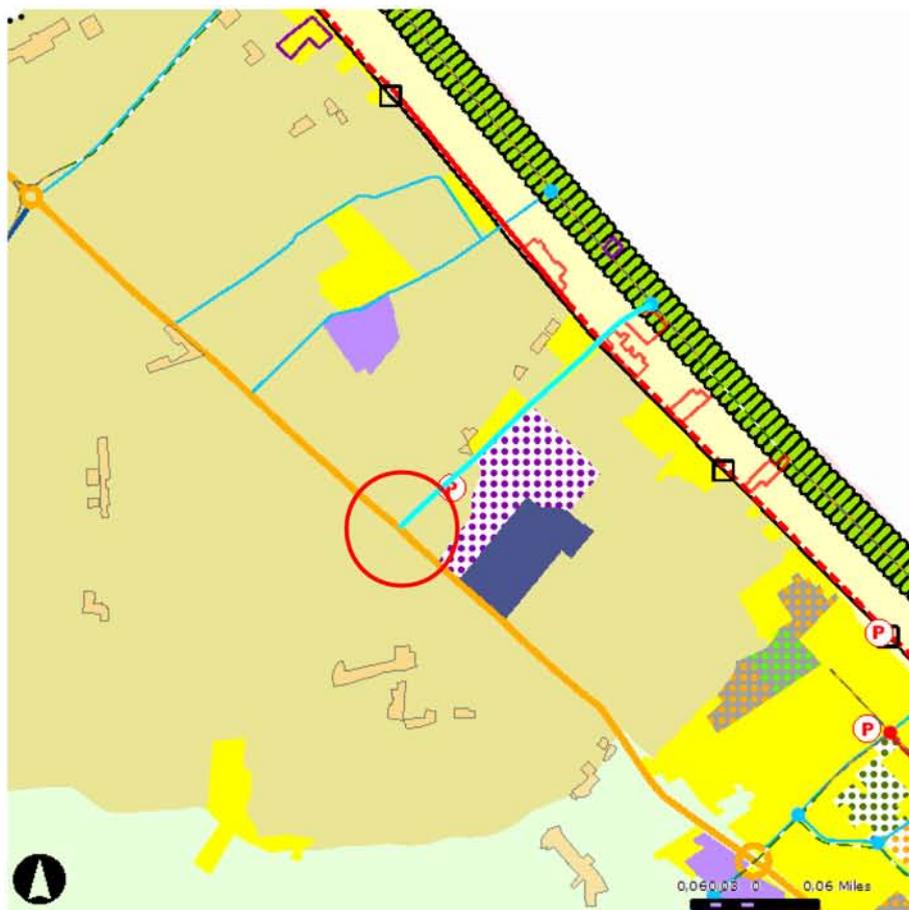


Fig. 5.1 tavola PSC.3 – Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi

(<http://gis.pscrimini.it/website/gis/Accesso/AccessoEsterno.htm>)

Negli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola il PSC assume dal PTCP i seguenti obiettivi:

- il consolidamento e potenziamento dell'azienda produttiva specializzata, strutturata e competitiva, orientata al prodotto, con metodiche e tecnologie ad elevata compatibilità ambientale e con pratiche colturali rivolte al miglioramento della qualità merceologica, della salubrità e della sicurezza alimentare dei prodotti;

- la tutela e conservazione dei suoli agricoli produttivi, evitandone la compromissione derivante dall'insediamento di attività non di interesse pubblico e non strettamente connesse con la produzione agricola;

-l'applicazione delle linee guida del progetto di Gestione Integrata delle Zone Costiere (GIZC), in particolare quelle rivolte alla riduzione degli impatti dell'attività agricola sul sistema litoraneo e quelle che prevedono, a fini irrigui, il riutilizzo delle acque di trattamento dei reflui.

L'art. 2.16 del PSC.N consente per la viabilità d'impianto storico, come la SS16, tuttora in uso nella rete della mobilità veicolare, che svolga attualmente funzioni di viabilità primaria, o secondaria o di scorrimento o di quartiere, in caso di modifiche e trasformazioni, sia del tracciato che della sede stradale, deve essere tutelata nei limiti del possibile la riconoscibilità dell'assetto storico originario attraverso il mantenimento percettivo del tracciato storico e degli elementi di pertinenza. Sono comunque ammissibili gli interventi di ampliamento e adeguamento della sede per ragioni di sicurezza e di efficienza della circolazione.

Dalle **Tavole dei Vincoli** del Quadro Conoscitivo del PSC si segnalano le seguenti schede di vincolo, di cui si riportano alcuni stralci estratti dal webGis del PSC di Rimini (<http://gis.pscrimini.it/website/gis/Accesso/AccessoEsterno.htm>):

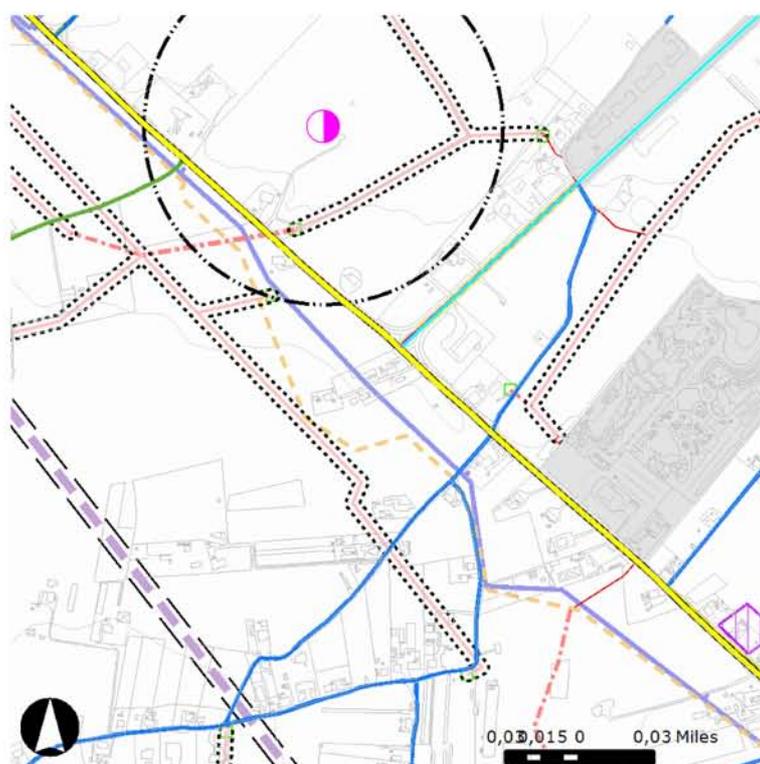


Fig. 5.2 tavola VIN_4.2 – Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili
Stralcio della Tavola VIN 4.2 relativa alle schede 18,59,63 e 67

Schede Vincoli

18 - Viabilità storica (riferita al tracciato della SS16) di cui all'art. 2.16 del PSC.N;

27 – Aree soggette in basso (parte) e medio (parte) grado di potenzialità archeologica di cui all'art. 2.12 del PSC.N;

59 – Acquedotto di Romagna (parte - riferita al nuovo tratto di viabilità a monte della SS16)

63 – Impianti fissi per l'emittenza radio-televisiva (parte – riferita alla fascia di rispetto di impianti radio-tv)

67 - Vie di fuga (riferita al tracciato della SS16 e alla via Grazia Verenin) di cui all'art. 6.12 del PSC.N: vie di fuga e aree utilizzabili a scopi di protezione civile in caso di calamità per l'accoglienza della popolazione e dei mezzi di soccorso.

I vincoli sopradescritti non sono escludenti e determinano limitazioni alla realizzazione dell'opera e limiti di tipo procedurale come per il rispetto delle potenzialità archeologica.

27 – Aree soggette a basso e medio grado di potenzialità archeologica di cui all'art. 2.12 del PSC.N:

“Omissis.....”

*4.(P) **Area a potenzialità archeologica bassa.** Nelle zone, edifici o complessi segnalati in area di potenzialità archeologica bassa, prima della realizzazione di infrastrutture o interventi che modifichino sostanzialmente l'assetto del territorio, ovvero prima dell'approvazione di piani particolareggiati, i soggetti interessati dovranno inviare alla Soprintendenza una comunicazione con allegato il progetto, riportante la localizzazione dell'intervento e i dettagli di sezione relativi alle opere di scavo; La Soprintendenza, entro trenta giorni dal ricevimento della suddetta comunicazione, potrà comunicare eventuale necessità di attivare attività di controllo archeologico preventivo. Qualora dopo trenta giorni non vi siano indicazioni da parte della Soprintendenza si intende applicata la normativa del silenzio-assenso.*

*5.(P) **Area a potenzialità archeologica media.** In queste aree, prima di effettuare interventi su terreni o costruzioni che prevedano operazioni di scavo anche di modesta entità, la proprietà interessata deve inviare una comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con allegato il progetto preliminare contenente la localizzazione dell'intervento e la descrizione delle opere di scavo e delle relative profondità, completa di sezioni. In relazione all'area specifica di intervento ed alla natura dell'intervento stesso, la Soprintendenza valuterà e comunicherà le modalità di esecuzione di indagini preventive, che possono essere di varia natura, i cui costi sono a carico della proprietà. Sulla scorta degli esiti delle indagini archeologiche preventive la Soprintendenza comunicherà al Comune e alla proprietà le eventuali disposizioni di tutela e le eventuali successive attività di ricerca archeologica non esaurite dalle attività preliminari di cui sopra.*

Omissis.....”

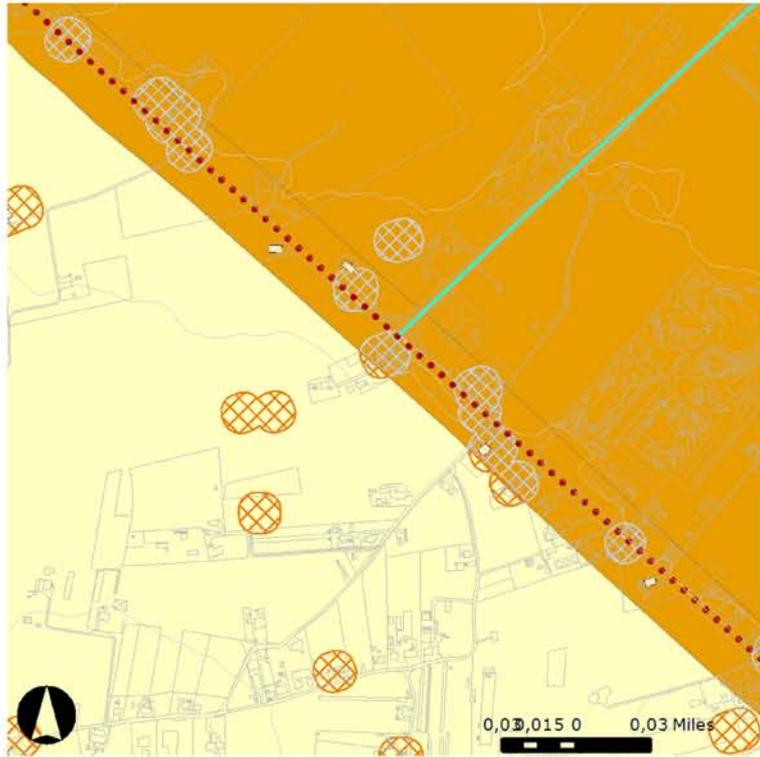


Fig. 5.4 tavola VIN 2.2 – Tutele storico archeologiche – tutele archeologiche

Il tratto di viabilità è classificato ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di categoria C1 – Strada extraurbana secondaria per quanto riguarda la rotondella ed i rami di innesto della SS16 e la via Verenin. Di seguito si riporta anche stralcio della tavola riportante le fasce di rispetto stradale (Tavola VIN 4.1).



Fig. 5.5 Quadro Conoscitivo C.3 Classificazione della rete stradale da nuovo codice della strada



Fig. 5.6 tavola VIN 4.1 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili - fasce di rispetto stradale

- 51 - FASCE DI RISPETTO STRADALI
- 10 m
 - 20 m
 - 30 m
 - 45 m
 - 70 m

5.3 Regolamento Urbanistico Edilizio - RUE

Il RUE vigente, approvato con con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, rappresenta lo stato di fatto esistente e colloca le aree interessate dalla variante in parte in parte come strada e parcheggi di urbanizzazione e solo marginalmente in ambito agricolo AVP.

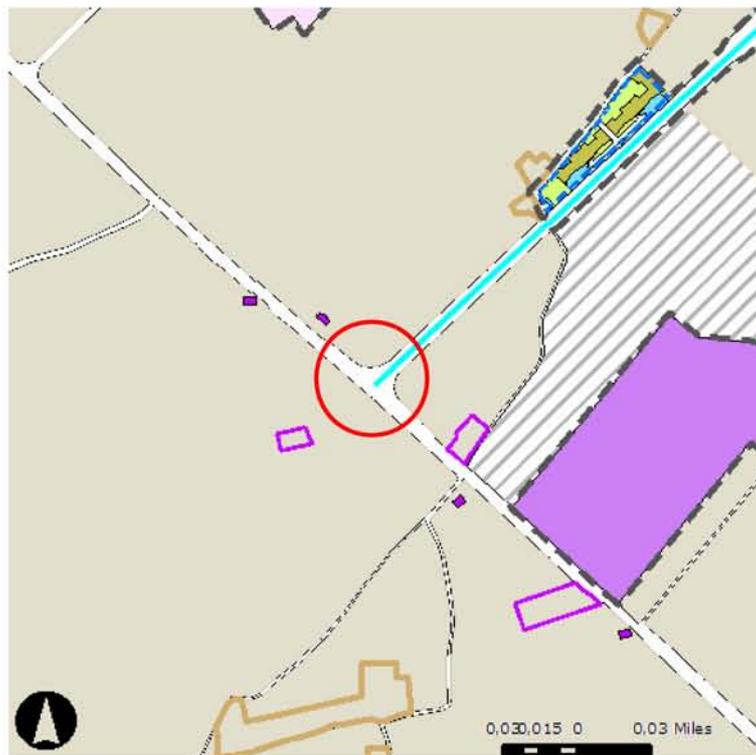


Fig. 5.6 tavola RUE

L'Amministrazione Comunale, pur essendo dotata di nuovi strumenti urbanistici (PSC e RUE), non è dotata di POC. Nel dicembre 2017 è stata approvata la nuova legge Regionale n. 24, che disciplina la tutela e l'uso del territorio ed introduce nuovi strumenti urbanistici abrogando al LR n. 20/00 e quindi la possibilità di approvare nuovi POC. Conseguentemente le competenze prima attribuite al POC circa la localizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico, vengono disciplinate dal procedimento unico di cui all'art. 53 della legge regionale 24/2017.

In merito alle opere pubbliche o di pubblico interesse e data la valenza ideogrammatica e non prescrittiva attribuita al PUG, la nuova procedura determina l'approvazione dell'opera conformando (localizzazione dell'opera) ed eventualmente adeguando la pianificazione vigente (PSC e RUE).

I procedimenti unici divengono quindi a tutti gli effetti atti urbanistici autonomi dalla restante strumentazione generale vigente e quindi usando lo stesso linguaggio dell'abrogata L.R. 20/2000 si possono di fatto considerare come POC specifici.

5.4 PUMS (adottato 2018) e "Delimitazione dei centri abitati e definizione e classificazione delle strade ai sensi del nuovo codice della strada D.LGS 30 aprile 1992, N.285."

L'Amministrazione Comunale di Rimini, ha adottato con delibera di Giunta Comunale n.417 del 20/12/2018, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, redatti nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di cui al Titolo II del D.Lgs. n. 152/2006, ai sensi delle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4/08/2017, relativo alla individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

Il PUMS è un piano di programmazione strategica che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di lungo periodo. Prevede verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, e si propone di soddisfare la domanda di mobilità delle persone attraverso l'individuazione di scelte strategiche e di azioni di intervento finalizzate a promuovere il ricorso a modalità di trasporto più sostenibili e a migliorare la qualità della vita nella città.

Con delibera di G. C. n. 149 del 28/04/2009 poi aggiornata con delibera di G. C. n. 330 del 22/09/2009 è stato approvata la "Delimitazione dei centri abitati e definizione e classificazione delle strade ai sensi del nuovo Codice della Strada D.LGS 30 aprile 1992, N.285.", successivamente aggiornata con delibere di G.C. n°322 del 25/10/2018 "Piano Urbano della Mobilita' Sostenibile (PUMS). Nuova classificazione delle strade." e n° 39 del 19/02/2019 "Piano Urbano della Mobilita' Sostenibile (PUMS). Nuova classificazione delle strade. Approvazione del nuovo elenco strade con classificazione funzionale (allegato 2bis) in sostituzione del precedente approvato con deliberazione di Giunta n. 322 del 25/10/2018, per correzione di mero errore materiale."

Tali documenti confermano la classificazione stradale già definita dal Quadro Conoscitivo del PSC (vd. Precedente paragrafo 5.2).

Le azioni strategiche del PUMS adottato rientrano in un quadro pianificatorio che include non solo lo sviluppo della mobilità sostenibile, ma coinvolge anche la qualità ambientale ed urbana, le relazioni sociali ed economiche che armonicamente dovranno interagire con il Piano; nell'ambito del sistema della mobilità urbana verrà anche dato spazio alle soluzioni per una logistica urbana più sostenibile nonché allo sviluppo di azioni di comunicazione, formazione e promozione di stili di vita più sani e attenti alle condizioni ambientali.

obiettivo generale	obiettivo specifico
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITA'	miglioramento del TPL
	diminuzione della congestione
	riequilibrio modale
	miglioramento accessibilità di persone e merci
	miglioramento dell'integrazione tra sviluppo del sistema di mobilità e sviluppo del territorio e della qualità urbana
	miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE	riduzione dei consumi di carburante tradizionale
	miglioramento qualità dell'aria
	riduzione inquinamento acustico
SOSTENIBILITA' SOCIO-ECONOMICA	riduzione dei costi legati alla mobilità (possesso e utilizzo auto)
	miglioramento inclusione sociale
	aumento soddisfazione della cittadinanza
	aumento tasso di occupazione
SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE	diminuzione dell'incidentalità stradale
	diminuzione del costo sociale dovuto all'incidentalità
	diminuzione del numero di incidenti con morti e feriti
	diminuzione del numero di incidenti con morti e feriti nei pedoni e ciclisti

L'intervento oggetto del presente documento, tramite la realizzazione di un tratto di pista ciclabile, potrà contribuire a:

- garantire un'elevata accessibilità alla città, con particolare riferimento ai servizi chiave, mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato, ed i servizi legati alla sosta;
- ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato, a favore di modi di trasporto a minore impatto, in particolare potenziamento dello spostamento in bicicletta, con realizzazione delle piste ciclopedonali, di servizi di deposito e noleggio bici e promozione dei percorsi sicuri casa-scuola e casa-lavoro;
- migliorare le condizioni di sicurezza, curando in maniera particolare le aree urbane e la protezione degli "utenti deboli", riducendo sia il numero degli incidenti, sia il numero di feriti e dei decessi.

Dall'immagine seguente, estratta dalla Linee Guida del PUMS (2016), appare evidente come l'area indagata sia carente di piste ciclopedonali che consentano di raggiungere la zona mare tramite un itinerario diretto e in sicurezza per chi proviene dalle zone poste a monte dell'Adriatica.

E' presente solamente la ciclabile a corsie riservate su via Verenin, il progetto quindi ha l'obiettivo di incrementare tale tratto di ciclabile consentendo, tramite la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale alla SS16, un attraversamento in sicurezza per i ciclisti provenienti da via del Rivo e dalla località Orsoleto diretti verso il mare.

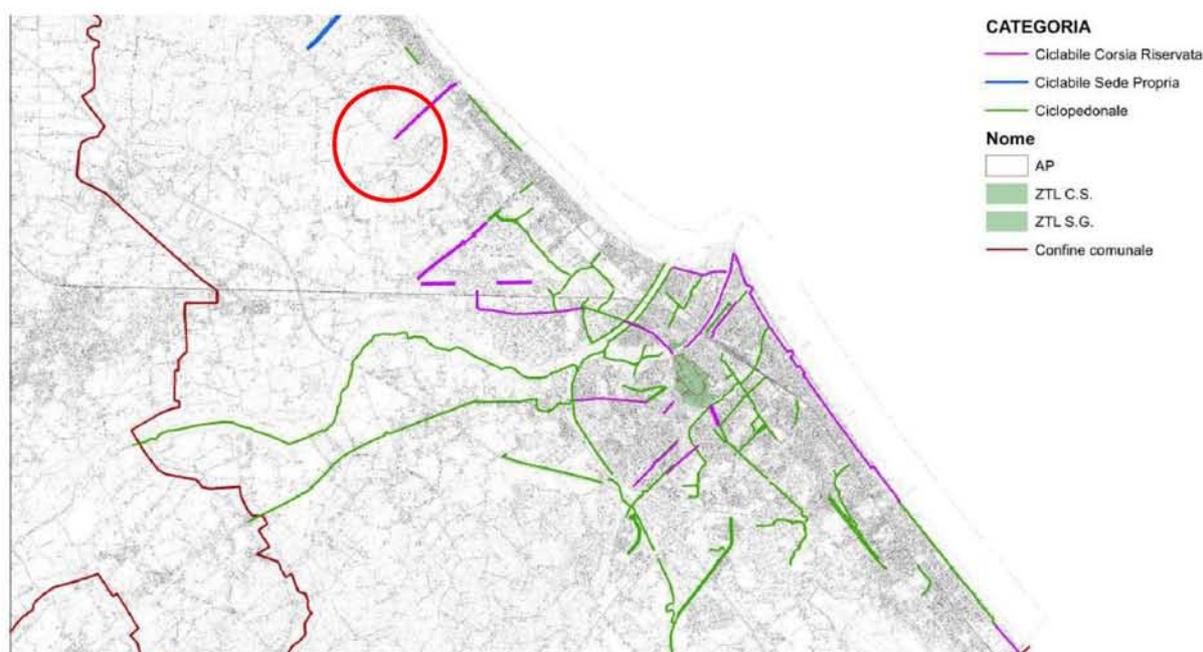


Fig. 5.7 Rete itinerari ciclabili_da Linee Guida PUMS

Il PUMS considera quindi strategica e prioritaria la realizzazione della rete di itinerari ciclabili prevista dal progetto Bicipolitana (paragrafo 3.2 del PUMS), in cui la ciclabile di via Verenin va ad innestarsi sull'itinerario n.1 "Lungomare", coincidente con la ciclovia Adriatica di rilievo regionale n. 37 e facente parte della rete nazionale di Bicalia n. 7.

La Bicipolitana richiamando l'idea di una metropolitana (fatta di assi e di nodi), viene intesa come un nuovo modo di vedere i percorsi ciclabili all'interno della città. Una serie di percorsi principali (assi colorati) messi in evidenza sul resto della rete, a realizzare specifici itinerari, individuano i tratti preferenziali che rappresentano la rete primaria.

La Bicipolitana è la rete strategica di percorsi ciclabili e ciclo-pedonali di ambito urbano caratterizzata da due livelli gerarchici: una struttura portante di itinerari distinti per colore e numero e una struttura secondaria di connessione. Tutti i percorsi sono funzionali agli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro intercettando diversi poli scolastici, lavorativi, commerciali, sportivi e intermodali. La rete è composta da otto percorsi di attraversamento e uno ad anello.

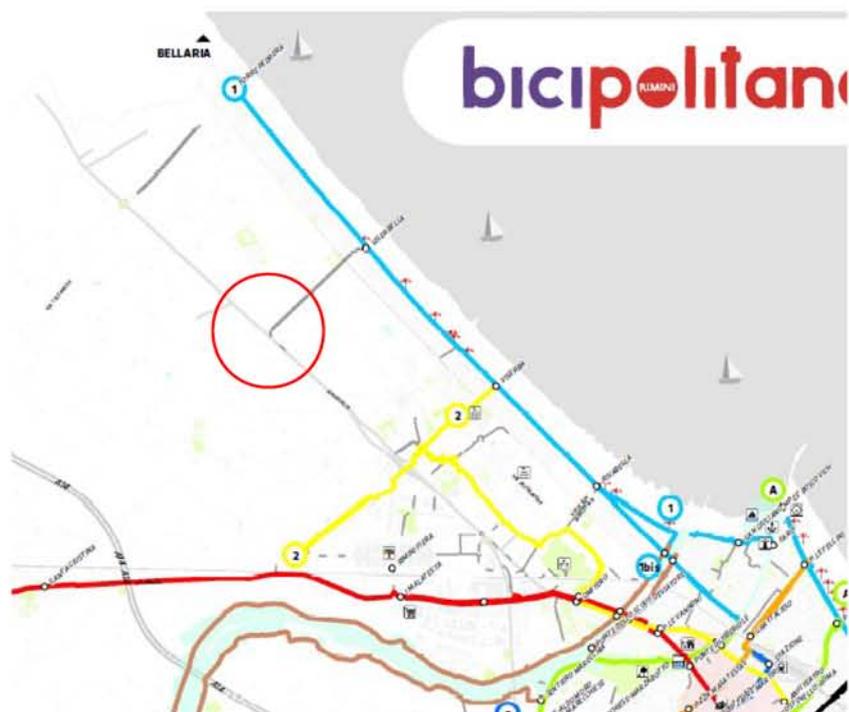


Fig. 5.8 Bicipolitana



Si pone i seguenti obiettivi:

- realizzare una rete di percorsi brevi continui, attrattivi, riconoscibili, accessibili e sicuri (220 km)
- favorire gli spostamenti casa-scuola e casa lavoro e verso i servizi
- ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato
- raggiungere lo split modale del 50% di spostamenti sostenibili

tramite l'attuazione delle seguenti linee di azione:

- completamento della rete dei percorsi ciclabili e ciclo-pedonali facenti parte della Bicipolitana in funzione ad un ordine di priorità d'intervento
- riqualificazione delle tratte esistenti
- messa in sicurezza dei punti critici
- interventi di ciclabilità diffusa
- ricucitura Bicipolitana con rete complementare

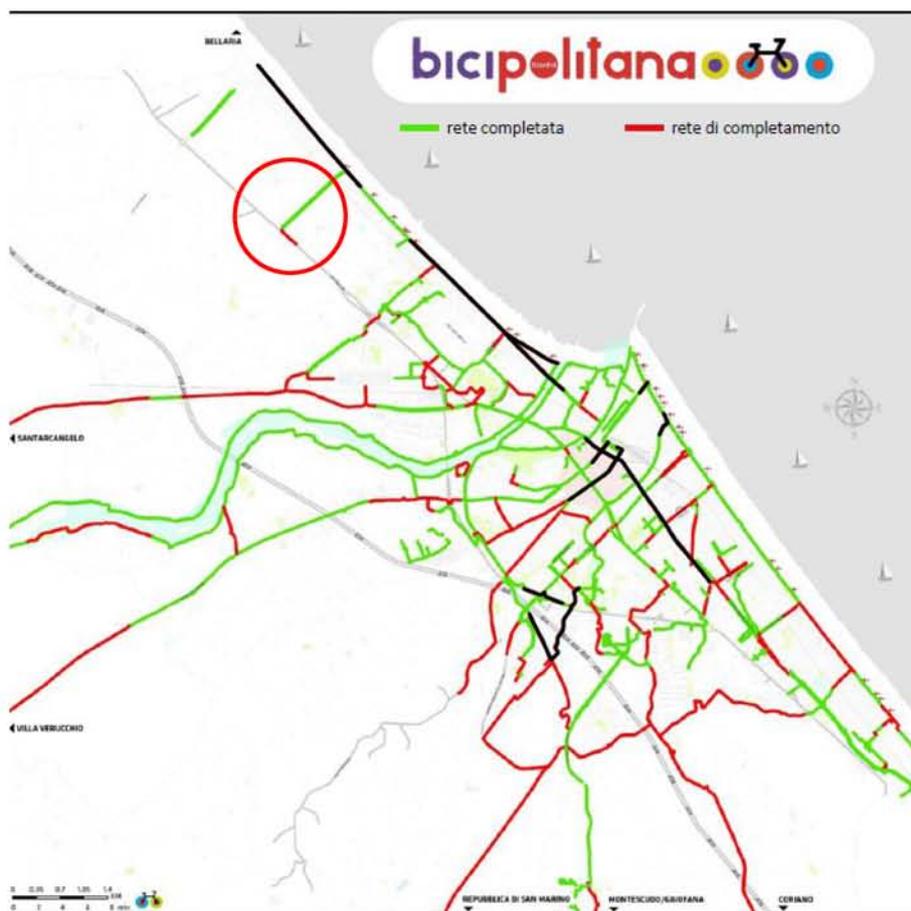


Fig. 5.9 Bicipolitana – confronto tra rete esistente e rete di completamento

Ulteriore importante obiettivo del PUMS riguarda la messa in sicurezza della SS16 Adriatica (paragrafo 4.2 del PUMS). La conurbazione di un'estesa area territoriale in frangia alla SS 16 (Adriatica) nel territorio della Provincia di Rimini ha conferito a detta arteria la funzione di asse portante viario da Nord verso Sud e di arteria di distribuzione del traffico locale, nel tempo sempre più intenso a causa della urbanizzazione intensiva delle aree gravitanti.

Peraltro, la recente assegnazione di nuove aree a destinazione industriale e commerciale, nonché la realizzazione dei poli fieristici e congressuale di Rimini e Riccione sono stati un'ulteriore causa di appesantimento della funzione primaria di collegamento che tale arteria è chiamata a svolgere, con conseguenze prevedibili sul comfort e sulla sicurezza di marcia per gli utenti.

Per le suddette considerazioni, avvalorate anche da uno studio di traffico redatto dall'Anas – Direzione Centrale Progettazione nel 2007, è indispensabile:

- dotare l'arteria di standard geometrici e funzionali adeguati ad una infrastruttura di tipo extraurbano principale;
- ridefinire il sistema degli accessi all'arteria, concentrando quelli diretti e connessi ad attività produttive e terziarie;

- organizzare le intersezioni con la viabilità di accesso al centro di Rimini e al sistema insediativo al contorno, favorendo la funzione di distribuzione dell'arteria e proteggendo gli attraversamenti per il collegamento tra le varie zone della conurbazione.

In attesa della realizzazione della variante alla SS16 è necessario quindi intervenire per migliorare la fluidificazione del traffico veicolare, attraverso investimenti mirati in nuove infrastrutture viarie e tramite l'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

La SS16, poiché dovrà assorbire buona parte dei flussi veicolari di attraversamento allontanati dalle aree litoranee e dal centro storico con gli interventi previsti dal PUMS, sarà oggetto quindi di numero di interventi di messa in sicurezza e di fluidificazione del traffico in modo da migliorare il livello di servizio dell'infrastruttura e garantire comunque elevati standard di sicurezza. I costi degli interventi saranno coperti dal Fondo di Sviluppo e Coesione (FSC).

Il primo intervento, fra quelli ricompresi dal FSC, prevede il prolungamento della via Tosca, l'attraversamento del Fosso Mavone con un nuovo ponte e la realizzazione di una nuova strada in adiacenza alla SS16 fino a collegarsi con una nuova rotatoria, senza quindi la necessità di realizzare un sottopasso alla SS16. Il secondo intervento riguarda l'area Rimini nord e si innesta all'interno dei lavori di riqualificazione del Parco del Mare Nord (da Torre Pedrera a Rivabella e dal lungomare alla ferrovia). Il terzo intervento è quello oggetto del presente documento relativo alla messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini – Rotatoria Via Grazia Verenin con costruzione di una nuova rotatoria nella intersezione tra la SS16 e la Via Verenin e sottopasso pedonale.

5.5 Zonizzazione Acustica Comunale – ZAC (2016), Mappatura Acustica Strategica (2017) e Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini (2018)

I tratti di strada interessati dal progetto, ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria C1 – Strada extraurbana secondaria per quanto riguarda la rotatoria ed i rami di innesto della SS16 e la via Verenin ed il nuovo tratto di viabilità di accesso al ghetto posto a monte dell'Adriatica verrà classificato come strada di categoria F – Strada Locale.

Per la definizione dei limiti assoluti di immissione per la classificazione del rumore stradale ai sensi del DPR 142/2004 "Disposizione per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare" la SS16 Adriatica rientra nella cat. Cb extraurbana secondaria.

La ZAC, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, inserisce il progetto in III e IV classe acustica.

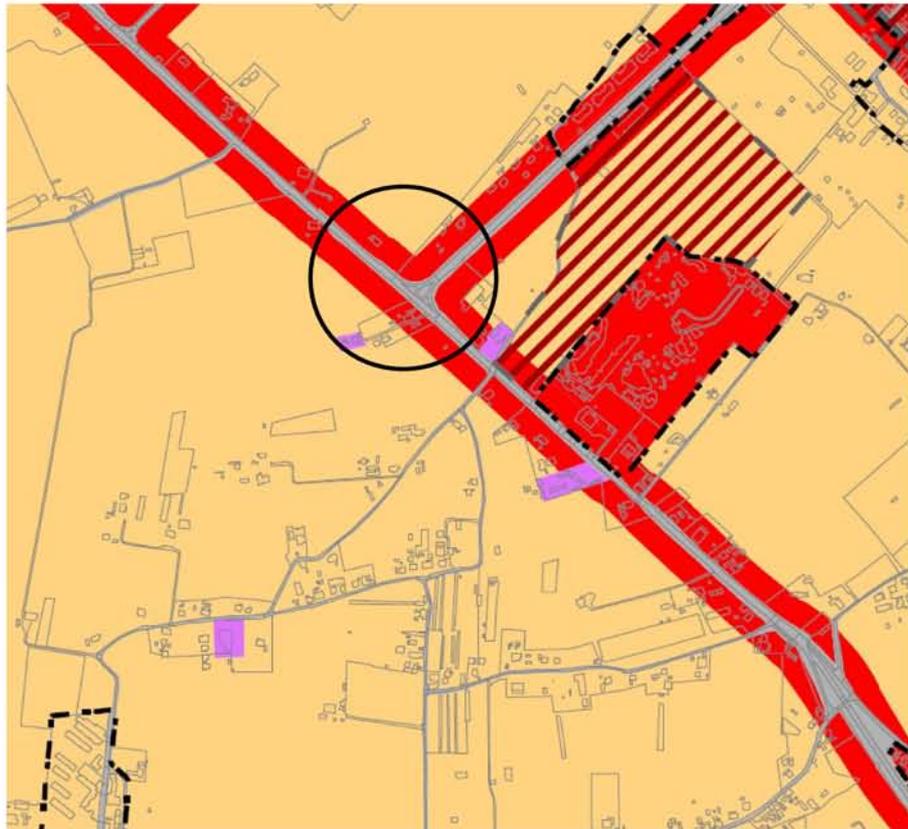


Fig. 5.10 Tavola di ZAC

Il Comune di Rimini, con deliberazione di Giunta Comunale n.224/2017, ha approvato l'aggiornamento della Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Rimini, quindi, sulla base dell'aggiornamento della Mappatura, ha elaborato l'aggiornamento del Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini, approvato con Delibera di giunta comunale n.315 del 23/10/2018, ai sensi del D. Lgs. n.194/2005 "Attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale".
(elaborati consultabili presso il sito web <http://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/ambiente-sviluppo-sostenibile-blu-economy/rumore/piani-e-progetti/>).

La Mappatura Acustica Strategica rappresenta la distribuzione dei livelli di rumore sul territorio comunale per effetto di tutte le sorgenti sonore previste. Nella Mappatura Acustica Strategica dell'agglomerato di Rimini sono stati presi in considerazione i seguenti contributi, trasmessi dagli enti gestori delle infrastrutture di trasporto:

- Mappatura acustica Autostrada A14;
- Mappatura acustica Strade Statali;
- Mappatura acustica Assi Ferroviari;
- Mappatura Acustica Strade Provinciali superiori ai 3.000.000 di veicoli/anno.

E' stato inoltre necessario elaborare, così come richiesto dal Decreto, la mappatura acustica del rumore da traffico sulle infrastrutture comunali e la mappatura acustica dei principali siti industriali presenti nel

Comune di Rimini. Attraverso la sovrapposizione delle mappe acustiche, elaborate per ogni singola sorgente sonora, è stata generata la Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Rimini.

La Mappatura Acustica Strategica ha dunque lo scopo di rappresentare la distribuzione dei livelli di rumore L_{den} (stima del livello di rumore nell'arco dell'intera giornata) e L_{night} (stima del livello di rumore notturno periodo 22-6) sul territorio per effetto di tutte le sorgenti sonore in esso presenti.

Nell'aggiornamento 2017, i cui risultati sono forniti secondo quanto richiesto ai sensi degli Allegati IV e VI della Direttiva Europea 2002/49/CE (recepita dal D. Lgs 194/2005), vengono riportate le stime sotto forma di istogrammi e tabelle (assolute e percentuali) del numero delle persone residenti e degli edifici di tipologia residenziale esposti agli intervalli L_{den} e L_{night} previsti dalla suddetta normativa. Per entrambe le elaborazioni, le percentuali sono espresse rispetto al numero di abitanti attribuito agli edifici ricadenti nell'area di calcolo definita come l'intero territorio comunale di Rimini, e quindi esposti alla rumorosità prodotta dalle varie sorgenti oggetto di mappatura. Dalle analisi svolte emergono i seguenti dati relativi alle percentuali di popolazione esposta e considerando gli indicatori previsti dalla Direttiva Europea.

Tabella 2 – Dati riepilogativi della mappatura acustica

Codice Agglomerato	Contributo	% pop $L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$	% pop $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	% pop $L_{NIGHT} < 50 \text{ dB(A)}$	% pop $L_{NIGHT} > 60 \text{ dB(A)}$
IT_a_ag00035	ROAD + MAJOR ROAD	49.1	14.5	62.9	6.4
IT_a_ag00035	MAJOR ROAD	79.6	6.4	84.4	3.9
IT_a_ag00035	INDUSTRY	99.4	0.0	100.0	0.0
IT_a_ag00035	OVERALL SOURCES	45.2	15.6	39.2	9.1

Alla base delle procedure da mettere in atto per la redazione del Piano d'Azione c'è l'individuazione delle "aree critiche", intese in generale come le aree in cui risulta elevato non solo il livello sonoro, ma anche il numero di persone esposte al rumore. Queste sono state individuate mediante la combinazione dei seguenti aspetti:

- ✓ superamento dei limiti previsti dalla vigente normativa;
- ✓ individuazione delle aree ad elevata densità di popolazione residente, o attribuibile ad edifici di tipologia sensibile (ovvero, numero di iscritti per gli edifici scolastici, numero di posti letto per gli edifici sanitari).

Con l'aggiornamento del Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini – 2018, si è proceduto quindi a suddividere l'agglomerato di Rimini in zone "con" ed in zone "senza" superamento.

Nell'immagine riportata di seguito, le zone verdi rappresentano quelle dovute a superamenti generati da strade "principali", mentre quelle gialle da strade "secondarie": le zone in bianco sono ovviamente prive di superamenti.

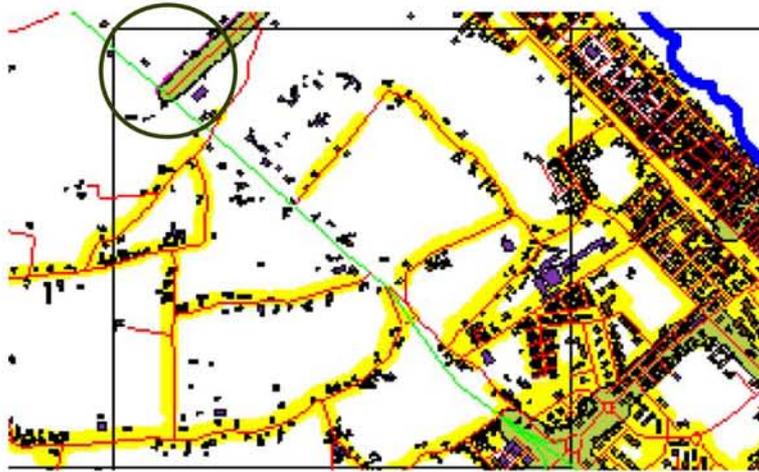


Fig. 5.11 Individuazione delle zone con superamento nell'agglomerato di Rimini

Di seguito si riportano due stralci delle Mappe acustiche del rumore stradale (Road) post-operam, per periodo diurno e notturno, allegate al Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini – aggiornamento 2018.

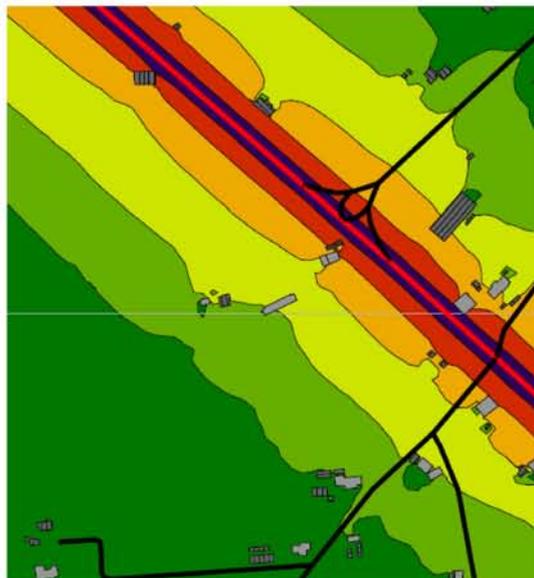


Fig. 5.12 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) Lden post operam

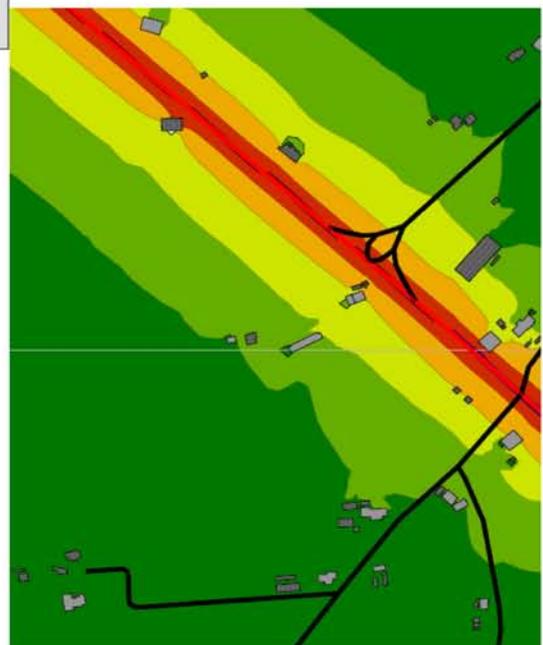


Fig. 5.13 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) L_{night} post operam

5.6 PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti

La Regione, partendo da una valutazione dei risultati conseguiti con il PRIT98, ha avviato NEL 2015 il percorso per l'elaborazione del nuovo PRIT 2025, che sta seguendo l'iter previsto dall'art. 5 bis L.R. 30/1998 (e s.m.i.) per la sua approvazione, nonché le disposizioni della L.R. 20/2000.

L'Assemblea legislativa ha esaminato il Piano e lo ha adottato con Delibera n. 214 del 10/07/2019, successivamente il PRIT 2025 è stato pubblicato e oggetto di osservazioni. Con Delibera di Giunta Regionale n. 1696 del 14 ottobre 2019 la Giunta ha controdedotto il Piano e lo ha inviato all'Assemblea legislativa per l'approvazione finale.

Le strategie principali del piano, da cui discendono obiettivi ed azioni operative di piano, sono le seguenti:

- Conferma dell'importanza della pianificazione per agire in maniera integrata.
- Conferma dell'impianto infrastrutturale del Prit98 e definizione degli elementi base per l'apertura di un nuovo ciclo di pianificazione.
- Promozione della mobilità sostenibile, articolata nelle diverse componenti (sociali, economiche, ambientali) e valutata sulle esigenze di tutti.
- Organizzazione gerarchica delle infrastrutture, intesa dal punto di vista del ruolo per l'accessibilità territoriale (locale, regionale, nazionale) e non delle priorità d'intervento.
- Priorità alla manutenzione e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente.
- Necessità di valutazioni sulla qualità e benefici da porre a base delle scelte di nuove infrastrutture.
- Coordinamento con la pianificazione urbanistica: verifica della sostenibilità del sistema insediativo (nuovo o rigenerato) rispetto al sistema della mobilità.
- Integrazione degli obiettivi del Prit-2025 con quelli del PAIR 2020 e del PER.
- Opportunità di una programmazione pluriennale degli interventi coordinata per tutti i settori.
- Definizione della componente infrastrutturale del PTR.

Fra gli obiettivi che si pone il PRIT 2025 sulla Rete di base principale, tra cui rientra anche la SS16, sono generalmente ammessi gli interventi finalizzati:

- alla messa in sicurezza delle arterie, supportati da apposite analisi di incidentalità e analisi preventive di sicurezza. Le intersezioni tra gli assi della Rete di Base dovranno essere di norma realizzate con soluzioni a rotatoria, previa verifica della loro compatibilità ai fini della sicurezza con la tipologia dei traffici, nonché con i vincoli insediativi o morfologici;
- alla riqualificazione della piattaforma, e al miglioramento della qualità del deflusso in relazione alle sue caratteristiche funzionali, sulla base di appositi studi di traffico: sistemazione degli accessi laterali, regolazione delle intersezioni, realizzazioni di corsie per il trasporto pubblico, mobilità ciclopedonale, rettifiche locali del tracciato e/o adeguamento delle caratteristiche geometriche, opere per l'eliminazione di

passaggi a livello o altri restringimenti localizzati);

- alla moderazione del traffico e miglioramento dell'accessibilità urbana, supportati da appositi studi di traffico che evidenzino le criticità, gli obiettivi da raggiungere e l'efficacia delle soluzioni progettuali adottate, e integrati da azioni correlate per il miglioramento e/o la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclo - pedonale;

- varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica e interventi di ripristino a seguito di eventi eccezionali e/o di fenomeni calamitosi anche a carattere continuativo, limitatamente all'area interessata dagli stessi.

5.7 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) della Regione Emilia-Romagna è stato approvato con deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 dalla Assemblea legislativa ed è entrato in vigore il 21 aprile 2017 e prevede di raggiungere entro il 2020, importanti obiettivi di riduzione delle emissioni dei principali inquinanti (rispetto al 2010 è prevista la riduzione del 47% per le polveri sottili (PM10), del 36% per gli ossidi di azoto, del 27% per ammoniaca e composti organici volatili e del 7% per l'anidride solforosa) che permetteranno di ridurre del 63% la popolazione esposta al rischio di superamento dei limiti consentiti per il PM10, riducendola di fatto al solo 1%.

Tra i principali obiettivi del PAIR vi è quello relativo all'incremento delle piste ciclabili. In tal senso registra per Rimini una dotazione –pro capite- di piste ciclabili inferiore alla media dei capoluoghi provinciali dell'Emilia Romagna e pone un obiettivo ambizioso di quasi triplicare tale dotazione per il 2020.

Gli interventi previsti dal progetto Bicipolitana e dal PUMS adottato sono quindi in linea con gli obiettivi fissati dal PAIR che fissa il target da raggiungere in 1,5 metri/abitante di piste ciclabili entro il 2020.

Per quanto attiene a quanto previsto agli articoli 8, comma 1 e 20, comma 2 delle NTA del PAIR 2020 relativamente alla seguente disposizione: *“La valutazione ambientale strategica dei piani e programmi, generali e di settore operanti nella Regione Emilia-Romagna di cui al Titolo II, della Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 non può concludersi con esito positivo se le misure contenute in tali piani o programmi determinino un peggioramento della qualità dell'aria.”* si applicano le indicazioni riportate nella circolare della Regione Emilia-Romagna di cui al PG/2014/448295 del 25/11/2014. In particolare quanto riportato nella seconda parte del punto 2 dell'elenco a pag. 2 di tale circolare che riporta quanto segue:

“Per quanto riguarda le varianti a piani o programmi esistenti la norma si applica solo a varianti aventi carattere di variante generale dello strumento che quindi implicano una revisione complessiva delle previsioni e degli effetti del piano/programma. Sono invece escluse dal campo di applicazione le varianti specifiche ai piani/programmi che riguardano singoli interventi o singole opere con particolare riferimento a

5.8 Piano di Assetto Idrogeologico PAI – variante 2016 e PGRA – Piano Gestione Rischio Alluvioni

La pianificazione di bacino vigente è costituita dal "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Interregionale Marecchia Conca"(P.A.I.) adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione n. 2 del 30 marzo 2004, e approvato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione della Giunta Regionale n.1703/2004, dalla Regione Marche con deliberazione del Consiglio Regionale n. 139/2004, dalla Regione Toscana con deliberazione del Consiglio Regionale n. 1150/04.

Nel 2016 è stato adottato il Progetto di Variante al PAI, con deliberazione di Comitato Istituzionale n. 1 del 27 aprile 2016, di cui di ns. interesse, per l'intervento oggetto del presente documento, risultano essere:

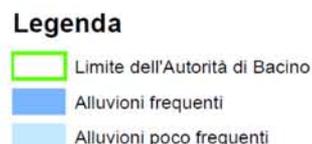
- l'aggiornamento delle Norme e variazioni cartografiche degli ambiti di Piano,
- l'aggiornamento ed integrazione territoriale delle perimetrazioni di aree a rischio idrogeologico molto elevato ed elevato,
- l'aggiornamento cartografico delle fasce ad alta vulnerabilità idrologica nel territorio della Regione Emilia-Romagna;
- la riedizioni con adattamenti agli ambiti già definiti nel PGRA (Piano di Gestione Distrettuale Rischio Alluvioni dell'Appennino Settentrionale - art. 7 Direttiva 2007/60/CE e D.Lgs. 49/2010 - UoM - ITI01319 approvato con deliberazione n°. 235 del 3 marzo 2016 dal Comitato Istituzionale Integrato dell'Autorità di Bacino Nazionale Arno) delle fasce di pericolosità e ambiti di rischio fluviale;
- il coordinamento del PGRA nel PAI.

Le "Mappe pericolosità reticolo secondario di pianura, scala 1:25000" (Tavole 5.1,5.2,5.3) del "Progetto di Variante 2016 del PAI" rappresentano la delimitazione della aree potenzialmente inondabili per eventi frequenti (Tr minore o uguale a 50 anni) e poco frequenti (Tr fino a 200 anni), come previsto dalla DIR. EU 2007/60/CE art.6, relativamente all'ambito del reticolo idrografico minore di bonifica.

Il "Progetto di Variante 2016 del PAI" recependo le tavole del DGRA colloca l'area d'intervento all'ambito Alluvioni poco frequenti ai sensi dell'art. 20 comma 3 lett. B delle NTA del PAI (bassa probabilità P2). Non sono previsti interventi di alcun tipo per il progetto oggetto del presente documento.



Fig. 5.14 stralcio della Tavola 5.1 Mappe pericolosità reticolo secondario di pianura



6. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

L'Amministrazione Comunale, pur essendo dotata di nuovi strumenti urbanistici (PSC e RUE), non è dotata di POC. Nel dicembre 2017 è stata approvata la nuova legge Regionale n. 24, che disciplina la tutela e l'uso del territorio ed introduce nuovi strumenti urbanistici abrogando al LR n. 20/00 e quindi la possibilità di approvare nuovi POC. Conseguentemente le competenze prima attribuite al POC circa la localizzazione delle opere pubbliche e di interesse pubblico, vengono disciplinate dal procedimento unico di cui all'art. 53 della legge regionale 24/2017.

In merito alle opere pubbliche o di pubblico interesse e data la valenza ideogrammatica e non prescrittiva attribuita al PUG, la nuova procedura determina l'approvazione dell'opera conformando (localizzazione dell'opera) ed eventualmente adeguando la pianificazione vigente (PSC e RUE).

I procedimenti unici divengono quindi a tutti gli effetti atti urbanistici autonomi dalla restante strumentazione generale vigente e quindi usando lo stesso linguaggio dell'abrogata L.R. 20/2000 si possono di fatto considerare come POC specifici.

L'approvazione del progetto con tale procedura può determinare variazione della strumentazione territoriale e urbanistica vigente, che nel caso specifico del Comune di Rimini è costituita dal PSC e RUE, oltre all'apposizione di vincolo espropriativo ed alla conseguente dichiarazione di pubblica utilità.

In base a quanto brevemente descritto questo progetto, in conformità al comma 2 dell'art.53, determina:

- approvazione del progetto definitivo e quindi acquisizione di tutte le autorizzazioni comunque denominate per la realizzazione dell'opera,
- localizzazione dell'opera pubblica,
- variante al PSC, tavola dei Vincoli e RUE,
- variante ZAC,
- apposizione di vincolo espropriativo
- la dichiarazione di pubblica utilità.

6.1 Variante PSC

Il PSC classifica le aree interessate dall'intervento in territorio rurale in "Ambiti ad Alta Vocazione Produttiva Agricola" e definisce l'attuale SS 16 quale "Asse primario urbano/suburbano di penetrazione", mentre la via Grazia Verenin quale "Strade di penetrazione esistenti".

Il PSC all'art. 6.10 stabilisce che le previsioni grafiche del PSC, relative alle infrastrutture per la mobilità di previsione e quelle esistenti, hanno un valore di schematizzazione della rete e di indicazione di larga massima, pertanto la realizzazione di una rotonda è compatibile ancorché non prevista come segno grafico nella tavola PSC.3, che comunque al fine di garantire coerenza e uniformità di lettura sarà modificata con l'inserimento della indicazione grafica della rotatoria di progetto.

Le modifiche al PSC riguardano quindi le seguenti tavole:

- stralcio QC C.3: Classificazione della rete stradale da nuovo codice della strada;
- stralcio PSC.3: Schema di assetto della mobilità ed ambiti normativi,
- stralcio PSC.2: Strategie di qualificazione del territorio;
- stralcio VIN 4.1: Vincoli infrastrutturali attrezzature, impianti tecnologici servizi militari e civili, fasce di rispetto stradali.

Il PSC verrà variato nelle **tavole PSC.3** – Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi – e **PSC 2** - Strategie di qualificazione del territorio - rappresentando il nuovo tracciato come proposto con la presente variante (si rimanda alle tavole di variante allegate al progetto oggetto di Procedimento Unico). Nello specifico viene recepita in entrambe le tavole PSC 2 e PSC 3 la sostituzione di un'intersezione a T con una rotatoria, al fine di garantire la coerenza tra le tavole del PSC



Fig.6.1 stralcio variante tav.PSC 3

Inoltre viene aggiornato il Quadro Conoscitivo nella **tavola QC C.3** - Classificazione della rete stradale da nuovo codice della strada -, inserendo la nuova strada locale e comunale di tipo F di collegamento al ghetto posto a monte della SS16 nei pressi dell'intersezione con via Verenin e l'inserimento della rotatoria quale strada extraurbana secondaria già classificata come C.



Fig.6.2 stralcio variante tav. QC C.3

La variante comporta anche l'aggiornamento della **tavola dei vincoli VIN 4.1** - Vincoli infrastrutturali attrezzature, impianti tecnologici servizi militari e civili, fasce di rispetto stradali - proprio in relazione alla determinazione delle fasce di rispetto stradali di 45 ml (nuova rotatoria, classificata tipo C) e 20 ml (nuova

strada, classificata tipo F) conseguenti alla modifica indicata nella tavola di Quadro Conoscitivo C.3 sopracitata. Si segnala che il tratto di SS16 in applicazione dell'art. 11.9 di PTCP dovrà osservare l'incremento determinato dal PRIT che prescrive una fascia di 45 ml.

Fig.6.3 stralcio variante tav. VIN 4.1



6.2 Variante RUE

Il RUE disciplina gli interventi sull'esistente dettandone la disciplina particolareggiata degli usi e delle trasformazioni ammissibili; agli effetti urbanistici, l'approvazione di un progetto definitivo poiché comporta dichiarazione di pubblica utilità viene rappresentato nel RUE per il quale determina quindi variante.

La variante al RUE riguarda la **tavola 1.4 - Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale** - e comporta l'inserimento delle aree necessarie alla rotatoria e al nuovo asse di accesso agli edifici esistenti a monte della SS16 in corrispondenza della rotatoria, nonché dei nuovi percorsi ciclopedonali adiacenti, rappresentandole come strade e parcheggi di urbanizzazione.

Tale variante determina modifica del sub ambito AVP in "Strade e parcheggi di urbanizzazione" e prevede l'inserimento di un perimetro che individua tutta l'area di progetto sottoposta a procedimento unico.

Le modifiche al RUE riguarda quindi la seguente tavola:

- stralcio Tavola 1.4: Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale.



Fig.6.4 stralcio variante RUE tav.1.4

Il progetto, interessando aree di proprietà privata comporta localizzazione dell'opera, apposizione di vincolo espropriativo e dichiarazione di pubblica utilità, come risulta dalla tavola urbanistica relativa alla Localizzazione dell'opera pubblica elaborato art.10 della LR n. 37/2002. Si rimanda alla Relazione Urbanistica per la disamina di dettaglio relativa all'apposizione di vincolo espropriativo.

6.3 Variante ZAC

L'aggiornamento della **ZAC** consiste nell'inserimento della IV° classe acustica, per le aree prospicienti (50 metri per lato della strada) il nuovo raccordo stradale tra la SS16 e il prolungamento di via Tosca (tratto dalla nuova rotatoria sulla SS16 alla nuova rotatoria di collegamento con via Tosca), ad esclusione dei ricettori presenti, attualmente in classe III° nello stato di fatto.

Ciò in considerazione del fatto che, come si evince dalla relazione tecnica di progetto, i tratti di strada interessati dal progetto, quali via Tosca e via Cerasolo, rientrano, ai sensi del D.Lgs. 285/92 (Nuovo Codice della Strada e del Regolamento Applicativo), nella categoria E (urbana di quartiere), mentre il nuovo raccordo stradale tra la SS16 e il prolungamento di via Tosca (tratto dalla nuova rotatoria sulla SS16 alla nuova rotatoria di collegamento con via Tosca), rientra nella categoria C1.

La Direttiva Regionale n.2053/2001 "Criteri e condizioni per la classificazione acustica del territorio, ai sensi del comma 3 dell'art.2 della L.R. n.15/2001", prevede, per le aree prospicienti le infrastrutture viarie (fascia

di 50 metri per lato), l'attribuzione della IV classe acustica per le strade di tipo C e l'attribuzione della III° classe acustica per le strade di tipo E.

Il progetto riguardante il procedimento unico in oggetto comporta il seguente aggiornamento alla Zonizzazione Acustica Comunale:

- inserimento della IV° classe acustica, per le aree prospicienti (50 metri per lato della strada) la nuova rotatoria sulla SS16, all'incrocio con la Via Grazia Verenin, ad esclusione di eventuali ricettori presenti, attualmente in classe III°.



Fig.6.5 stralcio variante ZAC Tav.2.2

I predetti aggiornamenti comportano pertanto la modifica della **Tavola ZAC 2.2** (scala 1:5.000) e il conseguente adeguamento della Tavola generale della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC 1 scala 1:20.000).

7. VERIFICA DI PERTINENZA E COERENZA DEI CRITERI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE

7.1 Verifica di pertinenza

Per questo paragrafo è stato preso a riferimento il contenuto dell' All. I, punto 1 degli Allegati alla Parte II, del D.Lgs. 152/2006:

a) In quale misura il Piano/Programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse:

- individua il quadro di riferimento per la realizzazione di altri progetti?	SI	NO
<u>SOLO SE SÌ</u>		
perchè costituisce il quadro di riferimento in termini di:		
· ubicazione	SI	NO
· natura	SI	NO
· dimensioni	SI	NO
· condizioni operative	SI	NO
· ripartizione di risorse	SI	NO
La Variante riguarda la modifica di una viabilità esistente di categoria C, tramite la trasformazione da un'intersezione a T ad una rotatoria e la realizzazione di breve tratto di nuova viabilità di categoria F, necessaria a garantire il collegamento du un ghetto costituito da pochi fabbricati. Pertanto questo criterio può essere considerato NON PERTINENTE.		

b) In quale misura il Piano/Programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati:

- la variante specifica elementi che dovranno essere considerati e che determineranno modifiche in altri Piani/Programmi ?	SI	NO
Se sì quali?	La Variante riguarda una modifica di viabilità esistente che comporterà un adeguamento del PSC, delle Tavole dei vincoli, del RUE e della ZAC.	
La Variante comporterà un adeguamento del PSC, delle Tavole dei vincoli, del RUE e della ZAC, pertanto questo criterio può essere considerato PERTINENTE.		

c) La pertinenza del Piano/Programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile:

Nel caso di Variante preso in esame questo criterio può essere considerato PERTINENTE, in quanto si viene a realizzare un tratto di pista ciclabile che mette in connessione l'area posta a monte della SS16 (località Orsoleto) con la ciclabile di via Verenin che va ad innestarsi sull'itinerario n.1 "Lungomare", coincidente con la ciclovia Adriatica di rilievo regionale n. 37 e facente parte della rete nazionale di Bicalia n. 7.

d) I problemi ambientali pertinenti al Piano/Programma:

Nel caso di Variante preso in esame questo criterio può essere considerato PERTINENTE.

Il complesso della cartografia del P.T.C.P. riportato definisce che l'area oggetto di intervento deve rispettare le indicazioni relative ai seguenti ambiti urbanistici:

- ambiti rurali ad "alta vocazione produttiva" (Art.9.8 delle NTA del PTCP);
- "Elementi lineari" della Carta Forestale della Provincia (art.5.1 comma 8bis delle NTA del PTCP);

Inoltre deve essere preso in considerazione il possibile impatto acustico sui recettori esistenti e dovranno essere adeguatamente trattate le acque meteoriche incidenti sulla viabilità.

e) La rilevanza del Piano/Programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque):

Nel caso di Variante preso in esame questo criterio può essere considerato PERTINENTE, per quanto riguarda l'attuazione del PAIR 2020 e del PUMS (Bicipolitana) in merito all'estensione della rete ciclabile, il PRIT 2025 relativamente alla fluidificazione del traffico e alla messa in sicurezza di intersezione su Strada Statale.

7.2 Verifica di coerenza

Di seguito si riporta una tabella che mette a confronto degli obiettivi del PTCP e del PSC, nonché la verifica di coerenza che dimostri il loro raggiungimento. Tale tabella è ripresa da quella presente nel documento di Valsat del PSC approvato nel 2016.

	OBIETTIVI del PTCP			
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE				
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE	Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa	Limitare il consumo di suolo	Assunzione dell'estensione del territorio urbanizzabile previsto dal PRG pre-vigente, come limite quantitativo per il PSC. Prevedere una parziale, anche se modesta, riduzione delle superfici urbanizzabili del PRG pre-vigente	NON PERTINENTE
		Formulare uno scenario demografico non necessariamente tendenziale ma misurato in termini di sostenibilità ambientale e territoriale	Dimensionamento del PSC per un'offerta abitativa massima di 5.000 alloggi , di cui 1.000 attuabili tramite intervento diretto regolati da RUE	
		Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa economica per l'agricoltura e per il turismo	Ridimensionamento delle possibilità di nuova costruzione o ampliamento di edifici nel territorio rurale da parte di soggetti non imprenditori agricoli	
	Qualità ambientale degli insediamenti	Garantire la sostenibilità ambientale dell'insediamento turistico e residenziale	Fare carico a tutti i nuovi interventi insediativi di contribuire pro-quota a finanziare il Piano di adeguamento del sistema fognario comunale	NON PERTINENTE
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Realizzazione del Parco del mare coinvolgendo porzioni di arenile e parti di territorio urbanizzato	Rifunzionalizzazione dell'attuali sede viarie dei lungomare, creazione di nuovi parcheggi di attestamento	NON PERTINENTE
		Recuperare un forte deficit di aree urbane a verde	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi applicando la perequazione urbanistica	NON PERTINENTE
		Salvaguardare i residui varchi a mare	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività delle aree libere residue applicando la perequazione urbanistica	
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Realizzare fasce di ambientazione delle principali nuove infrastrutture	Realizzazione della fascia di ambientazione della nuova SS16	Il PSC prevede che tutti i progetti di nuove strade siano necessariamente accompagnati dal progetto di adeguate fasce di ambientazione paesaggistica e di mitigazione dell'impatto acustico, attraverso la modellazione del terreno e la piantumazione di essenze arboree e arbustive. Il progetto in variante prevede un progetto del verde e di inserimento paesaggistico.
	Massima limitazione della dispersione insediativa	Salvaguardare il territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	Adeguamenti alle disposizioni dettate dalle norme sovraordinate	NON PERTINENTE

	OBIETTIVI del PTCP	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI			
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Salvaguardare e migliorare la biodiversità	Prevedere un disegno della rete ecologica, mediante l'attuazione dei progetti individuati dal Masterplan Strategico, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	NON PERTINENTE
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Valorizzare le risorse paesaggistiche	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	NON PERTINENTE
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Proseguire verso monte il Parco Marecchia	Intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive	NON PERTINENTE
	Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica	Salvaguardare la pericolosità geomorfologica e idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	NON PERTINENTE
	Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche	Salvaguardare la qualità e la quantità delle risorse idriche	Riguardo alla qualità individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione	NON PERTINENTE in quanto non ricada in tali aree di rispetto. Vengono attuate strategie di tutela delle acque
	Riduzione del rischio sismico	Riduzione del rischio sismico	Individuare le aree di possibile amplificazione del rischio sismico e dettare disposizioni per la riduzione del rischio.	NON PERTINENTE
		Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	individuare la messa in sicurezza sismica quale obiettivo d'interesse pubblico	NON PERTINENTE
	Risparmio energetico	Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	Individuare incentivi urbanistici per gli interventi di ammodernamento del patrimonio edilizio al fine di aumentare l'efficienza energetica, indicando l'efficientamento energetico come obiettivo d'interesse pubblico	NON PERTINENTE
		Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico	Il PSC ha evidenziato che il grosso degli impatti atmosferici deriva dal traffico ed in minor misura dalle attività industriali e civili. Il comune di Rimini ha intrapreso una serie di azioni atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico a cui si è affiancato il PUMS che ha individuato una serie di azioni finalizzate al potenziamento del trasporto pubblico, al potenziamento delle reti ciclo-pedonali e alla promozione del recupero di aree soggette a

	OBIETTIVI del PTCP	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI			
	Miglioramento della qualità dell'aria	contribuire alla realizzazione di una città mobile senz'auto	Implementazione della rete delle piste ciclabili, mediante interventi che prevedono: completamento dei percorsi extraurbani, completamento della circonvallazione urbana "Anello verde", miglioramenti e qualificazione delle piste urbane.	riqualificazione e a verde per il miglioramento della qualità dell'aria. Il progetto in variante non prevede modifiche dei flussi di traffico esistenti, am tramite gli interventi del verde e di inserimento paesaggistico potrà giovare localmente. Inoltre andrà a realizzare il tratto di pista ciclabile che mette in connessione l'area posta a monte della SS16 (località Orsoleto) con la ciclabile di via Verenin che va ad innestarsi sull'itinerario n.1 "Lungomare", coincidente con la ciclovia Adriatica di rilievo regionale n. 37 e facente parte della rete nazionale di Bicitalia n. 7.

	OBIETTIVI del PTCP			
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA				
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città.	Tutela delle attività commerciali nelle strade a maggiore valenza commerciale e turistica. Nuova disciplina degli interventi commisurata alla qualità architettonica dei fabbricati	NON PERTINENTE
		Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	Progetti speciali di restauro del patrimonio architettonico emergente e di messa in valore delle risorse archeologiche	
		Valorizzare il Porto-Canale	Con azioni di riordino della mobilità veicolare e con l'attuazione dei progetti: Anello verde, riqualificazione del bacino del ponte Tiberio, ecc.	
		Esaltare l'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti	Trasformare le aree dismesse e dismessibili al contorno della stazione ferroviaria di Rimini favorendo la connessione tra il centro e la marina	
	Massimo sviluppo delle potenzialità insediative interne al sistema urbano esistente	Utilizzare i vuoti interstiziali	Individuare ambiti da riqualificare e destinare all'incremento delle dotazioni di spazi pubblici e in parte all'edificazione le aree inedificate e le interstizioni all'area urbana	NON PERTINENTE
	Qualità ambientale degli insediamenti	Qualificazione ambientale degli insediamenti	Attuare azioni indirette attraverso l'allontanamento dei traffici di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate	NON PERTINENTE
Le attrezzature per il turismo	Qualificare la città turistica costiera	Stimolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti estesi di nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città.	NON PERTINENTE	

	OBIETTIVI del PTCP			
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	riqualificare le frazioni della città lineare turistica	Mediante l'attribuzione di funzioni specialistiche incentrate sul wellness e sulla vita sana, attivando interventi di riqualificazione dei centri mediante l'analisi degli aspetti caratterizzanti	NON PERTINENTE
		"Parco del Mare": offrire un nuovo esteso spazio urbano strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive	Trasformazione e qualificazione ambientale di tutta la fascia dei Lungomare attraverso progetti di dettaglio per tratti organici che comprendano non solo il sedime stradale dei Lungomare ma anche la prima fascia di arenile e tutte le aree libere comunali e demaniali a monte della strada, oltre ove possibile, aree private	
		Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" (e l'arenile) e la città	Riducendo il carico insediativo antropico attualmente gravante sulla spiaggia per trasferirlo nelle porzioni immediatamente retrostanti	
		Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa	Mediante una nuova progettazione di piazza Kennedy che consenta di collegare definitivamente il parco al mare	
		Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive	
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Migliorare le condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale	Realizzare l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopass il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio	NON PERTINENTE
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Qualificare le aree al contorno delle fermate del TRC		NON PERTINENTE
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario	Realizzazione di sottopassi idonei ai pedoni e alle due ruote.	NON PERTINENTE

	OBIETTIVI del PTCP			
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'				
OBIETTIVI DI MIGLIORAME	Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale, prossimamente si auspica la realizzazione della nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	Il progetto in variante, in attesa della realizzazione della nuova SS16, ha lo scopo di messa in sicurezza e di fluidificazione del traffico dell'intersezione con Via Verenin
		Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori di fluidificazione degli attuali assi nord sud, con la riqualificazione dell'area stazione si potrebbe completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	NON PERTINENTE
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Agevolare la mobilità ciclo-pedonale, sia quale modalità autonoma sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei percorsi	Completare la rete di piste ciclabili creando una rete efficiente e gerarchizzata, costituita da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale e raccordati da una circonvallazione urbana denominata Anello verde; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	Il PSC ha individuato i principali itinerari ciclabili da realizzare o integrare, sia quelli di tipo escursionistico e ambientale, lungo il corso del Marecchia, sia quelli finalizzati a collegare la città con i principali centri frazionali e la zona industriale; non sono individuati invece i percorsi ciclabili urbani ritenendo opportuno, per la scala e il carattere del PSC lasciare questo compito agli strumenti settoriali e alla pianificazione operativa. Gli interventi sulle piste ciclabili sono strettamente collegati alla rete di connessioni verdi che con la realizzazione dei nuovi parchi a Rimini nord unirebbe questo al parco Marecchia, poi da questo mediante il parco del deviatore Ausa, fino al parco della Cava, con collegamenti diretti al previsto parco del mare. Il progetto in variante andrà a realizzare il tratto di pista ciclabile che mette in connessione in connessione l'area posta a monte della SS16 (località Orsoleto) con la ciclabile di via Verenin che va ad innestarsi sull'itinerario n.1 "Lungomare", coincidente con la ciclovia Adriatica di rilievo regionale n. 37 e facente parte della rete nazionale di Bicalia n. 7.
		Estendere le zone, se non del tutto pedonali, quanto meno a misura del pedone, sia nel centro storico, che nella fascia turistica, nonché nelle aree centrali dei diversi quartieri	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	NON PERTINENTE
			Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio	NON PERTINENTE
			Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	

	OBIETTIVI del PTCP			
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda,	Realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana	NON PERTINENTE
			Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto e proseguire il TRC fino alla nuova fiera	
		Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC		
	Favorire l'integrazione dei mezzi e l'intermodalità degli spostamenti	Esaltare la stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato (treno, TRC, altra linea di forza di trasporto pubblico da casello Rimini sud al mare, capolinea degli altri bus urbani e suburbani, parcheggio multipiano) e spingere alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi, in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale		
	Coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità	Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza		Il progetto in variante non prevede aumenti nei flussi di traffico, ma permette un miglioramento degli standard di sicurezza stradale. inoltre andrà a realizzare il tratto di pista ciclabile che mette in connessione in connessione l'area posta a monte della SS16 (località Orsoleto) con la ciclabile di via Verenin che va ad innestarsi sull'itinerario n.1 "Lungomare", coincidente con la ciclovia Adriatica di rilievo regionale n. 37 e facente parte della rete nazionale di Bicitalia n. 7.

	OBIETTIVI del PTCP				
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE	
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO					
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Poli funzionali	Sviluppare le grandi funzioni strategiche	Accordi territoriali per la Fiera, l'Aeroporto, la Stazione, il Porto e gli altri poli funzionali	NON PERTINENTE	
	Poli funzionali	Sviluppare gli ambiti sovracomunali di concentrazione degli insediamenti produttivi	Realizzazione del nuovo ambito per le attività produttive e logistiche (a Rimini nord) quale "area ecologicamente attrezzata" di rilievo provinciale	NON PERTINENTE	
	Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale e coordinamento con gli interventi comunali	Riposizionare l'economia locale sul terreno dell'innovazione e della qualità			NON PERTINENTE
		Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città			
	Rendere compatibili le attività manifatturiere presenti, riducendone i fattori di impatto sul contesto				
	Rete commerciale	Salvaguardare e potenziare la rete commerciale nel centro storico	Prevedere norme di tutela della destinazione commerciale dei piani terreni degli edifici del centro storico	NON PERTINENTE	
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Accompagnare le trasformazioni degli insediamenti produttivi che eventualmente vengano dismessi per ragioni di mercato o esigenze di nuove e diverse collocazioni, orientandone il riuso per nuove funzioni, in primo luogo produttive e privilegiando quelle rivolte all'innovazione e alla ricerca al terziario	Ambito di riqualificazione dell'area produttiva di Celle	NON PERTINENTE	
	Sistema plurimodale integrato per il trasporto merci	Sviluppare l'attività del Porto, sia con riferimento alla pesca e al diportismo turistico, sia per il collegamento passeggeri con i porti dell'alto Adriatico		NON PERTINENTE	
	Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	sviluppare le aziende agricole: rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici		La variante ricade in aree che il PTCP individua come ambiti rurali ad alta vocazione produttiva ed in parte interessato dalla presenza di filare alberato oggetto di tutela in quanto ricompreso nella Carta Forestale provinciale. Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi.	
	OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE				

	OBIETTIVI del PTC	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI			
OBIETTIVI DI QUALITÀ	Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema.	Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto	Realizzare circa 800 alloggi ERS prescrivendo la cessione delle aree per l'ERS in tutti i nuovi insediamenti residenziali e un contributo all'ERS in tutti i nuovi insediamenti produttivi e negli interventi di riqualificazione	NON PERTINENTE

8. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI

I paragrafi che seguono hanno il compito di descrivere, con riferimento alle singole componenti indagate, le ricadute che le scelte di cui alla presente variante possono avere sul territorio, con particolare riguardo per:

- suolo e sottosuolo,
- sistema delle acque superficiali,
- qualità dell'aria,
- acustica;
- paesaggio.

Prendendo a riferimento il Quadro Conoscitivo del PSC si illustrano gli aggiornamenti ritenuti significativi per ciascuna componente ambientale.

A seguire viene svolta l'analisi dell'ambito di influenza ambientale e delle caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti e le soluzioni adottate dal progetto.

8.1 Componenti ambientali

Suolo , sottosuolo e acque sotterranee

Stato attuale

L'area in oggetto si colloca nella pianura in sinistra idrografica della valle del Marecchia con quota di circa 12÷13 metri sul livello del mare.

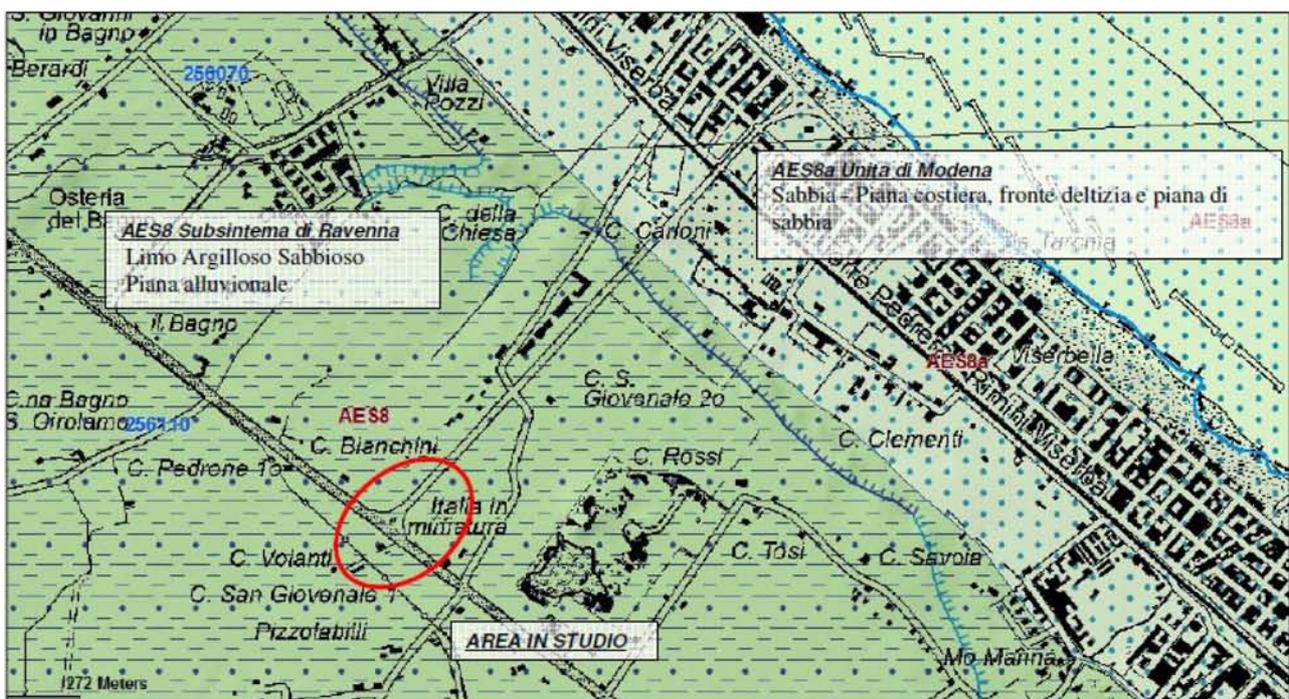


Fig.8.1 Carta Geologica RER (Sezione 256070 Torre Pedrera)

La circolazione idrica sotterranea è concentrata negli orizzonti ghiaiosi profondi che sono presenti da circa 30,60 e 90 metri dal pc; tali “corpi grossolani” indicati con A0, A1, A2, A3/4 definiscono complessi distinti acquiferi. E’ presente un orizzonte ghiaioso più superficiale ma dovrebbe corrispondere ad un antico paleoalveo ed avere quindi una geometria nastriforme.

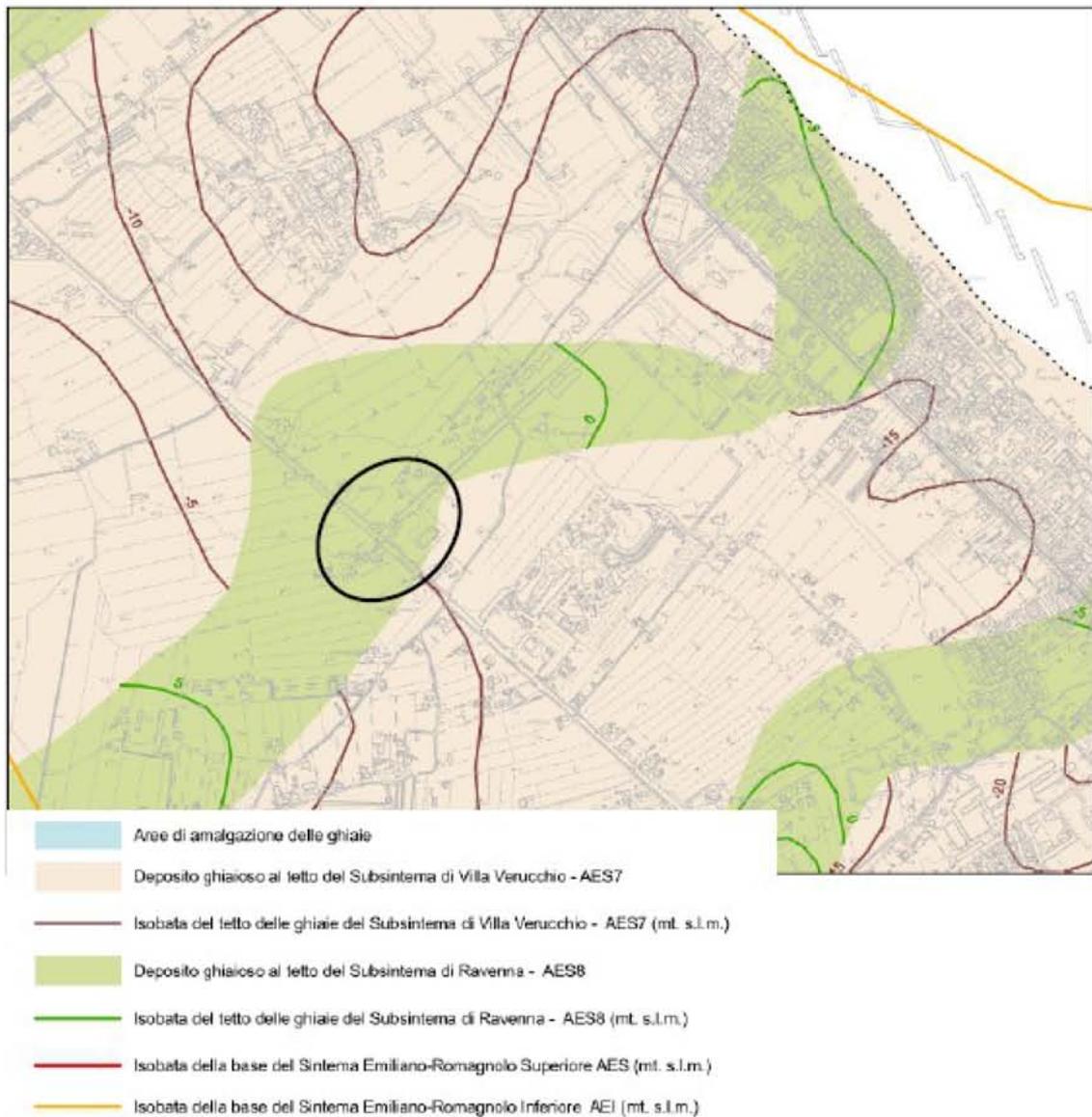


Fig.8.3 Carta dello Spessore delle Coperture del PSC

Gli acquiferi descritti, essendo confinati da sedimenti argillosi sostanzialmente impermeabili, assumono facilmente carattere di artesianità.

E’ presente una falda freatica piuttosto superficiale che al momento delle indagini è stata rinvenuta a due metri dal pc; in relazione alle precipitazioni meteoriche è frequente rinvenire acqua a profondità anche inferiore al metro dal piano campagna.

Infine come già indicato precedentemente dalla tavola D "Rischi ambientali" del PTCP della Provincia di Rimini non risultano vincoli relativi alla vulnerabilità idrogeologica.

Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla Relazione Geologica (redatta dal Dott. Geol. Stefano Ronci, All.C) del progetto di variante.

Stato di progetto e opere di mitigazione

Si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento non comporterà modificazioni significative alla matrice suolo e sottosuolo.

Per la protezione della falda freatica si rimanda al successivo paragrafo relativo alle acque superficiali.

Acque superficiali

Stato attuale

In merito alle acque superficiali l'area di intervento è caratterizzata da fossi artificiali ai margini delle strade per la raccolta delle acque meteoriche e da fossi poderali e interpoderali. Si riporta di seguito un estratto della Mappatura dei fossi comunale, derivante dall'approvazione del Regolamento sulla gestione dei suoli a prevenzione del rischio idrogeologico e a tutela del territorio, entrato in vigore il 02 Maggio 2016 (approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 22 del 18/04/2016).

Con successivi atti, D.D. n. 3161 del 28/12/2017 e D.D. n. 1847 del 31/07/2019, sono state approvate le nuove mappe tematiche ed è stato aggiornato il foglio di calcolo per la definizione delle dimensioni dei tombinamenti. Nelle mappe tematiche vengono individuati, su base cartografica C.T.R., i fossi di 1° e 2° livello ed i principali ricettori finali, cioè canali consortili e/o corsi d'acqua superficiali, identificandoli con colorazione specifica.

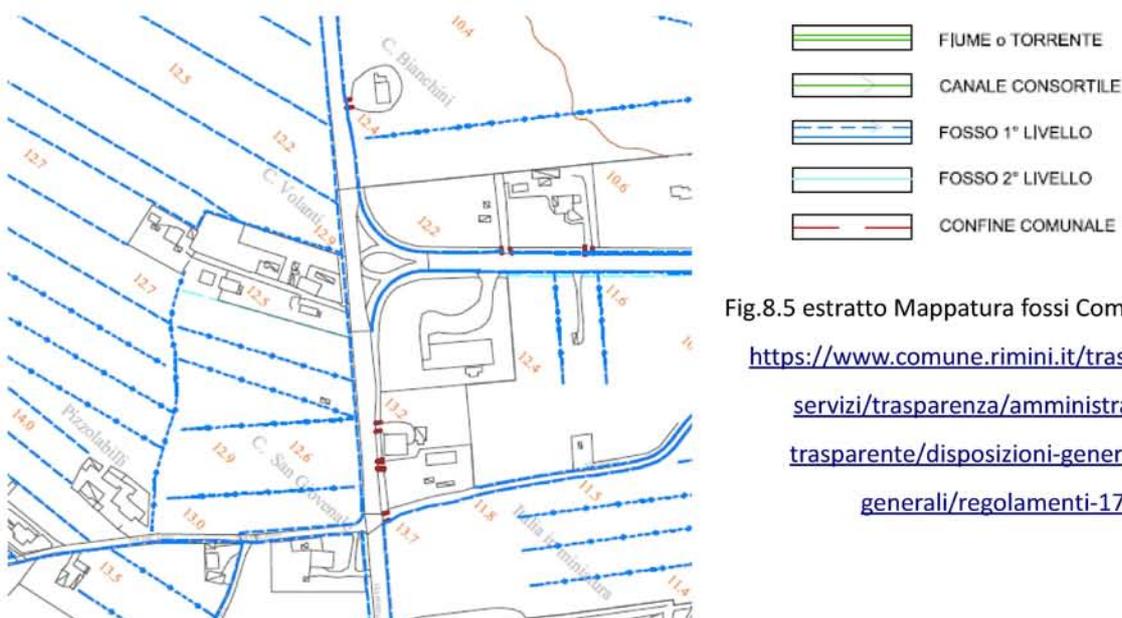


Fig.8.5 estratto Mappatura fossi Comune di Rimini

<https://www.comune.rimini.it/trasparenza-e-servizi/trasparenza/amministrazione-trasparente/disposizioni-general/atti-general/regolamenti-17>

Stato di progetto e opere di mitigazione

Per il trattamento delle acque sono vigenti il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, la D.G.R. n. 1860 del 18.12.2006, le “Linee guida di indirizzo per la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e acque di prima pioggia in attuazione della Deliberazione G.R. n. 286/05” e la Delibera di Giunta Regionale n. 1083 del 26/07/2010 “Linee guida per la redazione dei Piani di indirizzo in riferimento all'applicazione del punto 3.6 della DGR 286/2005”.

Dato che la nuova viabilità risulta essere prevalentemente in rilevato, le acque di pioggia raccolte sulla sede stradale di progetto per la rotatoria e gli innesti SS16 e via Verenin saranno recapitate, come avviene attualmente, nei fossi stradali esistenti insieme alle acque di pioggia della pista ciclopedonale raccolte tramite griglie in corrispondenza del sottopasso ed inviate all'impianto di sollevamento; l'aumento di superfici impermeabilizzate risulta minimo rispetto all'esistente come evidenziato di seguito.

AREE ASFALTATE CARRABILI ESISTENTI	6028,74 mq
AREE ASFALTATE TOTALI IN PROGETTO	7774,74 mq
Di cui:	
AREE ASFALTATE IN PROGETTO ROT. E INNESTI SS16/VIA VERENIN	5667,72 mq
AREE ASFALTATE PER MARCIAPIEDI E CICLABILE	1105,42 mq

Differenza con superficie asfaltata esistente $5667,75+1105,42-6028,74= 744,40$ mq

che porta ad un aumento delle superfici impermeabilizzate che recapitano le acque nei fossi esistenti del 12,35%.

Per quanto riguarda la nuova strada di collegamento con la via Popilia anch'essa risulta essere prevalentemente in rilevato quindi le acque di pioggia raccolte sulla sede stradale saranno recapitate nei fossi di progetto ai piedi del rilevato stradale tramite embrici lungo il rilevato stesso. Per il trattamento delle acque di prima pioggia, in coerenza con quanto previsto con “Piano di indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia” approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 53 del 18 dicembre 2012 ed in attuazione al comma 6 dell'Art. 3.3 delle NTA del PTCP, è stata prevista l'adozione di canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti. In tal modo le acque raccolte che derivano dal dilavamento delle superfici stradale verranno trattate con metodi naturali tramite sistemi ad infiltrazione nel sottosuolo, in modo da sfruttare il potere depurante dato dalla percolazione. Gli inquinanti eventualmente presenti nelle acque di dilavamento saranno rimossi attraverso processi di filtrazione legati alla vegetazione innanzi tutto per deposizione ed, in secondo luogo, per infiltrazione nel terreno.

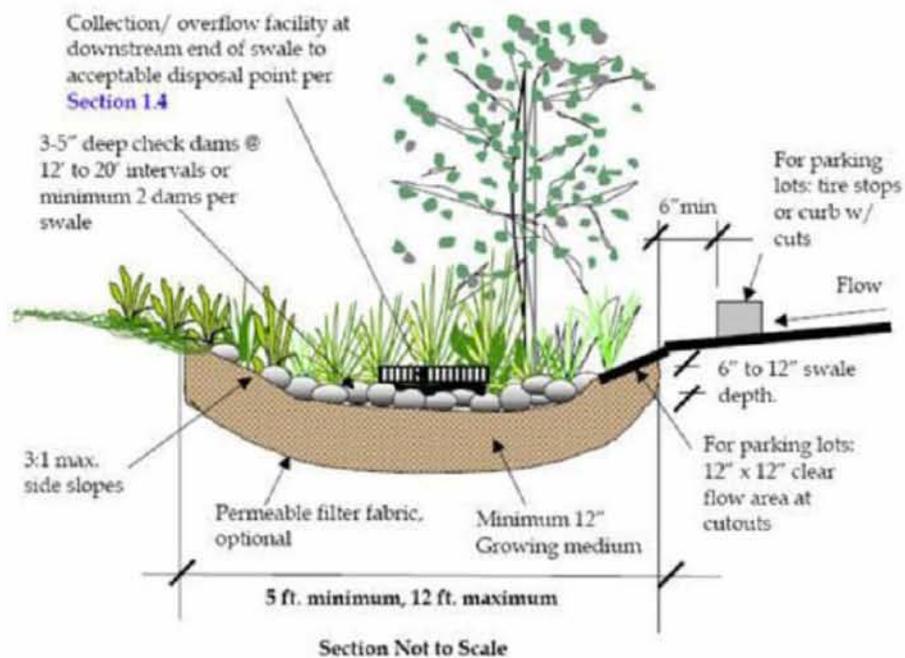


Fig.8.5 Esempio di canale inerbito

(da "Piano di indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia" della Provincia di Rimini)

Al fine di ottenere l'invarianza idraulica dell'area nei limiti indicati dai vigenti R.P.I. del Consorzio di Bonifica e dal P.T.C.P., con i fossi precedentemente descritti si prevede di ricavare anche un volume utile per ottenere una laminazione a cielo aperto delle acque, a protezione idraulica del corpo ricettore, quindi con una portata specifica allo scarico fissata in 10 l/s per ha di superficie impermeabilizzata. La portata in eccesso dovrà essere contenuta nelle vasche di laminazione che saranno realizzate direttamente con i fossi stessi. Il volume di laminazione del fosso lato Ravenna sarà pari a quello richiesto (PTCP 2007) di almeno 350 mc. per ettaro di superficie impermeabilizzata.

Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla Relazione Idraulica (All.B) del progetto di variante.

Flussi di traffico

Stato attuale

Per i flussi del traffico attuali su tale tratto di Adriatica si prendono in considerazione quelli del monitoraggio della Regione Emilia-Romagna disponibili sul portale regionale <https://locationintelligence.regione.emilia-romagna.it/DashboardVIA/pages/AnalisiTransiti.jsp>

Nello specifico si riportano i dati relativi al mese di Luglio 2018, corrispondente al periodo in cui sono stati svolti i rilievi acustici trattati al paragrafo successivo.

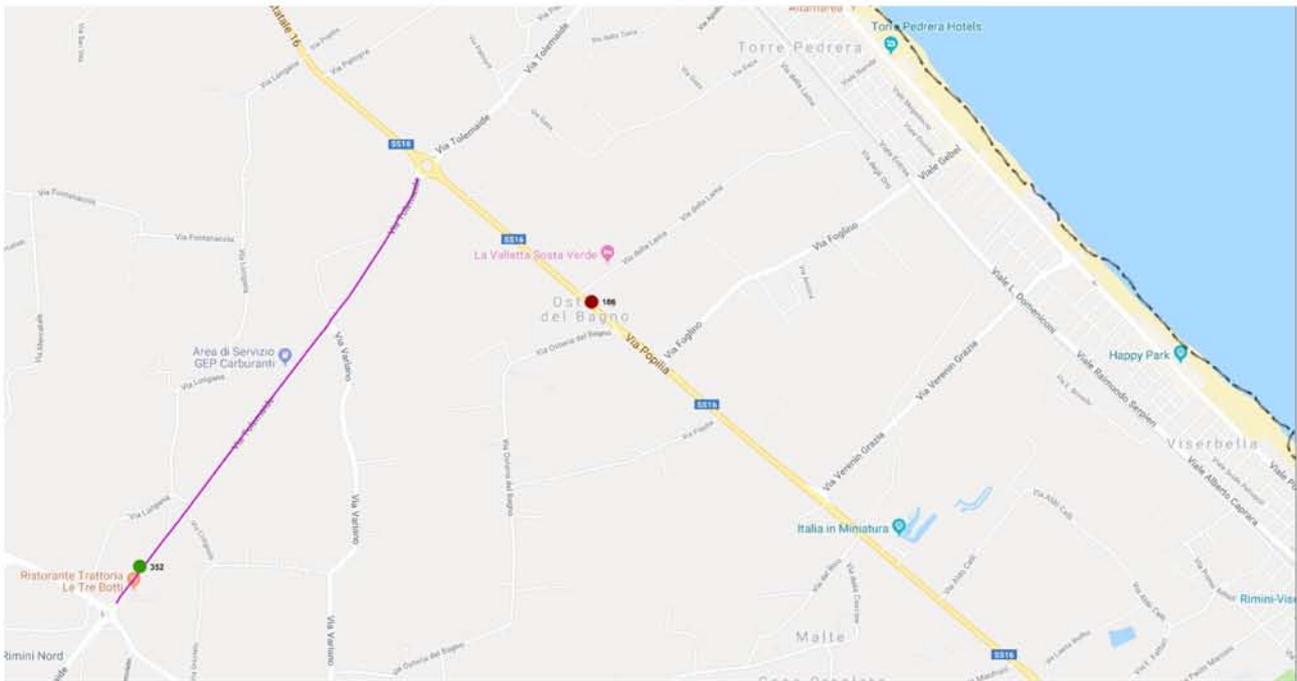


Fig.8.6 localizzazione della postazione di rilievo n.12 dei flussi di traffico della rete regionale

Il traffico principale riguarda le direttrici Rimini-Ravenna e Ravenna-Rimini ed in prossimità dell'area oggetto di valutazione si colloca la postazione n.12 della rete regionale.

Anno/ Mese	Postazione	Strada	Corsia	Giorni Validi	Transiti							
					Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturmo	Feriali	Festivi
2018/07	12	SS 16 al Confine regionale (Marche)	0 - DA FERRARA A CONFINE REGIONALE MARCHE	31	252.000	17	242.530	9.453	167.758	84.242	178.649	73.351
2018/07	12	SS 16 al Confine regionale (Marche)	1 - DA CONFINE REGIONALE MARCHE A FERRARA	31	260.834	24	251.750	9.051	179.513	81.321	185.536	75.298

Media Giornaliera Transiti							
Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturmo	Feriali	Festivi
8.129	1	7.824	305	5.412	2.717	8.120	8.150
8.414	1	8.121	292	5.791	2.623	8.433	8.366

Fig.8.7 dati della postazione di rilievo n.12 dei flussi di traffico della rete regionale

Durante i rilievi fonometrici, svolti nel mese di Luglio 2018 (dal 17 al 19 Luglio), si è effettuato un conteggio simultaneo dei veicoli circolanti sulle arterie principali nei contorni dell'area e in particolare in corrispondenza dei punti identificati dai rilievi fonometrici tra le 12:30 e le 13:30. Si sono rilevati i seguenti valori:

- Via Popilia SS16: 731 auto/h;
- Via Grazia Verenin: 245 auto/h.

Stato di progetto

L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strade locali collocate in ambito rurale con presenza di poche case.

La realizzazione della viabilità in progetto consistente nella sostituzione di una intersezione a T con una rotatoria e della nuova strada di accesso al ghetto di case (in sostituzione dell'esistente) posto a monte della SS16 in cui risiedono 21 persone, complessivamente non andrà a portare ad un incremento del traffico dell'area indagata

Qualità dell'aria

Stato attuale

Le condizioni di inquinamento atmosferico allo stato attuale sono desunte da studi bibliografici generali, in particolare dagli articoli e dai rapporti annuali pubblicati da ARPAE in relazione ai dati di monitoraggio raccolti con la rete di misura regionale.

L'inquinamento atmosferico dipende dalla natura, dall'entità e dalla distribuzione delle emissioni connesse con le caratteristiche orografiche e meteorologiche della zona considerata.

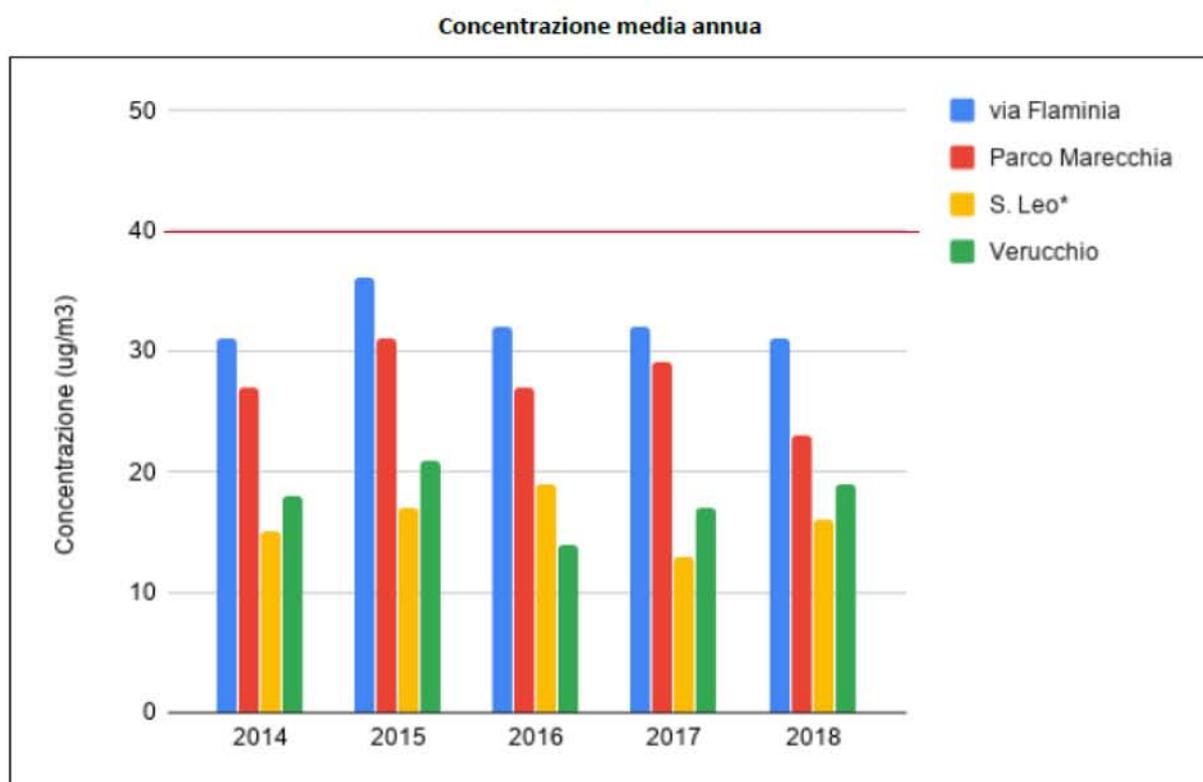
Il territorio riminese si inserisce nel bacino Padano Adriatico, che costituisce un'area dove la combinazione dei fattori umani e delle condizioni meteorologiche rendono più frequente il manifestarsi di episodi acuti di inquinamento atmosferico, che coinvolgono porzioni di territorio via via più vaste.

Durante l'inverno la presenza di una vasta area anticiclonica stabile sul nord Italia determina nei bassi strati di tutta la pianura Padana delle condizioni di inversione termica che favoriscono l'accumulo al suolo di quegli inquinanti generati al suolo. Nel periodo estivo, invece, la concomitanza di situazioni meteorologiche caratterizzate da alta pressione ed intensa radiazione solare, favorisce la produzione e la concentrazione di ozono al suolo (ozono troposferico). Il monitoraggio dei parametri descrittivi ha constatato per il PM10 il verificarsi di fenomeni acuti di inquinamento in tutte le realtà urbane della regione, con livelli ed andamenti delle concentrazioni analoghi a livello di bacino Padano-Adriatico. Per l'inquinamento da ozono si è potuto verificare come nel nostro territorio, al pari dell'area mediterranea, esso sia particolarmente significativo e governato da complessi fenomeni spazio-temporali che rendono particolarmente problematica l'adozione di politiche di intervento su aree limitate.

Il Report sulla Qualità dell'Aria della Provincia di Rimini – anno 2018 di ARPAE evidenzia sul lungo periodo una tendenziale diminuzione delle concentrazioni anche in relazione al fatto che vengono immessi sul mercato veicoli aventi parametri emissivi conformi a normative via via sempre più stringenti e caldaie con rendimenti sempre più elevato.

Polveri PM10 - Stato attuale

L'anno 2018 ha evidenziato concentrazioni di PM10 mediamente in linea rispetto a quelle dell'anno precedente. L'andamento delle serie storiche relative alle medie annuali è sostanzialmente in linea con quello degli ultimi anni e la media annuale ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) è da tempo abbondantemente entro il limite presso tutte le stazioni della rete. La stazione di Traffico Urbano di via Flaminia si conferma come quella caratterizzata da concentrazioni di particolato PM10 superiori a quelle che si registrano presso le altre stazioni di misura provinciali; all'opposto, la stazione di fondo remoto di San Leo, situata in zona collinare e a distanza dalle fonti antropiche di particolato fine, è quella che ha presentato i livelli più bassi di concentrazione, anche se leggermente superiori a quelle dell'anno precedente.



*stazione attiva dal 01/06/2014

Fig.8.8 serie storica PM10

Il numero di superamenti dei $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ è notevolmente diminuito in tutte le stazioni della rete. Durante il 2018 i 35 giorni di superamento del valore limite sono stati superati solo nella stazione di via Flaminia (36 superamenti).

Per questo inquinante, se il rispetto del limite previsto dalla norma per il "Valore medio annuale", già dal 01 gennaio 2005, non sembra rivestire aspetto di criticità, il rispetto del numero dei superamenti consentiti per il "Valore medio giornaliero", sempre dal 01 gennaio 2005, riveste sicuramente un aspetto di forte criticità.

Polveri PM 2,5 - Stato attuale

I valori registrati nel corso dell'anno confermano il sostanziale rispetto del limite normativo previsto (concentrazione media annuale 25 µg/m³).

L'andamento registrato in genere concorda con quanto rilevato anche per il PM10. In particolare per questo parametro nel corso del quinquennio, ad eccezione di quanto registrato nel 2015, in entrambe le postazioni sembra manifestarsi una graduale diminuzione valore medio annuale che, nello specifico, negli ultimi due anni è rimasto praticamente costante.

Per questo inquinante, il rispetto del limite previsto dalla norma per il "Valore medio annuale" al 2015 (25 µg/m³) (fase1) non sembra rivestire elemento di criticità, mentre potrebbe rivestire aspetto di criticità il rispetto del limite previsto per il "Valore medio annuale" al 2020 (attualmente ipotizzato dal D.Lgs. 155/10 a 20 µg/m³) (fase 2).

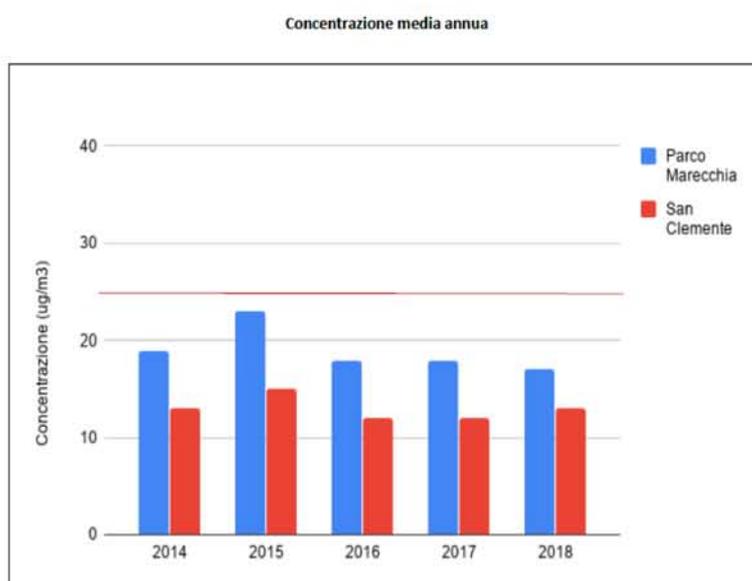
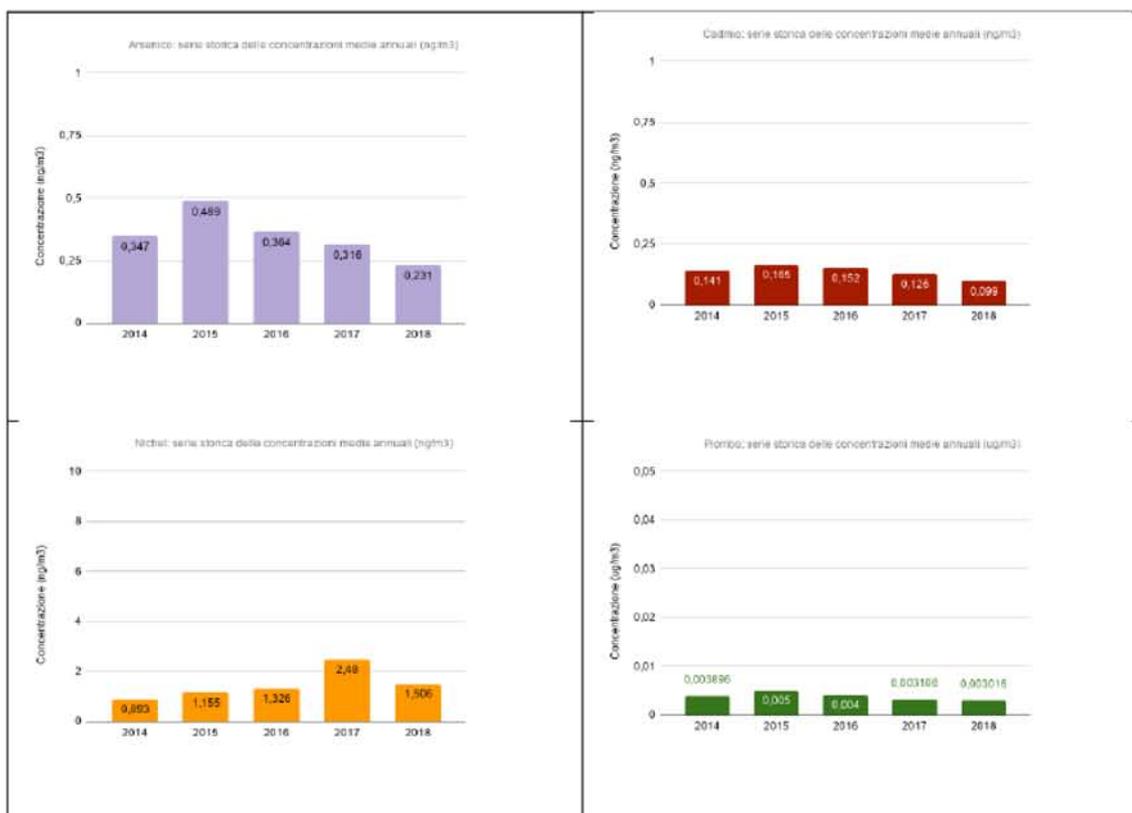


Fig.8.9 serie storica PM 2.5

Metalli pesanti: Arsenico, Cadmio, Nichel, Piombo - Stato attuale

In generale, salvo l'andamento registrato per il 2015, nel quinquennio risulta evidente il continuo calo delle concentrazioni rilevate per questi inquinanti. Fa eccezione il Nichel per cui si è registrato un graduale aumento fino al 2017 seguito da una diminuzione per il 2018. Gli andamenti sono sostanzialmente analoghi a quanto riscontrato per il particolato fine (PM10 e PM2,5).

Fig.8.10 serie storica Metalli pesanti



Considerando che i “Valore obiettivo” delle medie annuali per questi metalli sono rispettivamente As: 6.0 ng/m³, Cd: 5.0 ng/m³, Ni: 20.0 ng/m³ dal 31 dicembre 2012 e il “Valore Limite” per la media annuale per il Pb e 0.5 µg/m³ dal 01 gennaio 2005, il rispetto dei diversi limiti previsti dalla norma per questi indicatori non rappresenta un fattore di criticità.

Benzo(a)pirene - Stato attuale

Le concentrazioni nel quinquennio mostrano una continua e modesta variazione dei valori rilevati rispetto ad un valore mediano, pari a circa 3,5 ng/m³ che, in ogni caso, è molto inferiore al limite previsto a riguardo dalla norma. Anche in questo caso si rileva che i valori di concentrazione maggiore sono associabili principalmente ai mesi invernali.

Durante il 2017 i mesi più critici sono stati gennaio, febbraio, marzo, ottobre, novembre e dicembre, pur rimanendo i valori della media mensile al di sotto del valore consentito per la media annuale ad eccezione del mese di dicembre.

Per il 2018 si rileva un andamento molto simile e l'unico mese con una media al di sopra del valore consentito per la media annuale è ancora una volta dicembre. Anche nel 2018 per questo inquinante, sebbene nella stagione estiva siano particolarmente basse, si percepisce una tendenza all'innalzamento della concentrazione nella parte centrale del periodo.

Considerando che il “Valore obiettivo” della media annuale per questo inquinante è 1 ng/m³ dal 31 dicembre 2012, il rispetto del limite previsto dalla norma per questo indicatore non rappresenta un fattore di criticità.

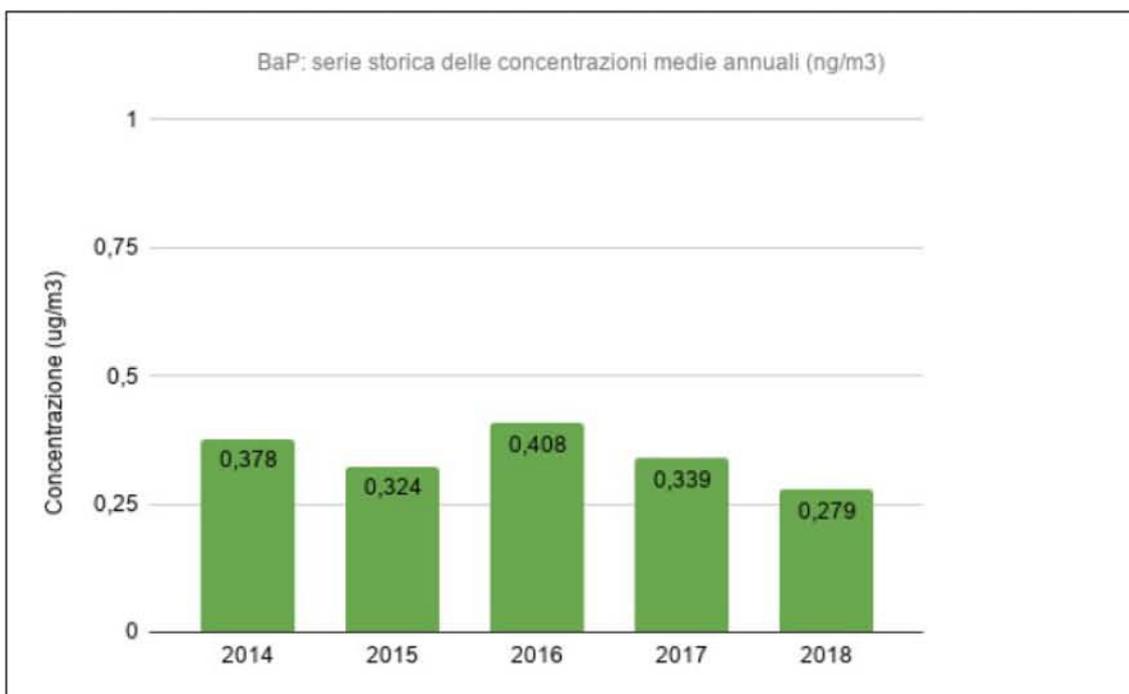
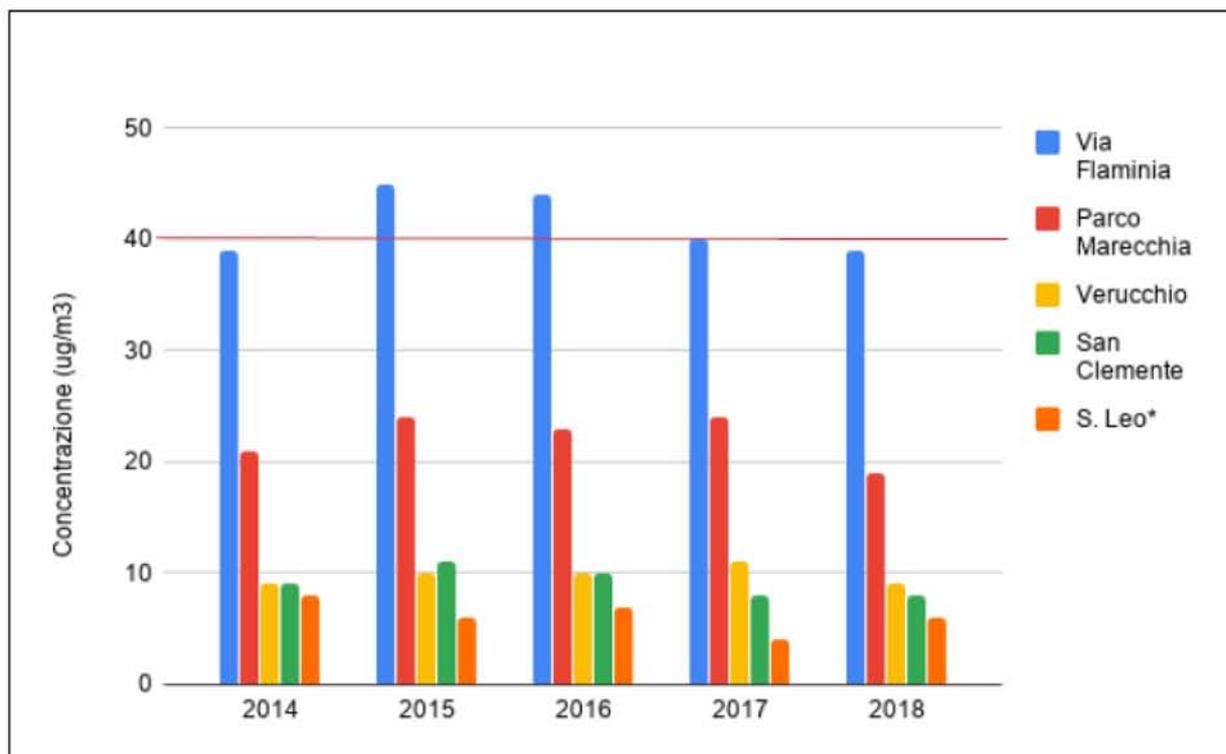


Fig.8.11 serie storica Benzo(a)pirene

Biossido di azoto (NO₂) - Stato attuale

In analogia a quanto riscontrato per gli altri inquinanti, ad eccezione dell'O₃, la stagione invernale è quella più critica. Relativamente ad ogni stazione i valori medi mensili più alti si registrano in genere nei mesi invernali, periodi in cui l'altezza dello strato di rimescolamento è inferiore. Le concentrazioni in Via Flaminia si mantengono costantemente più elevate durante tutto l'anno. Presso tutte le stazioni si registra una tendenza all'innalzamento delle concentrazioni anche nei mesi centrali del periodo estivo associabili alla presenza di traffico più intenso. In genere nei mesi primaverili e autunnali, a cui è associata una maggiore ventilazione, si registrano concentrazioni più basse. In generale i valori di ossidi di azoto si sono mantenuti in linea con quelli degli anni precedenti.

Concentrazione media annua



*
stazione attiva dal 01/06/2014

Fig.8.12 serie storica NO2

Per questo inquinante, il rispetto del limite previsto dalla norma per il “Valore orario per la Protezione della salute Umana”, già dal 01 gennaio 2010, non riveste aspetto di criticità, mentre il rispetto del limite, previsto sempre dal 01 gennaio 2010, per il “Valore annuale per la Protezione della salute Umana”, rappresenta un fattore di criticità.

Benzene (C6H6) – Stato attuale

In analogia a quanto riscontrato per gli altri inquinanti, ad eccezione dell’O3, la stagione invernale e quella in cui si registrano le concentrazioni maggiori. Si registra una tendenza all’innalzamento delle concentrazioni anche in nei mesi centrali del periodo estivo associabili alla presenza di traffico più intenso. In particolare nei mesi primaverili e autunnali, a cui è associata una maggiore ventilazione, si registrano concentrazioni più basse.

Durante il quinquennio si è registrato un abbassamento del valore medio della concentrazione annuale fino a raggiungere, negli ultimi anni, un valore praticamente costante.

Il 2018 ha registrato valori medi allineati a quelli degli anni precedenti con valori di punta più bassi di quelli del 2017 e molto più bassi degli anni precedenti. Per il C6H6 relativamente al rispetto del limite previsto

dalla norma per il “Valore medio annuale”, già dal 01 gennaio 2010, non rappresentino un fattore di criticità e i limiti normativi siano rispettati da tempo.

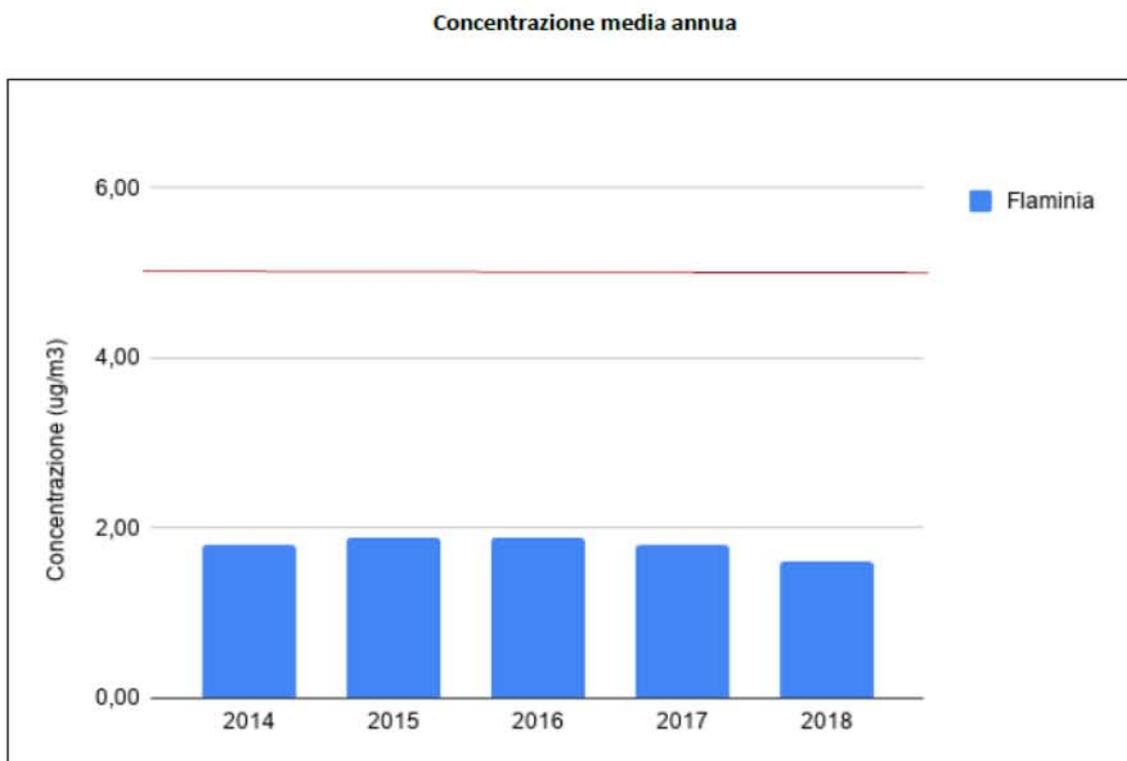


Fig.8.13 serie storica Benzene

Monossido di Carbonio - Stato attuale

In analogia a quanto riscontrato per gli altri inquinanti, ad eccezione dell'O₃, la stagione invernale e quella in cui si registrano le concentrazioni maggiori. Si registra una tendenza all'innalzamento delle concentrazioni anche in nei mesi centrali del periodo estivo associabili alla presenza di traffico più intenso. In particolare nei mesi primaverili e autunnali, a cui è associata una maggiore ventilazione, si registrano concentrazioni più basse.

Nel quinquennio si sono registrate sempre concentrazioni medie annuali molto basse, fino a raggiungere un valore praticamente costante nell'ultimo biennio. Inoltre non si sono mai registrati superamenti del valore limite previsto per la media su otto ore e, sebbene negli ultimi anni si fosse registrato un leggero innalzamento, nel 2018 il valore è tornato nuovamente abbassarsi.

Il 2018 ha visto valori massimi di CO in linea con quelli registrati negli anni precedenti, i valori massimi si posizionano a circa un quarto del valore limite e i valori medi sono pari al limite di quantificazione, rendendo l'inquinante quantificabile praticamente solo nella stagione invernale. Dai grafici e dai dati sopra riportati risulta evidente come le concentrazioni registrate per il CO relativamente al rispetto del limite previsto dalla norma per il “Valore massimo della media mobile giornaliera su 8 ore”, già a partire dal 01 gennaio 2005, non rappresentino un fattore di criticità.

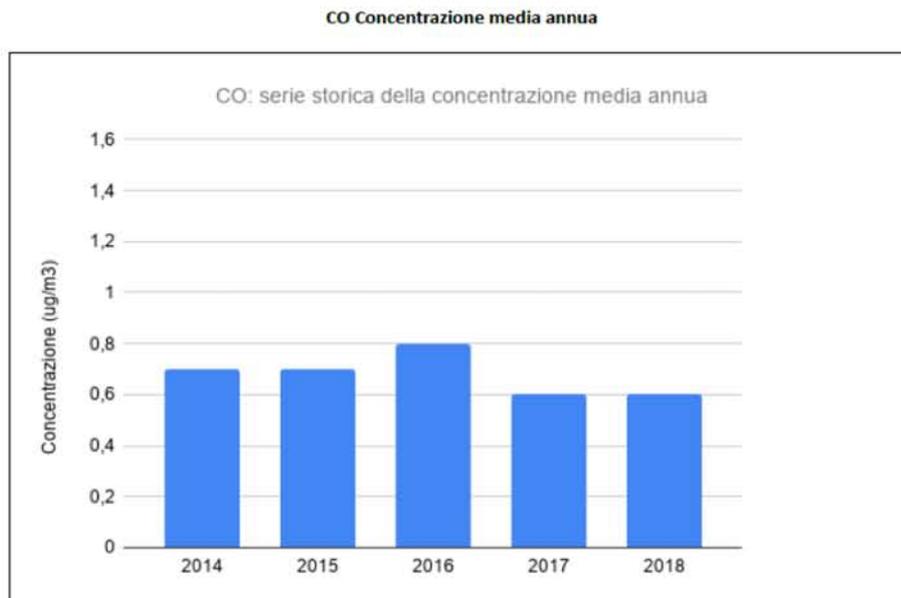


Fig.8.14 serie storica Monossido di Carbonio

Ozono - Stato attuale

Risulta evidente che, diversamente da quanto riscontrato per gli altri inquinanti, per l'O₃, la stagione estiva e quella più critica. Relativamente ad ogni stazione i valori medi mensili più alti si registrano nei mesi centrali del periodo estivo.

Le concentrazioni in San Clemente si mantengono costantemente più elevate durante tutto l'anno. E' anche evidente la stretta correlazione esistente tra l'aumento delle temperature causato dal forte irraggiamento solare che favorisce la reazione fotochimica alla base della formazione di questo inquinante e le concentrazioni medie registrate poi per lo stesso. I mesi critici per questo inquinante sono quindi quelli estivi e, in particolare, durante il 2018 sono stati quelli di Giugno, Luglio e Agosto.

Durante il 2018 in tutte le stazioni della Rete dotate di analizzatore automatico per questo inquinante non si è mai verificato né il superamento della Soglia di Allarme, né della Soglia di Informazione.

Durante il 2018 i valori registrati per questi indicatori hanno mostrato un miglioramento rispetto a quanto rilevato nel corso degli anni precedenti.

Nel 2018 non si sono registrate giornate particolarmente critiche per l'ozono, nessun superamento della soglia di 180 µg/m³ e un numero limitato di superamenti della soglia di 120 µg/m³ rispetto al 2017. I valori medi del 2018, sebbene inferiori rispetto all'anno precedente, non risolvono la criticità per l'ozono, che non va diminuendo con il tempo. La natura secondaria dell'ozono è strettamente legata ai livelli di insolazione dei mesi estivi e inversamente proporzionale, almeno nelle città, alle concentrazioni di ossidi di azoto. Dai grafici e dai dati sopra riportati risulta evidente che, per questo inquinante, mentre il rispetto della soglia di allarme non sembra presentare problemi, il rispetto della soglia di informazione può rivestire aspetti di criticità, anche se nel 2018 questa soglia non è stata mai superata. Inoltre rivestono aspetti di

criticità il rispetto del “Valore obiettivo per la protezione della popolazione”, per cui la norma fissa un valore già al 01 gennaio 2010 con riferimento al triennio 2010 - 2012 e il rispetto del “Valore obiettivo per la protezione della vegetazione” per il quale la norma fissa un valore di riferimento sempre al 01 gennaio 2010 con riferimento al quinquennio 2010 – 2014.

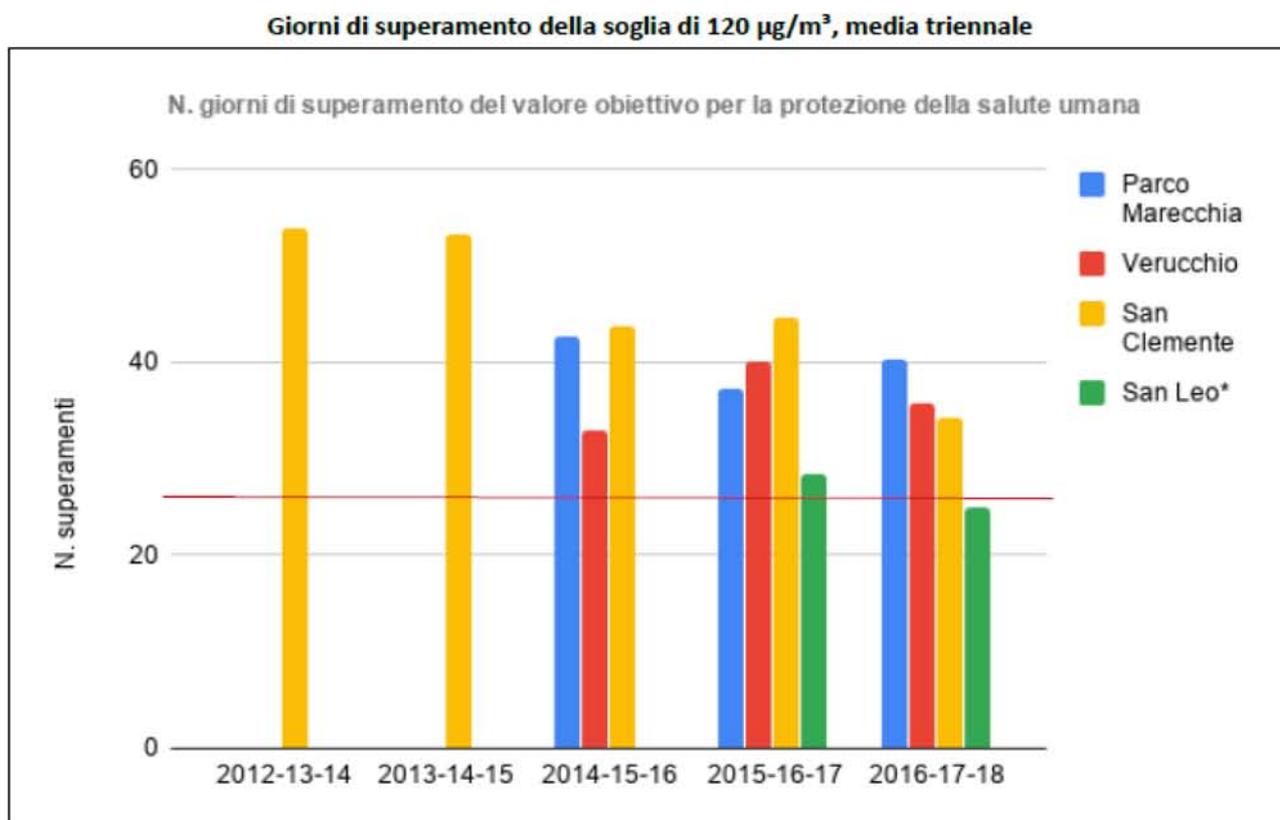


Fig.8.15 serie storica Ozono

Stato di progetto

L’area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strade locali collocate in ambito rurale con presenza di poche case. Proprio per l’importante funzione di collegamento che rappresenta l’attuale SS16 e il conseguente traffico giornaliero si ritiene che la qualità dell’aria ivi presente possa essere paragonata a quella presente presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia.

In ogni caso la realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell’area indagata, inoltre verranno realizzate opere a verde con incremento di aree arbustive che potranno influire positivamente localmente sulla qualità dell’aria.

Inoltre il Report sulla Qualità dell’Aria della Provincia di Rimini – anno 2018 di ARPAE evidenzia sul lungo periodo una tendenziale diminuzione delle concentrazioni anche in relazione al fatto che vengono immessi sul mercato veicoli aventi parametri emissivi conformi a normative via via sempre più stringenti e caldaie con rendimenti sempre più elevato.

Pertanto si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento non comporterà modificazioni a tale matrice ambientale.

Salute Umana - Rumore

Stato attuale

L'area oggetto di indagine è inserita in un contesto per lo più rurale, poco antropizzato se non per la presenza di un ghetto costituito da poche case sparse e caratterizzato per la presenza continuativa di traffico intenso.

Il clima acustico dell'area è determinato esclusivamente dal traffico veicolare delle infrastrutture viarie via Popilia e via Grazia Verenin. Nello stato futuro non si prevede un aumento del traffico veicolare, ma semplicemente un rallentamento di quello esistente a seguito dell'inserimento della rotonda di progetto.

I ricettori sensibili che potranno risentire acusticamente dell'intervento risultano essere il gruppo di case R1 raggiungibili mediante strada senza uscita a Sud della futura rotonda, la civile abitazione R2 lungo SS16 a Nord-Ovest della futura rotonda e la civile abitazione R3 a Nord-Est della futura rotonda lungo via Grazia Verenin. Tutti i ricettori ricadono in Classe acustica IV (come indicato nella ZAC al precedente paragrafo 5.5).



Fig. 8.16 individuazione dei ricettori sensibili

Durante i rilievi fonometrici, svolti nel mese di Luglio 2018 (dal 17 al 19 Luglio), si è effettuato un conteggio simultaneo dei veicoli circolanti sulle arterie principali nei contorni dell'area e in particolare in corrispondenza dei punti identificati dai rilievi fonometrici tra le 12:30 e le 13:30. Si sono rilevati i seguenti valori:

- Via Popilia SS16: 731 auto/h;
- Via Grazia Verenin: 245 auto/h.

Di seguito si riportano le Mappe isofoniche dello stato attuale, calcolate a 4 m dal piano campagna (sezione orizzontale), i valori ai ricettori si riferiscono al piano terra (1,5m) e al primo piano (4,5m).

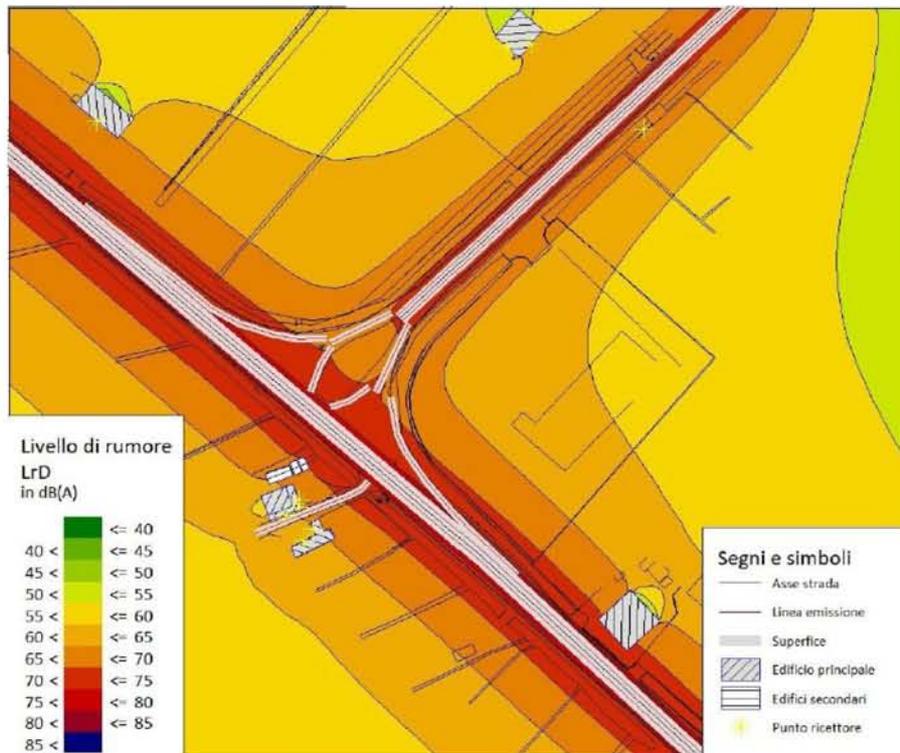
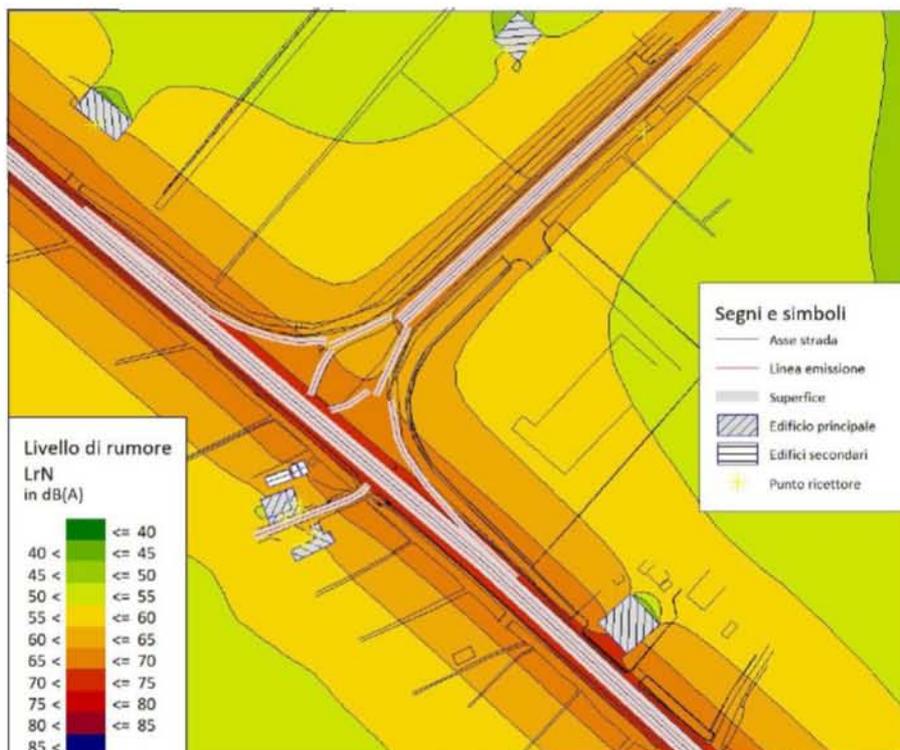


Fig. 8.17 mappa isofonica – stato attuale - LDen

Fig. 8.18 mappa isofonica – stato attuale - LNigh



Stato di progetto e opere di mitigazione

L'intervento non si ritiene che vada ad alterare i flussi veicolari esistenti se non nella velocità con cui i veicoli attraversano l'incrocio. Attualmente la presenza di corsie dedicate lungo via Popilia SS16 e lungo via Verenin per immettersi da una all'altra e viceversa, consentono al traffico principale, ovvero quello lungo la Statale Adriatica, di scorrere via fluido senza rallentamenti. Il fatto poi che la maggior parte dei veicoli non rispetti il limite della velocità lungo tali infrastrutture che nei tratti oggetto di studio ricordiamo essere 50 km/h, spiega gli elevati livelli sonori rilevati in fase ante operam. Nella simulazione ante operam infatti come velocità media imputata su entrambe le infrastrutture viarie sono stati applicati 70 km/h per i veicoli leggeri e 50 km/h per quelli pesanti.

Nello stato futuro l'introduzione della rotonda costringerà i veicoli a rallentare notevolmente la velocità di percorrenza dell'innesto. Nei tratti antistanti la rotonda la velocità media scenderà a 40 km/h per i veicoli leggeri e 30 km/h per quelli pesanti, per poi ridursi ulteriormente lungo la rotonda a 30 km/h per i veicoli leggeri e 20 km/h per quelli pesanti. Di seguito si riportano le mappe isofoniche dello stato futuro

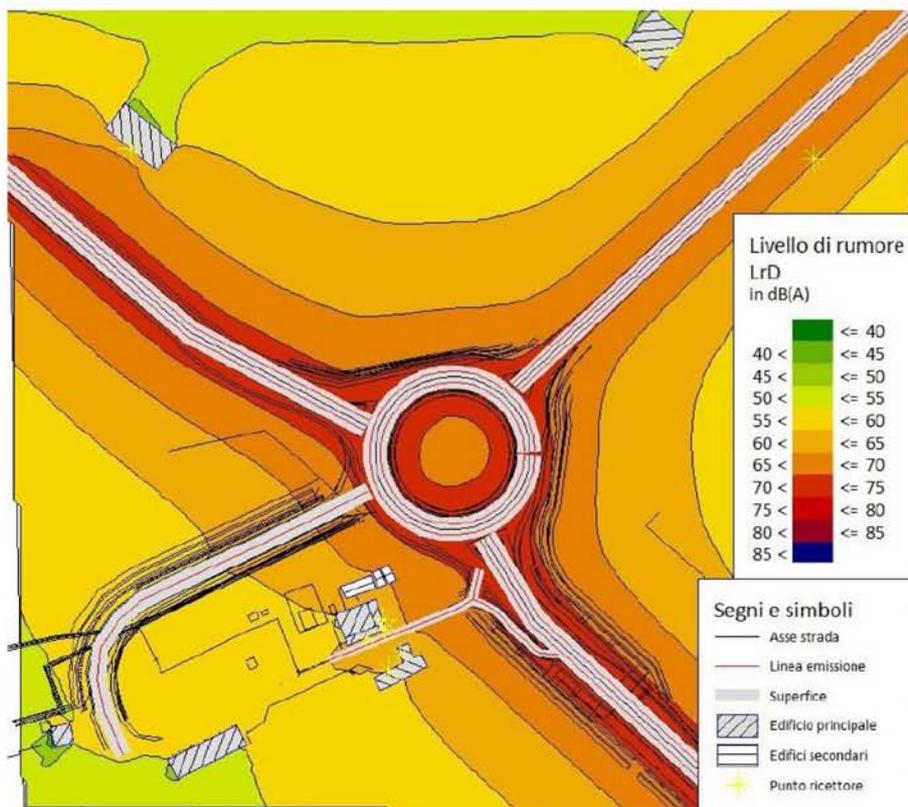


Fig. 8.19 mappa isofonica – stato di progetto - LDen

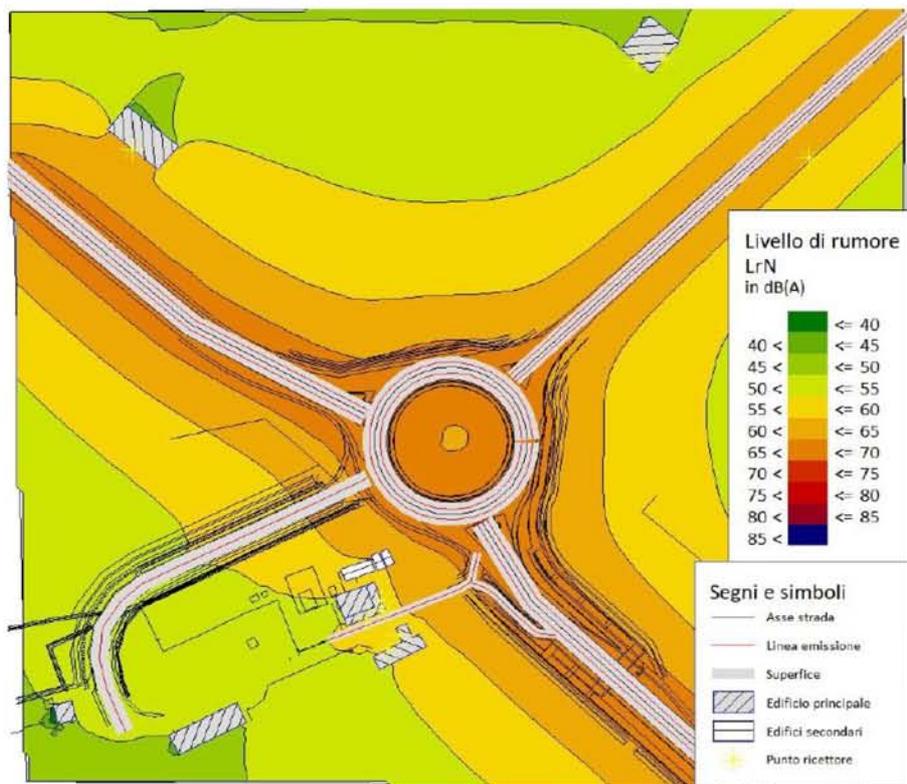


Fig. 8.20 mappa isofonica – stato di progetto - LNighth

Il piano di risanamento acustico di Anas prevede per la SS16 Via Popilia la stesura di asfalto fonoassorbente, pertanto si è realizzata una nuova simulazione che contempla questa modifica al manto stradale. Pertanto si è provveduto ad effettuare un'altra simulazione acustica prevedendo la stesura dell'asfalto fonoassorbente sulla SS16 Via Popilia, che dimostra un'ulteriore diminuzione dei livelli sonori in corrispondenza dei ricettori residenziali sensibili.

Questo porterà ad un notevole miglioramento per i ricettori sensibili R1 comportando il rispetto dei limiti assoluti di zona. Per quanto riguarda R2 edificio allo stato attuale disabitato, l'introduzione della rotonda con la conseguente riduzione di velocità di percorrenza, comporta un miglioramento di anche 2,5 dB(A).

Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla Relazione Previsionale di Impatto Acustico (redatta dal T.C.A. Dott. Michele Casadio) del progetto di variante.

Salute Umana - Incidentalità

Stato attuale

Dall'anno 2000 l'Ufficio Studi e Ricerche Statistiche del Comune di Rimini elabora annualmente e pubblica una serie di informazioni sugli incidenti stradali rilevati sul territorio riminese.

Il monitoraggio di tali eventi è facilitato dalla puntuale collaborazione degli organi di Polizia che regolarmente forniscono i file relativi ai sinistri rilevati sul nostro territorio i cui dati aggregati vengono organizzati in tabelle. Questa elaborazione si è rivelata negli anni uno strumento essenziale per lo studio degli interventi sulla viabilità che l'Amministrazione comunale ha attuato al fine di garantire una maggior sicurezza agli utenti della strada. E i risultati sono tangibili, basta uno sguardo alla tabella riepilogativa qui sotto riportata per rendersi conto quanto sia stato utile il monitoraggio effettuato e quanti danni alle persone (in termini di vite umane e traumi di varia entità) abbia contribuito a ridurre sensibilmente.

Fig. 8.21 tabella riepilogativa sugli incidenti stradali

Anno	Numero incidenti	Numero feriti	Numero deceduti	Tasso lesività	Tasso mortalità	Tasso gravità
2000	2.585	2.448	29	94,70	1,12	1,17
2001	2.645	2.405	17	90,93	0,64	0,70
2002	2.717	2.489	18	91,61	0,66	0,72
2003	2.720	2.474	18	90,96	0,66	0,72
2004	2.588	2.446	23	94,51	0,89	0,93
2005	2.304	2.172	19	94,27	0,82	0,87
2006	2.080	2.003	14	96,30	0,67	0,69
2007	2.113	1.994	23	94,37	1,09	1,14
2008	1.952	1.828	14	93,65	0,72	0,76
2009	1.805	1.711	15	94,79	0,83	0,87
2010	1.726	1.661	12	96,23	0,70	0,72
2011	1.778	1.618	11	91,00	0,62	0,68
2012	1.804	1.543	12	85,53	0,67	0,77
2013	1.964	1.544	5	78,62	0,25	0,32
2014	1.783	1.268	6	71,12	0,34	0,47
2015	1.846	1.284	6	69,56	0,33	0,47
2016	1.833	1.267	5	69,12	0,27	0,39
2017	1.796	1.266	9	70,49	0,50	0,71
2018	1.674	1.141	3	68,16	0,18	0,26

La localizzazione dei sinistri, georeferenziata sulla cartografia comunale, ne fornisce, infine, la visione complessiva sul territorio, restituendo una più immediata informazione dell'andamento negli anni

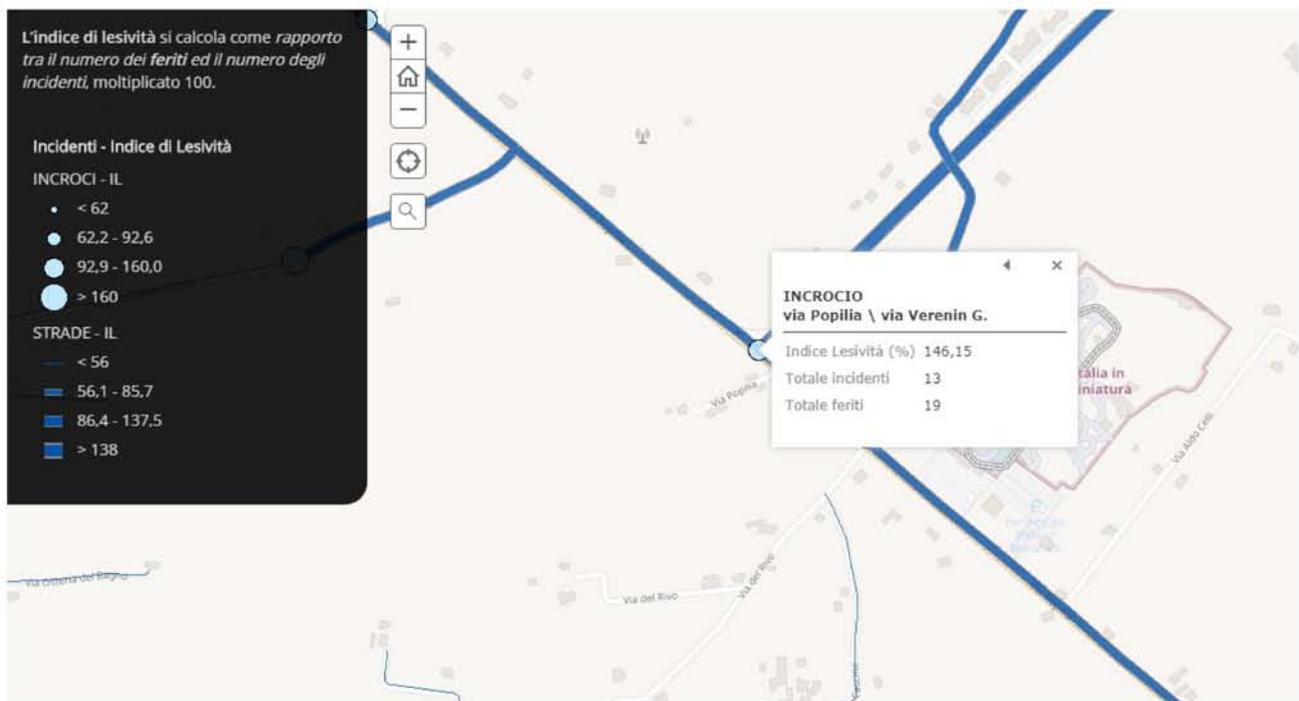
esaminati (2004-2018), pertanto di seguito si riportano i dati relativi all'incrocio via Popolia (SS16) e via Verenin.



Fig. 8.22 incidenti totali

Infine si riporta di seguito l'indice di lesività di tale intersezione che viene calcolato come rapporto tra numero di feriti e il numero degli incidenti, moltiplicato per cento.

Fig. 8.23 indice di lesività



Stato di progetto o oper di mitigazione

L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strade locali collocate in ambito rurale con presenza di poche case. Nell'ambito di tale intervento è prevista, oltre alla realizzazione della rotatoria all'incrocio SS16 – via Verenin, la realizzazione di un sottopasso ciclopedonale che collegherà la pista esistente lato mare sulla Via Verenin e la via comunale Del Rivo in modo da connettere l'abitato posto a monte della SS16 con la parte a mare, poiché anche in tale zona la Statale rappresenta un'lesione del tessuto urbano che limita fortemente la mobilità sostenibile di collegamento tra le due parti della città.

E' presente inoltre un accesso a monte della SS16 in corrispondenza della zona di intervento a servizio di un ghetto di case. Per eliminare tale accesso, che si troverebbe prossimo alla rotatoria e pertanto pericolo se mantenuto in tale posizione, su richiesta di ANAS, è stata prevista la realizzazione di una nuova strada innestata in rotatoria a servizio di tale ghetto.

Il progetto, persegue lo scopo di snellire fluidificare e mettere in sicurezza tale punto della SS16, portando i seguenti vantaggi:

- rallentamento delle correnti veicolari in arrivo ai vari rami;
- riduzione della incidentalità grave;
- possibilità di effettuare con facilità l'inversione di marcia;
- facilità di inserimento nel contesto urbano.

Paesaggio e Uso del Suolo

Paesaggio - Stato attuale

Il PTCP – Carta Forestale individua *filari di alberi quali elementi lineari di fondamentale funzione ecologica e paesaggistica* posti lungo la Via Verenin, collocati in un contesto agro-marino, caratterizzato dalla compresenza di una tessitura territoriale di campi coltivati, collocati in ambito rurale ad alta vocazione produttiva, e manufatti edilizi inseriti in un margine urbano.

In particolare, l'area dell'intervento 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.

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 metri 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 metri (vd. All. F Relazione paesaggistica).

I tigli sono alberi di prima grandezza che a maturità possono superare i 25 metri 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.

Uso del Suolo - Stato attuale

Come evidenziato dal PTPC e dal PSC l'area ricade in ambito rurale ad alta vocazione produttiva e le norme di attuazione (art.9.8 NTA_PTCP) danno indicazione che in questi ambiti la pianificazione provinciale e comunale tutela e conserva il sistema dei suoli agricoli produttivi evitandone la compromissione a causa dell'insediamento di attività non di interesse pubblico e non strettamente connesse con la produzione agricola. La sottrazione di suoli agricoli produttivi per nuove funzioni urbane è ammissibile nella misura strettamente indispensabile in relazione alla dimostrata assenza di alternative tecnicamente valide.

Gli strumenti urbanistici comunali devono tendere a limitare i conflitti tra le attività proprie del settore agricolo e le altre funzioni insediate e insediabili, attraverso una chiara esplicitazione della primaria funzione produttiva agricola e l'eventuale individuazione di idonee misure di mitigazione ambientale degli impatti.

Di seguito si riporta un estratto della mappa dell'uso del suolo (da GIS della Regione Emilia-Romagna) che identifica le aree con i seguenti codici:

codice 1222 – sede stradale

codice 1122 – strutture residenziali isolate

codice 2121 – seminativi semplici irrigui

che mappa l'ambito rurale quale aree coltivate a seminativi semplici.

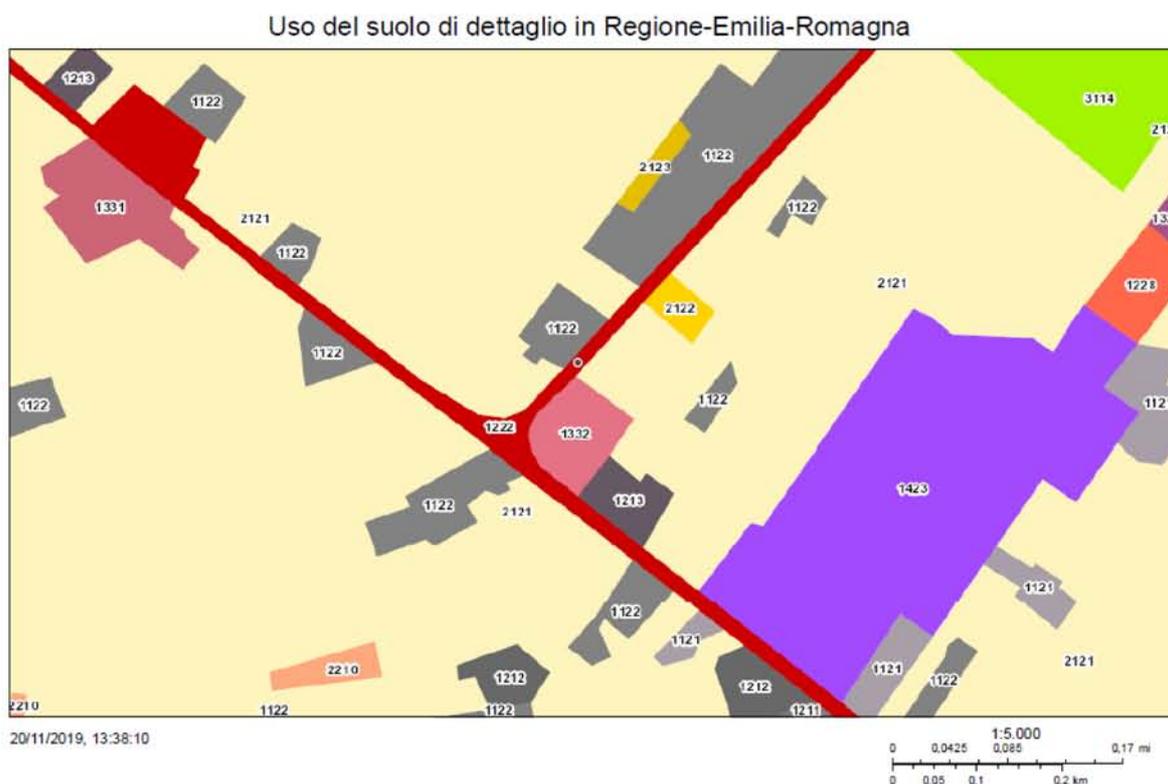


Fig.8.24 Uso del suolo (da mappe GIS Regione Emilia Romagna)

Stato di progetto e opere di compensazione

La realizzazione della rotonda comporta l'abbattimento di n. 4 piante (*Tilia*) poste al limite della carreggiata di via Verenin 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 e di garantire il Bilancio arboreo, 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.

Le opere a verde previste, in coerenza con gli obiettivi di conservazione e valorizzazione del paesaggio e di tutela dell'ambito rurale ad alta vocazione produttiva, 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.

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.

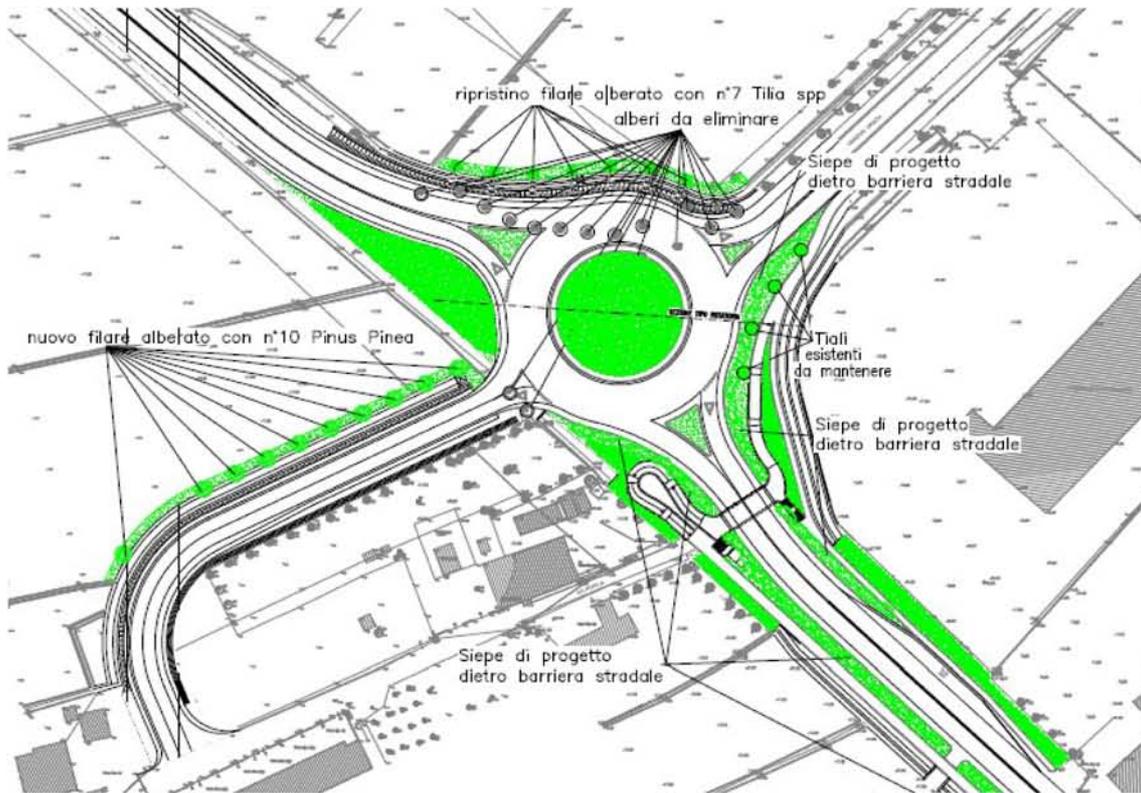


Fig. 8.25 stralcio della tavola 16 Planimetria opere a verde

8.2 Ambito di influenza ambientale

Nella tabella seguente sono riepilogate le interazioni tra la Variante e le Componenti Ambientali, trattate nel precedente paragrafo 8.1, con l'obiettivo di focalizzare l'attenzione per la successiva valutazione, sui temi/aspetti ambientali influenzati dalla Variante.

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
Biodiversità	Può modificare lo stato di conservazione di habitat		X	L'interazione con questa componente si considera lieve, in quanto è da ricondursi sostanzialmente alla presenza del filare di alberature posto lungo via Verenin, previsto in minima parte in abbattimento. A compensazione e per garantire il Biliancio arbore il progetto del verde prevede la totale sostituzione, il proseguimento del filare e l'incremento della vegetazione tramite piantumazione di specie arbustive.
	Può modificare/influenzare l'areale di distribuzione di specie animali selvatiche		X	
	Può incidere sullo stato di conservazione di specie di interesse conservazionistico		X	
	Può incidere sulla connettività tra ecosistemi naturali	X		
Acqua	Può determinare una variazione negli utilizzi delle risorse idriche		X	L'interazione con questa componente ambientale si considera di lieve entità, un quanto legata all'aumento, seppur ridotto (circa 12%), di superficie impermeabilizzata indotta dalla nuova previsione di viabilità. Inoltre relativamente alla raccolta e gestione delle acque meteoriche è stata prevista l'adozione di canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti, come previsto dal Piano provinciale di gestione delle acque di prima pioggia.
	Può comportare modifiche alla portata dei corpi idrici superficiali	X		
	Può interferire con le risorse idriche sotterranee	X		

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	Può determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)	X		L'interazione con questa componente ambientale si considera di lieve entità, in quanto è legata al fatto che la nuova viabilità potrebbe produrre un aumento di apporto di acque di dilavamento nei corpi ricettori. Relativamente alla raccolta e gestione delle acque meteoriche è stata prevista l'adozione di canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti, andando ad intervenire su fossi stradali e poderali esistenti.
	Può comportare una variazione del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione		X	
	Può comportare la contaminazione, anche locale, di corpi idrici		X	
Suolo e sottosuolo e territorio	Può comportare contaminazione del suolo		X	
	Può comportare degrado del suolo (desertificazione, perdita di sostanza organica, salinizzazione, ecc)		X	L'interazione con questa componente ambientale con questa componente ambientale si considera di lieve entità, in quanto è legata al consumo di suolo in termini un aumento stimato nel 12 % circa.
	Può determinare variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi	X		
	Può comportare variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo		X	
	Può incidere sul rischio idrogeologico		X	
Paesaggio	Inserisce elementi che possono modificare il paesaggio o la percezione del paesaggio	X		<p>L'interazione con questa componente ambientale si considera di media entità, legata al fatto che una parte dell'area interessata dal nuovo tracciato, ricade in aree che il PTCP individua come:</p> <ul style="list-style-type: none"> · - ambiti rurali ad "alta vocazione produttiva" (Art.9.8); · - "Elementi lineari" della Carta Forestale della Provincia (art.5.1 comma 8bis) <p>Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi, andando anche a mitigare visivamente il nuovo tratto di viabilità rispetto all'ambito agricolo.</p>

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	Prevede interventi sull'assetto territoriali		X	
Aria	Può comportare variazioni delle emissioni inquinanti		X	L'interazione con questa componente ambientale si ritiene nulla. L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strade locali collocate in ambito rurale con presenza di poche case. Proprio per l'importante funzione di collegamento che rappresenta l'attuale SS16 e il conseguente traffico giornaliero si ritiene che la qualità dell'aria ivi presente possa essere paragonata a quella presente presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia. In ogni caso la realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, inoltre verranno realizzate opere a verde con incremento di aree arbustive che potranno influire positivamente localmente sulla qualità dell'aria. Inoltre il Report sulla Qualità dell'Aria della Provincia di Rimini – anno 2018 di ARPAE evidenzia sul lungo periodo una tendenziale diminuzione delle concentrazioni anche in relazione al fatto che vengono immessi sul mercato veicoli aventi parametri emissivi conformi a normative via via sempre più stringenti e caldaie con rendimenti sempre più elevato. Pertanto si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento non comporterà modificazioni a tale matrice ambientale.
	Può comportare variazioni della qualità dell'aria		X	
Cambiamenti climatici	Comporta variazioni nelle superfici destinate all'assorbimento di CO2		X	
	Comporta variazioni nell'utilizzo di energia		X	
	Prevede variazioni nell'emissione di gas serra		X	
Salute umana (Elettromagnetismo - Rumore)	Prevede azioni che possono comportare rischi per la salute umana (incidentalità stradale)	X		L'interazione con questa componente porterà ad un aumento della sicurezza stradale.
	Può comportare variazioni nell'emissione di radiazioni elettromagnetiche		X	
	Può comportare variazioni dell'esposizione a livelli	X		L'interazione con questa

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	sonori eccedenti i limiti			componente ambientale si ritiene di lieve entità in quanto è legata alla previsione di una nuova viabilità e dalla Valutazione acustica vengono stimati miglioramenti dei livelli acustici su principali recettori.
Popolazione	Può comportare interferenze con la distribuzione insediativa		X	
Beni culturali	Può comportare il degrado di beni culturali		X	
	Prevede azioni che possono interferire con la percezione visiva		X	

8.3 Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti

Il paragrafo ha evidenziato, come interagenti con la Variante, i seguenti TEMI / ASPETTI ambientali:

- Biodiversità
- Acqua
- Suolo e sottosuolo e territorio
- Paesaggio e Uso del Suolo
- Aria
- Salute umana (Rumore e Incidentalità)

Queste interazioni determinano come conseguenza degli impatti ambientali, intesi in senso generale come alterazioni qualitative e/o quantitative, dirette e/o indirette, a breve e/o a lungo termine, permanenti e/o temporanee, singole e/o cumulative, positive e/o negative dell'ambiente.

Per l'analisi delle caratteristiche degli impatti e la valutazione della significatività degli impatti attesi dall'attuazione della Variante si è preso come riferimento il contenuto dell' All. I, punto 2 degli Allegati alla Parte II, del D.Lgs. 152/2006:

Criteri Allegato I Parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.		
· Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi	Contenuti nel Rapporto	Pertinenza
2.A) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	Questi fattori sono stati presi in considerazione ai fini della valutazione qualitativa della significatività degli impatti.	SI

2.B) Carattere cumulativo degli impatti	La nuova viabilità non presenta questa caratteristica	NO
2.C) Natura transfrontaliera degli impatti	La nuova viabilità oggetto di Variante è all'interno del territorio comunale	NO
2.D) Rischi per la salute umana e per l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti)	La Variante non contiene i presupposti per originare rischi per la salute o per l'ambiente, anzi al contrario prevede un intervento volto a migliorare la sicurezza delle intersezioni stradali	SI
2.E) Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	La Variante riguarda la modifica del tracciato di una nuova viabilità. L'estensione degli impatti legati alla realizzazione di tale viabilità sono in linea di massima legati al tracciato stesso per ciò che riguarda la componente ambientale biodiversità, acqua, suolo, paesaggio, rumore. In merito alla popolazione esposta ai possibili impatti si riporta che l'intervento interessa 8 nuclei familiari	SI
2.F) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	Dalla lettura del PTCP e del PSC (Quadro Conoscitivo, NTA, Valsat) e dei piani correlati alla variante è stata effettuata un'Analisi dell'area interessate per evidenziare le componenti di valore e di vulnerabilità. Da tale analisi è emerso in particolare che le aree sulle quale porre più attenzione in merito a valore e vulnerabilità sono: <ul style="list-style-type: none"> · ambito rurale ad alta vocazione produttiva · filare di alberi su via Verenin · ghetto isolato nei pressi della SS16 	SI
2.G) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	Non sono presenti aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria).	NO

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

In relazione alle finalità perseguite dalla Variante, alle condizioni ambientali dell'area interessata e alle informazioni e i dati raccolti nel presente documento si riporta di seguito una tabella di sintesi della valutazione degli impatti attesi dall'attuazione della Variante.

COMPONENTE AMBIENTALE	POTENZIALE IMPATTO	VALUTAZIONE SIGNIFICATIVITA'
BIODIVERSITÀ	Dall'analisi effettuata la variante si colloca presso un ambito rurale a vocazione agricola (seminativo) che per le sue caratteristiche non favorisce la biodiversità. Si rileva nell'area a presenza del filare di alberature posto lungo via Verenin, previsto in minima parte in abbattimento. A compensazione e per garantire il Bilancio arboreo il progetto del verde prevede la totale sostituzione, il proseguimento del filare e l'incremento della vegetazione tramite piantumazione di specie arbustive (attualmente non presenti), intervento che potrà influire positivamente su tale componente.	LIEVE positivo
ACQUA	La nuova viabilità creerà un minimo aumento di superficie impermeabile in un'area attualmente completamente permeabile in profondità, stimato in circa un 12% rispetto alla situazione attuale. Le acque di dilavamento, attualmente non trattate, verranno raccolte in canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti e in vasca di laminazione.	LIEVE positivo
SUOLO E SOTTOSUOLO E TERRITORIO	La nuova viabilità produrrà un impatto su questa componente ambientale in termini di consumo di suolo stimato in circa un 12% rispetto alla situazione attuale. La soluzione progettuale presentata risulta essere l'unica perseguibile al fine di garantire il maggior standard di sicurezza stradale, anche rispetto alla situazione attuale.	LIEVE negativo
PAESAGGIO	La parte di tracciato ricade in aree che il PTCP individua come ambiti rurali ad alta vocazione produttiva ed in parte interessato dalla presenza di filare alberato oggetto di tutela in quanto ricompreso nella Carta Forestale provinciale. Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi.	MEDIO negativo

ARIA	La realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, inoltre verranno realizzate opere a verde con incremento di aree arbustive che potranno influire positivamente localmente sulla qualità dell'aria.	NON significativa
SALUTE UMANA (RUMORE)	L'introduzione della rotonda costringerà i veicoli a rallentare notevolmente la velocità di percorrenza dell'innesto, riducendo le emissioni acustiche derivanti dal traffico. Inoltre il piano di risanamento acustico di Anas prevede per la SS16 Via Popilia la stesura di asfalto fonoassorbente, riducendo ulteriormente il rumore stradale.	LIEVE positivo
SALUTE UMANA (INCIDENTALITA' STRADALE)	Il progetto sia attraverso la realizzazione di una rotatoria che dell'attraversamento ciclo-pedonale della SS 16, persegue lo scopo di snellire fluidificare e mettere in sicurezza tale punto della SS16, portando i seguenti vantaggi: - rallentamento delle correnti veicolari in arrivo ai vari rami; - riduzione della incidentalità grave; - possibilità di effettuare con facilità l'inversione di marcia; - facilità di inserimento nel contesto urbano.	LIEVE positivo

Concludendo è possibile ritenere che la previsione contenuta nella Variante produrrà effetti lievemente impattanti sull'ambiente, in particolare sulle componenti ambientali Acqua, Suolo e sottosuolo e territorio, Paesaggio e Salute umana (Rumore e Incidentalità).

Già all'interno del progetto oggetto di variante urbanistica e la variante stessa affrontano e compensano ed ottimizzano la gestione quali/quantitativa delle portate meteoriche di dilavamento, favoriscono l'inserimento paesaggistico, provvedono a valutare l'inquinamento acustico e a migliorare la sicurezza stradale, senza apportare modifiche apprezzabili ai flussi di traffico e quindi alla qualità dell'aria.

Fermo restando l'obiettivo prioritario di messa in sicurezza dell'attraversamento sull'Adriatica in corrispondenza di Via Verenin, in attesa della realizzazione della variante alla SS16 prevista in buona parte in affiancamento al tracciato autostrale che porterà anche localmente benefici a tale area, l'intervento si basa su criteri progettuali di congruità ambientale e paesaggistica, applicando dove necessario misure di mitigazione sia visive che ambientali in grado di annullare i potenziali effetti negativi, seppur di lieve entità, e migliorare la qualità complessiva dei luoghi.

10. MONITORAGGIO

L'ultima fase del procedimento valutativo deve essere necessariamente volta alla definizione di indicatori, necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio nel tempo degli effetti del Piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi (DCR 173/2001).

In modo particolare è necessario introdurre alcuni parametri di sorveglianza volti a verificare la bontà delle scelte strategiche adottate dalla variante oggetto del presente procedimento e l'evoluzione temporale. Questi stessi parametri/indicatori devono risultare, oltre che culturalmente condivisi e compresi anche in termini di visibilità sociale, rappresentati da parametri che risultino misurabili in modo univoco, continuo e tecnicamente affidabile.

Per tale motivo a seguire vengono individuati fra gli indicatori del PSC quelli attinenti il progetto oggetto della variante e che abbiano attinenza con gli effetti lievemente impattanti sull'ambiente rilevati al capitolo precedente, in particolare sulle componenti ambientali Biodiversità, Acqua, Suolo e sottosuolo e territorio, Paesaggio e Salute umana (Rumore).

Per il medesimo motivo verrà adottato il Piano di Monitoraggio già individuato nella Valsat del PSC, relativamente agli indicatori relativi a: Aria, Rumore, Mobilità e di seguito si riporta la relativa tabella.

La responsabilità dell'implementazione del Piano di Monitoraggio spetta all'Amministrazione Comunale, nel caso specifico alla Direzione Pianificazione Territoriale del Comune di Rimini, che quindi dovrà effettuare direttamente le misurazioni degli indicatori che vengono attribuiti dal Piano di Monitoraggio e si dovrà preoccupare di recuperare le informazioni relative agli altri indicatori, la cui misurazione spetta ad altri Enti.

Le risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio, così come previsto dall'art.18 comma 2 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., sono individuate dall'Amministrazione Comunale, nel caso specifico alla Direzione Pianificazione Territoriale del Comune di Rimini, all'interno del capitolo 23300/60 denominato "Piano strutturale" del bilancio annuale dell'Ente.

ARIA									Monitoraggio 2017			Monitor. 2018
Indicatore	unità di misura	referimento normativo	scopo	calcolo	frequenza	responsabile dati	valore soglia	valore attuale (anno di riferimento) *	2014	2015	2016	
<i>Emissioni NO₂</i>	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi orari dell'NO ₂ siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	40 µg/m ³ /anno + n.18 superamenti di 200 µg/m ³ media oraria (limite in vigore dal 2005)	<u>centralina Via Flaminia:</u> 41 media annua (ANNO 2014) <u>centralina Parco Marecchia:</u> 22 media annua (ANNO 2014) nessun superamento	39 media annua 21 media annua no super	45 media annua 24 media annua no super.	44 media annua 23 media annua no super.	40 media annua 24 media annua no super.
<i>Emissioni PM10</i>	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi giornalieri del PM10 siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	40 µg/m ³ /anno + n.35 superamenti di 50 µg/m ³ media giornaliera (limite in vigore dal 2005)	<u>centralina Via Flaminia:</u> 35 media annua + n.68 superamenti (ANNO 2014) <u>centralina Parco Marecchia:</u> 27 media annua + n.27 superamenti (ANNO 2014)**	31 media 52 sup. 27 media 30 sup.	36 media 59 sup. 31 media 45 sup.	32 media 51 sup. 27 media 31 sup.	32 media 57 sup. 29 media 42 sup.
<i>Emissioni PM2,5</i>	µg/m ³	-	Verifica dei livelli di emissione medi giornalieri del PM2,5	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	25 µg/m ³ /anno (entro 2015)	<u>centralina Parco Marecchia:</u> 20 media annua (ANNO 2014)	19 media	23 media	18 media	18 media
<i>Emissioni Ozono (O₃)</i>	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi orari di ozono siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	240 µg/m ³ soglia allarme oraria + n.25 superamenti di 120 µg/m ³ media giornaliera (limite in vigore dal 2005)	<u>centralina Parco Marecchia:</u> n.d (ANNO 2014)	62 sup. di 120 µg/m ³	37 sup. di 120 µg/m ³	29 sup. di 120 µg/m ³	46 sup. di 120 µg/m ³

* i dati numerici indicati fanno riferimento ai rilevamenti eseguiti nel corso del 2013

** errata corrige i dati dei superamenti sono stati 29

RUMORE									Monitoraggio 2017			Monit. 2018
Indicatore	unità di misura	referimento normativo	scopo	calcolo	frequenza	responsabile dati	obiettivo di qualità	valore attuale (anno di riferimento)				
<i>Superficie territoriale edificata interessata da ciascuna classe acustica</i>	ha + %	L.R.15/2001 e L.447/1995	quantificare la superficie di territorio edificata interessata da ciascuna classe acustica definita dalla ZAC	utilizzo del GIS	contestuale all'aggiornamento della ZAC	Comune	-	n.d.	/			n.d.
<i>Popolazione e abitazioni esposte ad intervalli di livelli di rumore</i>	n. + %	D.Lgs. 194/2005	Quantificare la popolazione e le abitazioni esposte al rumore e rapporto rispetto al totale sul territorio comunale	utilizzo del GIS	contestuale all'aggiornamento della Mappatura Acustica	Comune	-	Tabella Lden e Lnigth da Mappatura Acustica Comunale (ANNO 2014)	/			Tabella Lden e Lnigth da Mappatura Acustica Comunale (aggiornamento 2017)

MOBILITA'												
Indicatore	unità di misura	riferimento normativo	scopo	calcolo	frequenza	responsabile dati	obiettivo di qualità	valore attuale	Monitoraggio 2017			Monit. 2018
									2011	2015	2017	
<i>Dotazioni di piste ciclabili</i>	km	PAIR 2020	valutare il livello di diffusione di infrastrutture per il trasporto sostenibile	utilizzo del GIS	annuale	Comune	-	79,06(ANNO 2012) 84,20(ANNO 2014)	78,48	93,36	96,36	96,66
<i>aree ZTL (limitazione applicata tutto l'anno)</i>	kmq	PAIR 2020	valutare il livello di diffusione di infrastrutture per il trasporto sostenibile	utilizzo del GIS (area comprensiva dei fabbricati e delle aree pedonali)	annuale	Comune	-	centro storico e Borgo san Giuliano 0,063 (ANNO 2014)	0,763 kmq	0,868 kmq	ZTL annuali: 0,44 Kmq area pedonale: 0,115 Kmq**	0,968
<i>aree a limitazione velocità 30 Km/h</i>	km	PAIR 2020	valutare il livello di diffusione di infrastrutture per il trasporto sostenibile	utilizzo del GIS	annuale	Comune	-	32,20(ANNO 2012) 44,95(ANNO 2014)	24,18 km	86,32 km	0,90 kmq**	invariate

* dati espressi con unità di misura lineare (Km)

** dati relativi ad areale, espressi in Kmq