



Comune di Rimini

Dipartimento del Territorio
Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale

Intervento C: Raccordo SS16 e prolungamento di Via Tosca - Viabilità di accesso al Quartiere Padulli

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

DOCUMENTO DI VAS-VALSAT

19.2

Rapporto Preliminare Sintesi non Tecnica

SINDACO
Andrea Gnassi

ASSESSORE ALL'AMBIENTE
Anna Montini

SEGRETARIO GENERALE
Luca Uguccioni

GRUPPO DI PROGETTO
Elena Favi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Dirigente del Settore Infrastrutture, mobilità
e qualità ambientale
Ing. Alberto Dellavalle

Rimini, Dicembre 2018



INDICE

1 PREMESSA	2
2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	7
3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	10
4. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI	24
5 VERIFICA DI PERTINENZA E COERENZA DEI CRITERI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE.....	29
6 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI	40
7 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	51
8 MONITORAGGIO	53

1. PREMESSA

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 Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020 destinati al Comune di Rimini tra i quali rientra l'intervento denominato **"Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020 - S.S. Adriatica - Lavori di miglioramento del livello di servizio nel tratto compreso tra il km 201+400 ed il km 206+000 in Comune di Rimini. Costruzione di rotonda sulla SS 16 in prossimità dello stabilimento Valentini e collegamento con la Via Aldo Moro - Intervento C: Raccordo SS 16 e prolungamento di Via Tosca - Viabilità di accesso al quartiere Padulli-**" quale miglioramento dei flussi di transito su infrastrutture statali.

L'intervento riguarda il completamento della complessa opera viaria che fa parte della generale riorganizzazione della circolazione sulle strade statali, in corrispondenza dell'abitato di Rimini oggetto di convenzione tra A.N.A.S. e Comune di Rimini, stipulata nell'anno 2000, che prevedeva la totale eliminazione degli incroci semaforizzati e conseguentemente comportava il riordino della parte di viabilità urbana più prossima alla S.S. 16 "Adriatica".

Lo studio della viabilità connessa a questo progetto ha nel tempo avuto diverse evoluzioni anche in relazione al Piano di Sviluppo Aziendale delle Industrie Valentini che sono insediate in zona, Piano approvato in variante al PRG con delibera di CC n. 4 del 1/2/2007.

Successivamente è stato approvato il Piano Particolareggiato Consortile della zona Padulli che prevedeva l'urbanizzazione a carattere residenziale di un'ampia zona collocata tra le industrie Valentini, la SP 258 Marecchiese e gli insediamenti frontistanti la SS 16.

Pertanto era necessario trovare soluzioni viarie che consentissero uno specifico accesso per i mezzi pesanti razionalizzando gli accessi e i percorsi dalla SS16, la revisione della viabilità al contorno per agevolare ingresso e uscita dal nuovo quartiere e la ricostituzione del collegamento storico Paduli - via di Mezzo - centro città.

Venne approvato il progetto preliminare con deliberazione di G.C. n. 39 del 29/1/2008 che prevedeva la realizzazione dei seguenti interventi:

- una nuova rotonda sulla SS16 e un collegamento alla Via A. Moro con un nuovo ponte;
- una nuova rotonda nella intersezione tra la Via Di Mezzo e la Via A. Moro;
- una bretella di collegamento allo stabilimento Valentini e tramite una ulteriore rotonda, il collegamento con la Via Tosca.

A seguire una serie di atti, tra cui l'espletamento della verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e s.m.i. conclusasi con Delibera di Giunta Provinciale n. 277 del 19/10/2009, hanno portato nel 2014 alla redazione del progetto definitivo, approvato con delibera di G.C. n.3 del 13/01/2015, che pur essendo conforme al PRG, non prevedeva il collegamento con via Tosca.

Tale Delibera stabilì di attuare gli interventi separatamente organizzandoli in 4 lotti e di modificare l'accesso

al nuovo quartiere Padulli suddividendoli in :

lotto "A": rotatoria su SS16 e collegamento con stabilimento Valentini e raccordo con Via Cerasolo;

lotto "B": nuova rotatoria su Via A.Moro, nuovo ponte e collegamento con la rotatoria sulla SS16;

lotto "C": collegamento della Via Tosca per l'accesso al quartiere Padulli con realizzazione di un sottovia alla SS16;

lotto "D" rotatorie nelle vie Marzabotto/Di Mezzo/Aldo Moro e Via Panzini/Via Covignano/Jano Planco e pista ciclabile in via A.Moro (da attuarsi in base alle economie di progetto).

L'intero progetto di cui sopra denominato *"S.S. N. 16 "ADRIATICA": MIGLIORAMENTO DEL LIVELLO DI SERVIZIO NEL TRATTO COMPRESO TRA IL KM. 201+400 ED IL KM. 206+000 IN COMUNE DI RIMINI "Costruzione di rotatoria sulla S.S.16 in prossimità dello stabilimento Valentini e collegamento con la via A. Moro - Rotatoria S.S.16 e collegamento allo stabilimento Valentini, rotatoria su via Aldo Moro, via di Mezzo e ponte sul canale Ausa - Raccordo S.S.16 e via Tosca comprensivo di sottovia alla S.S.16"* è stata assoggettato a screening ambientale ai sensi della L.R.9/1999 e s.m.i. e valutato positivamente con prescrizioni con Decreto della Provincia di Rimini n.21 del 23/12/2014.

Nel marzo 2016 sono stati approvati i nuovi strumenti urbanistici comunali - PSC e RUE - che non confermavano le previsioni del PRG sulle aree di proprietà delle Società 'Valinvest S.p.A.' ed 'Industrie Valentini S.p.A.' che a quella data non erano state attuate.

Inoltre poiché l'insediamento dei Padulli è quasi completato e la viabilità oggi esistente non sostiene appieno il carico urbanistico insediato e parte delle opere originariamente previste, l'Amministrazione comunale ha candidato le opere relative all'intervento di completamento della viabilità, al programma di finanziamento relativo al Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) tra gli interventi di messa in sicurezza in corrispondenza dell'abitato di Rimini, che è stato concesso per l'intero importo, come da Delibera CIPE n.54/2016 del 01 dicembre 2016.

Questo finanziamento ha comportato una rivalutazione del progetto rivedendo la soluzione in precedenza proposta di realizzare il sottopasso alla SS 16 ad un unico senso di marcia.

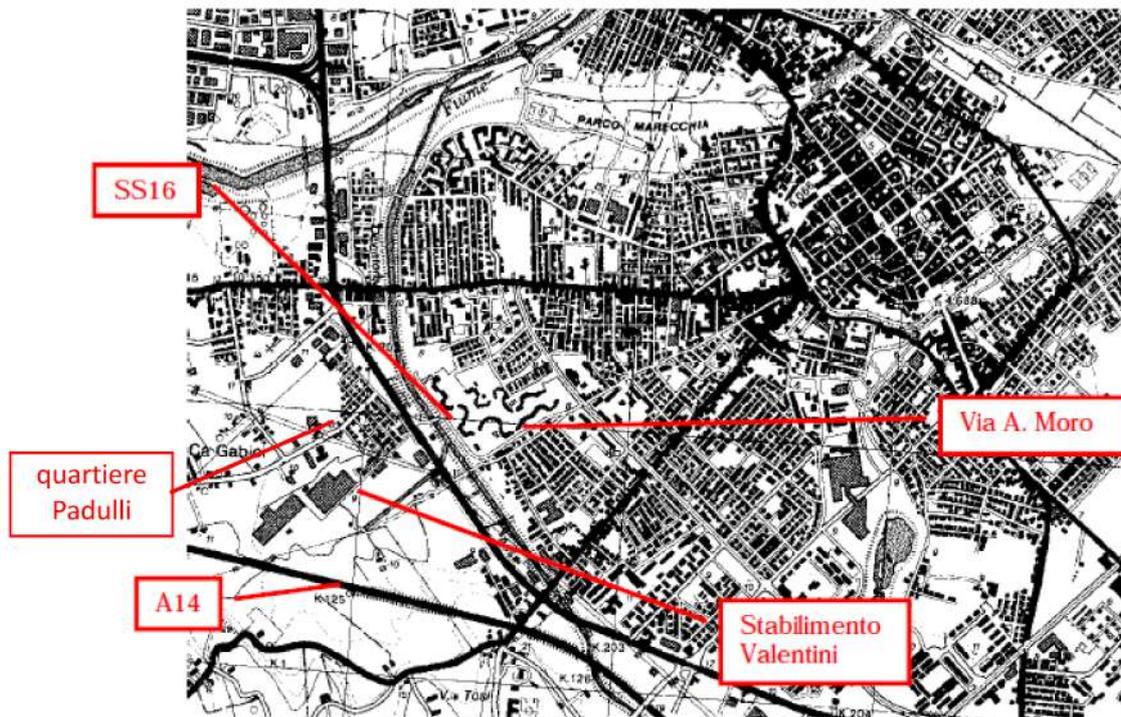


Fig.1.1 Stralcio della CTR n.256SE scala 1:25.000 con ubicazione delle aree oggetto di intervento

Il nuovo progetto del lotto C 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 ed alla nuova strada fino a collegarsi con una nuova rotatoria necessaria per l'accessibilità in sicurezza delle abitazioni di Via Cerasolo, senza quindi la necessità di realizzare il sottopasso alla SS16; prevede inoltre l'accesso allo stabilimento Valentini rispetto al progetto preliminare del 2008, attraverso un prolungamento della strada fino al piazzale esistente in proprietà Valentini.

La nuova soluzione, rispetto a quella precedentemente approvata, è migliorativa in quanto:

- permette di accedere alla zona Padulli senza limiti di altezza e in entrambe le direzioni, mentre nel progetto approvato nel 2016 era previsto un sottovia a senso unico di altezza limitata di 3,50 mt. contro i 5,00 mt. previsti da normativa;
- l'entrata e l'uscita avvengono tramite la rotatoria, in maggior sicurezza, con eliminazione di un accesso diretto alla SS16, mentre nel progetto del 2016 era prevista l'immissione e l'emissione direttamente sulla SS16 con corsie di accelerazione/decelerazione;
- nell'ambito delle analisi sui flussi veicolari del PUMS è stato dimostrato che la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico in entrata e uscita dal quartiere Padulli, considerando, in via cautelativa, la contemporanea presenza dei valori di picco per i mezzi leggeri e per i mezzi pesanti.



Fig. 1.2 inquadramento da tavola di progetto

L'Amministrazione Comunale pertanto ha ritenuto opportuno indire una Conferenza di Servizi Preliminare per l'esame di tale nuovo 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.

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.

La Conferenza di Servizi Preliminare, tenutasi in data 31/07/2018, si è espressa sul nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica con una determinazione positiva (verbale trasmesso con prot.n.0286554/2018 del 18/10/2018).

Considerata l'evoluzione progettuale sopra riportata si ritiene che con i precedenti atti siano state individuate e adeguatamente valutate le possibili scelte alternative, che ad oggi hanno portato ad

individuare il **nuovo progetto del lotto C** quale la miglior soluzione progettuale.

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.

In base a quanto definito dall'art.18 al comma 8 il 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..

Il presente documento costituisce pertanto la Sintesi Non Tecnica del Documento di VAS-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.

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

- 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.

2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto fa parte della generale riorganizzazione della circolazione sulle Strade Statali in corrispondenza dell'abitato di Rimini, oggetto di convenzione firmata il 6.12.2000 tra A.N.A.S., Compartimento per la Viabilità dell'Emilia Romagna, e Comune di Rimini (Capo 3).

In generale, tale convenzione prevede la totale eliminazione degli incroci semaforizzati con la realizzazione di intersezioni a piani sfalsati o con rotatorie di smistamento, e quindi, indirettamente, il riordino della parte di viabilità urbana più prossima alla S.S. 16 "Adriatica".



Fig.2.1 ubicazione delle aree oggetto di intervento

L'intervento in esame **lotto C** è costituito dalla realizzazione del prolungamento della Via Tosca che con un nuovo ponte sul Canale Consortile Mavone posto in adiacenza alla SS16 Adriatica, permette di collegarsi mediante un nuova rotonda, alla strada di accesso agli stabilimenti Valentini in corso di realizzazione con il lotto denominato AB.

L'opera pertanto va a completare gli interventi di cui al lotto AB e permette:

- di ricostituire la continuità del percorso storico Padulli - via di Mezzo - centro città;
- di razionalizzare il traffico di accesso alle Industrie Valentini S.p.A. che, per quanto non rilevante, costringe oggi i mezzi pesanti all'attraversamento di aree densamente urbanizzate;
- di alleggerire sensibilmente il carico di traffico sulle intersezioni di via Covignano e della S.P. 258 R "Marechiese" con la S.S. 16 "Adriatica";
- di realizzare un nuovo collegamento tra la S.S. 16 ed il centro urbano.
- realizzare un nuovo accesso al quartiere Padulli, attualmente in forte espansione, senza gravare la viabilità esistente di penetrazione al centro.



Fig.4.2 ubicazione dell'area di progetto su foto aerea con indicazione delle principali strade interessate

Il nuovo progetto del lotto C 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 ed alla nuova strada fino a collegarsi con una nuova rotonda necessaria per l'accessibilità in sicurezza delle abitazioni di Via Cerasolo, senza quindi la necessità di realizzare il sottopasso alla SS16; prevede inoltre l'accesso allo stabilimento Valentini rispetto al progetto preliminare del 2008, attraverso un prolungamento della strada fino al piazzale esistente in proprietà Valentini.

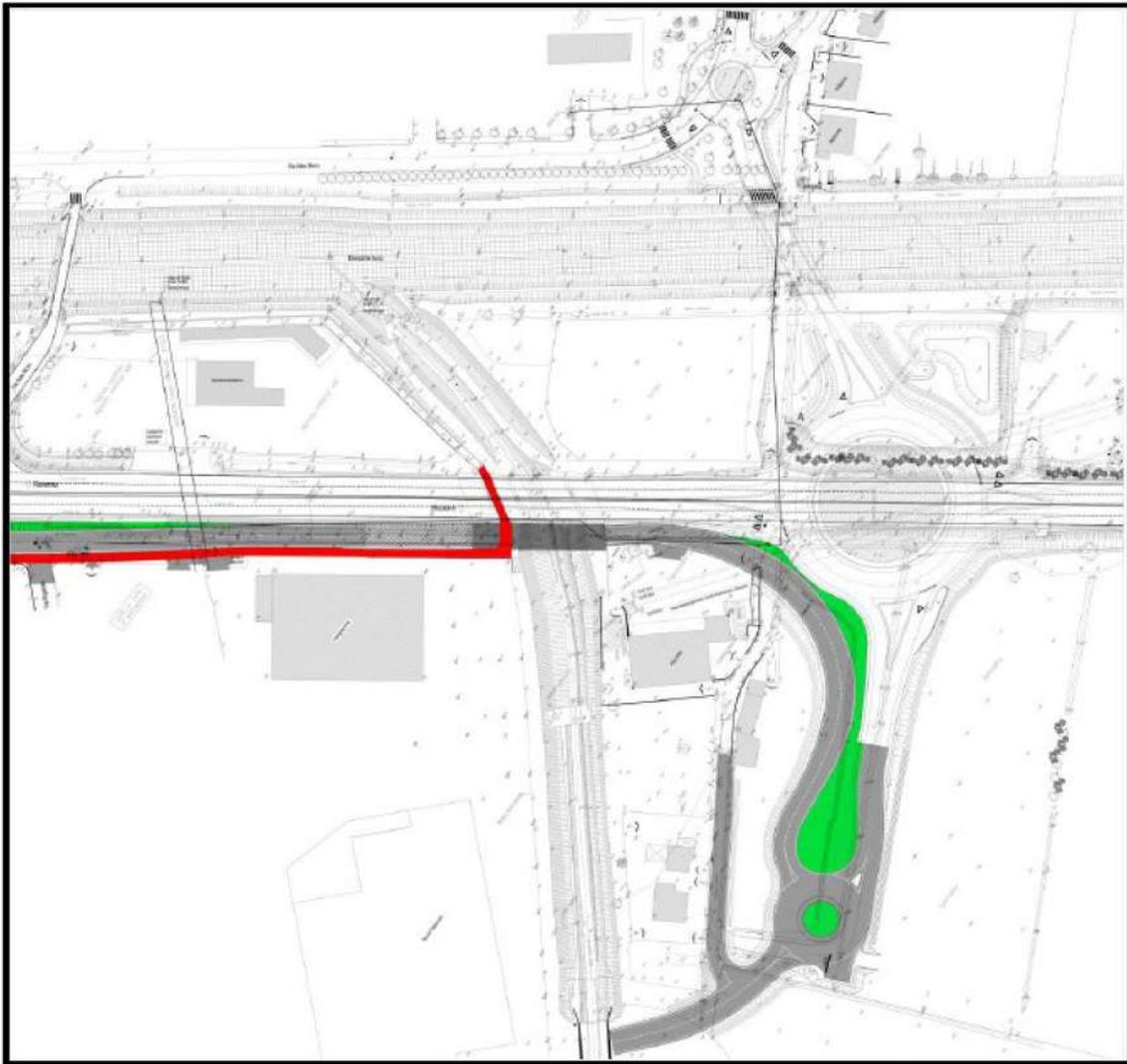


Fig. 4.3 inquadramento da tavola di progetto

Come emerge dalla relazione di progetto la nuova soluzione, rispetto a quella precedentemente approvata, è migliorativa in quanto:

- permette di accedere alla zona Padulli senza limiti di altezza e in entrambe le direzioni, mentre nel progetto approvato nel 2016 era previsto un sottovia a senso unico di altezza limitata di 3,50 mt. contro i 5,00 mt. previsti da normativa;
- l'entrata e l'uscita avvengono tramite la rotatoria, in maggior sicurezza, con eliminazione di un accesso diretto alla SS16, mentre nel progetto del 2016 era prevista l'immissione e l'emissione direttamente sulla SS16 con corsie di accelerazione/decelerazione;
- nell'ambito delle analisi sui flussi veicolari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è stato dimostrato che la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico in entrata e uscita dal quartiere Padulli, considerando, in via cautelativa, la contemporanea presenza dei valori di picco per i mezzi leggeri e per i mezzi pesanti.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

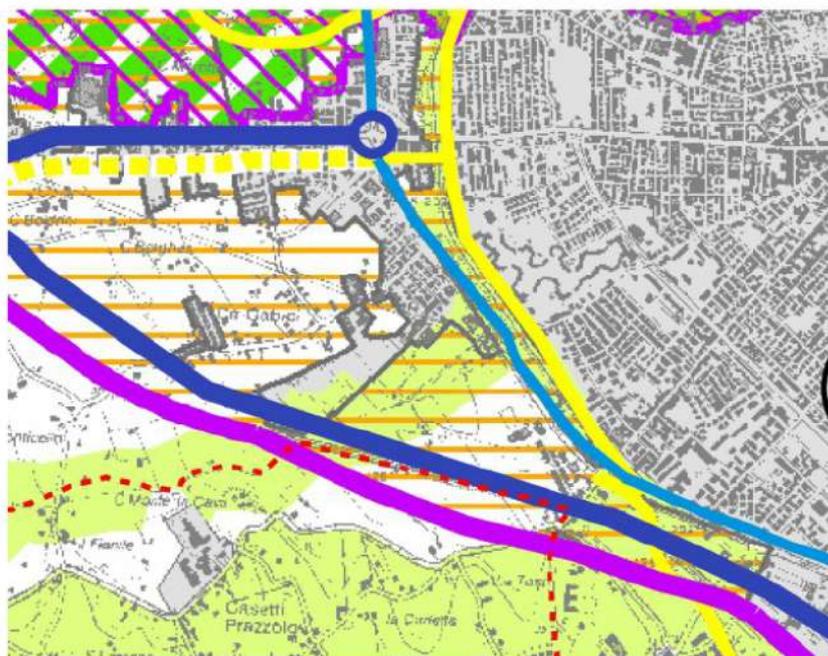
Si precisa che l'area oggetto di intervento e di variante urbanistica non ricade all'interno dei siti Rete Natura 2000 (ZSC e ZPS).

3.1 P.T.C.P. - Variante 2012

Il PTCP 2007 è stato approvato con Delibera del Consiglio provinciale n.61/2008, con l'annessione dell'Alta Valmarecchia al territorio della Provincia di Rimini per effetto della L.117/09 e della L.R. 17/09, si è reso necessario estendere la validità del PTCP 2007 vigente ai nuovi territori con apposita variante approvata con Delibera del Consiglio provinciale n.12 del 23 aprile 2013.

Tavola A

Da tavola A del PTCP della Provincia di Rimini, si evince che l'intervento sorgerà in quota parte all'interno di "Aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale" (Art.1.5) e in quota parte in aree con assetto insediativo urbanizzato.



ASSETTO AMBIENTALE

■ Aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (Art. 1.5)

ASSETTO INSEDIATIVO

■ Territorio Urbanizzato

Tavola B

Da tavola B_1 del PTCP della Provincia di Rimini, si evince che l'intervento sorgerà all'interno di "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua" (Art.5.4) e il Canale Mavone viene identificato come "Reticolo idrografico minore (Art. 2.2)

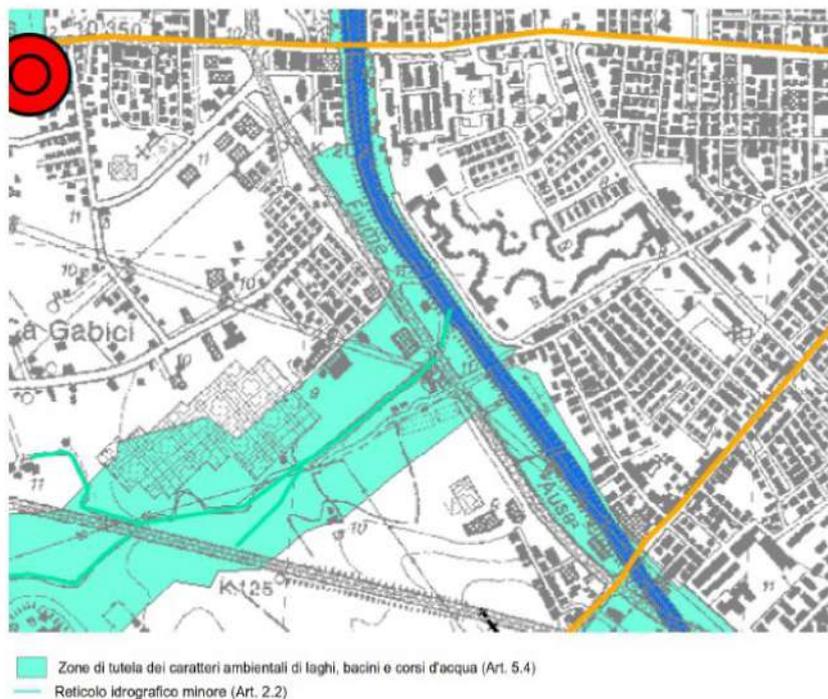


Tavola C

Da tavola C_1 del PTCP della Provincia di Rimini, si evince che l'intervento sorgerà all'interno di Territorio urbanizzato.

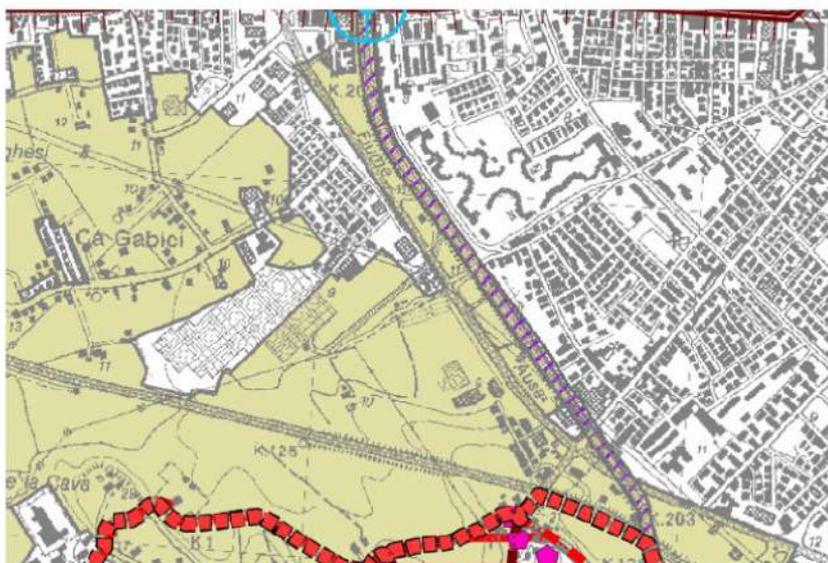
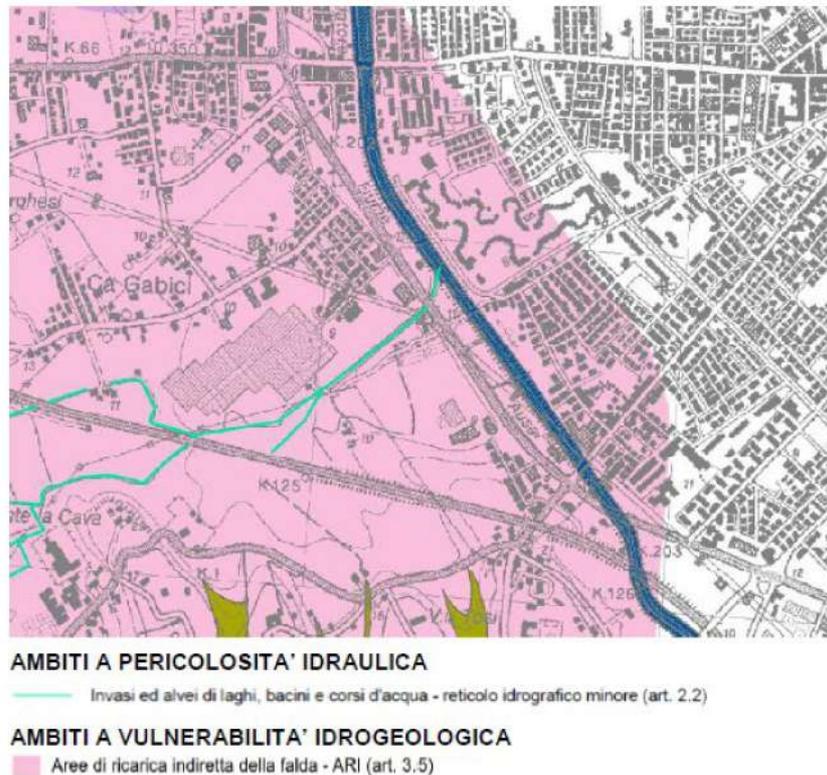


Tavola D

Da tavola D_1 del PTCP della Provincia di Rimini, si evince che l'intervento sorgerà all'interno di ambiti a pericolosità idraulica negli "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua – reticolo idrografico minore" (Art. 2.2) e di ambiti a vulnerabilità idrogeologica nelle "Aree di ricarica indiretta della falda – ARI (art.1.5)



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:

- Aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (Art.1.5)
- Zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (Art. 5.4)
- Aree di ricarica indiretta della falda – ARI (Art.3.5)

3.2 Piano Strutturale Comunale – PSC e Vincoli

Il PSC, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, colloca le aree interessate dall'intervento in parte in territorio rurale in Ambiti Agricoli Periurbani (AAP), in parte in territorio urbanizzato in Ambiti Specializzati per Attività Produttive (ASP) e definisce l'attuale S.S. 16 quale Asse primario urbano/suburbano di penetrazione di cui rappresenta la rotatoria di progetto e la via Aldo Moro quale strade di penetrazione esistenti. Rappresenta inoltre, quale strade di penetrazione tratti proposti, il tracciato di collegamento dalla SS16 alle industrie Valentini e la soluzione viaria approvata con delibera di C.C. n. 24/2016 sopra descritta che il progetto attuale non prevede.



Fig. 3.1 tavola PSC.3 – Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi

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

1 - Zone di tutela di laghi bacini e corsi d'acqua di cui all'art. 5.4 delle N.T.A. del P.T.C.P.

14 - Fascia perfluviale delle acque pubbliche di cui all'art. 142 D.Lgs. n. 42/2004: aree di interesse paesaggistico da sottoporre ad autorizzazione paesaggistica, già acquisita con atto prot.n. 0307791 del 09/11/2018.

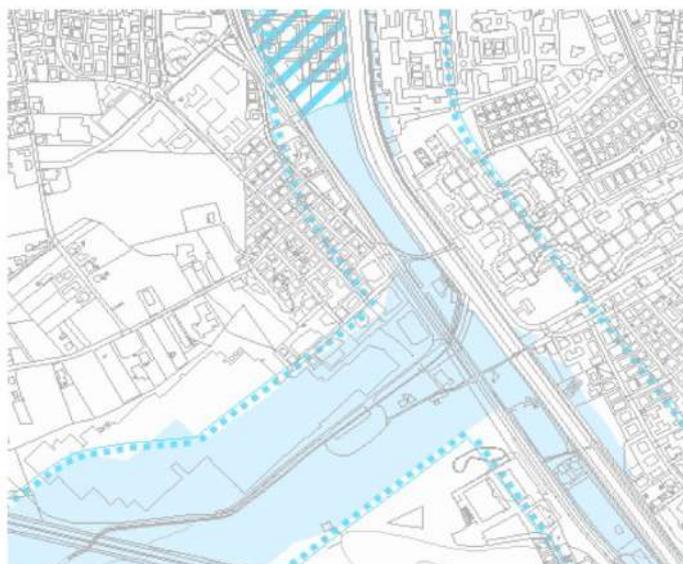


Fig. 3.2 tavola PSC - VIN 1

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



Fig. 3.3 tavola PSC - VIN 2

29 – Reticolo idrografico minore di cui all’art. 2.2 c2 punto d) delle N.T.A. del P.T.C.P.

30 – Scoli consorziali a cielo aperto e scoli consorziali tombinati di cui al R.D. n. 368/1904: trova applicazione il Regolamento di Polizia Idraulica approvato con deliberazione del Consiglio di amministrazione del Consorzio di Bonifica della Romagna n.048/2015/CO del 09/04/2015.

37 – Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) di cui agli artt. 3.5, 3.1 e 3.2 delle N.T.A. del P.T.C.P.



Fig. 3.4 tavola PSC - VIN 3

62 – Linee elettriche altissima AAT o alta AT tensione di cui al D.M. 29/05/2008, D.G.R. n. 197/2001, D.G.R. n. 978/2010, D.G.R. n. 2088/2013 e.s.m.i.: all'interno della Distanza di Prima Approssimazione, e comunque in prossimità di linee elettriche l'attuatore dovrà chiedere, tramite richiesta del Comune, all'ente gestore la determinazione della relativa fascia di rispetto ai fini della verifica della fattibilità dell'intervento.

67 - Vie di fuga (riferita al tracciato della SS16) 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.

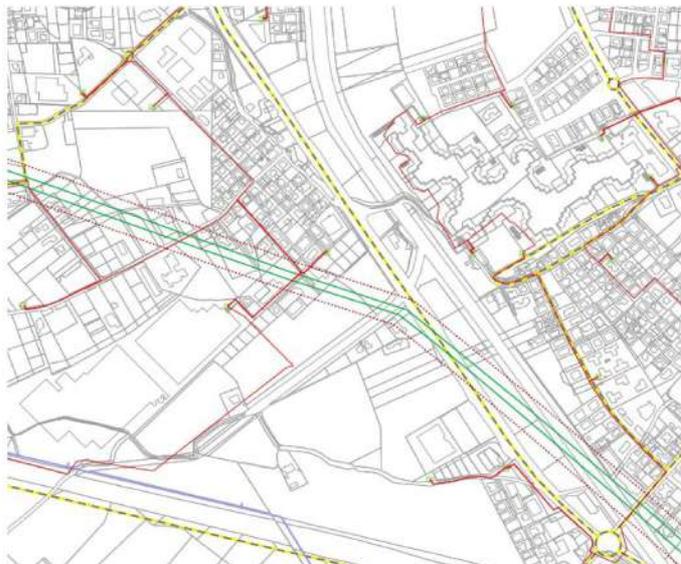


Fig. 3.5 tavola PSC - VIN 4

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 a Strade e parcheggi di urbanizzazione, in parte a AAP "Ambiti agricoli periurbani" ed in parte a ASP1 "Ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere".



Fig. 3.6 tavola RUE

3.4 Piano Urbano della Mobilità (2008), Linee Guida Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (2016) 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." (2009)

L'Amministrazione Comunale di Rimini, ha approvato Piano Urbano della Mobilità nella seduta di C.C. Del 6/03/2008. I Piani Urbani della Mobilità (PUM) sono da intendersi quali "progetti del sistema della mobilità", comprendenti un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi.

L'intervento in oggetto si inserisce all'interno del Collegamento previsto dal PUM tra Via Marecchiese, Padulli e Strada Statale 16.

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." di cui è riportato di seguito lo stralcio.

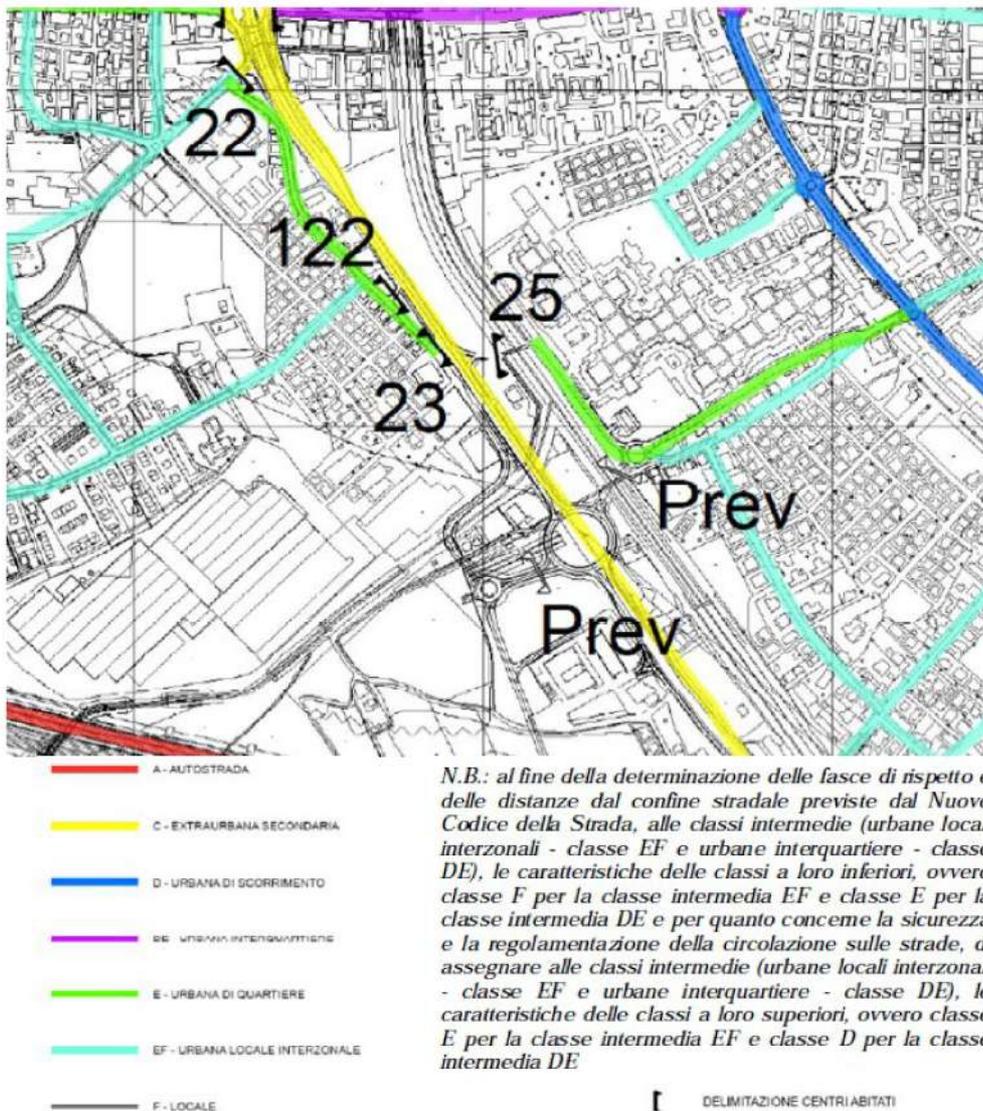


Fig. 3.7 stralcio della tav. D.2 relativa alla pianificazione e classificazione delle strade.

Da essa si evidenzia che lo svincolo mediante rotatoria su SS16 e su via Moro e loro collegamento è stato previsto, mentre la cartografia riporta la terza rotatoria prevista quale collegamento tra SS16 e via Tosca (lotto C). In relazione a tale piano e le strade interessate sono così classificate:

Nuova Circonvallazione SS16 "Adriatica": strada extraurbana secondaria di tipo C

Via Tosca: strada urbana di quartiere E sino circa all'innesto con via Rigoletto, la parte terminale verso sud è una strada locale di tipo F.

Via Padulli: strada urbana locale interzonale di tipo EF.

Il PUMS, le cui linee di indirizzo sono state approvate dalla Giunta Comunale con Delibera n.189 del 31 maggio 2016, è un piano di programmazione strategica che orienta la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di lungo periodo (10 anni).

Tra i principali obiettivi definiti dal PUMS l'intervento oggetto del presente documento 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, appare evidente come il Quartiere Padulli nel 2016 sia carente di piste ciclopedonali che consentano di raggiungere il centro città e la zona mare tramite un itinerario diretto e in sicurezza.

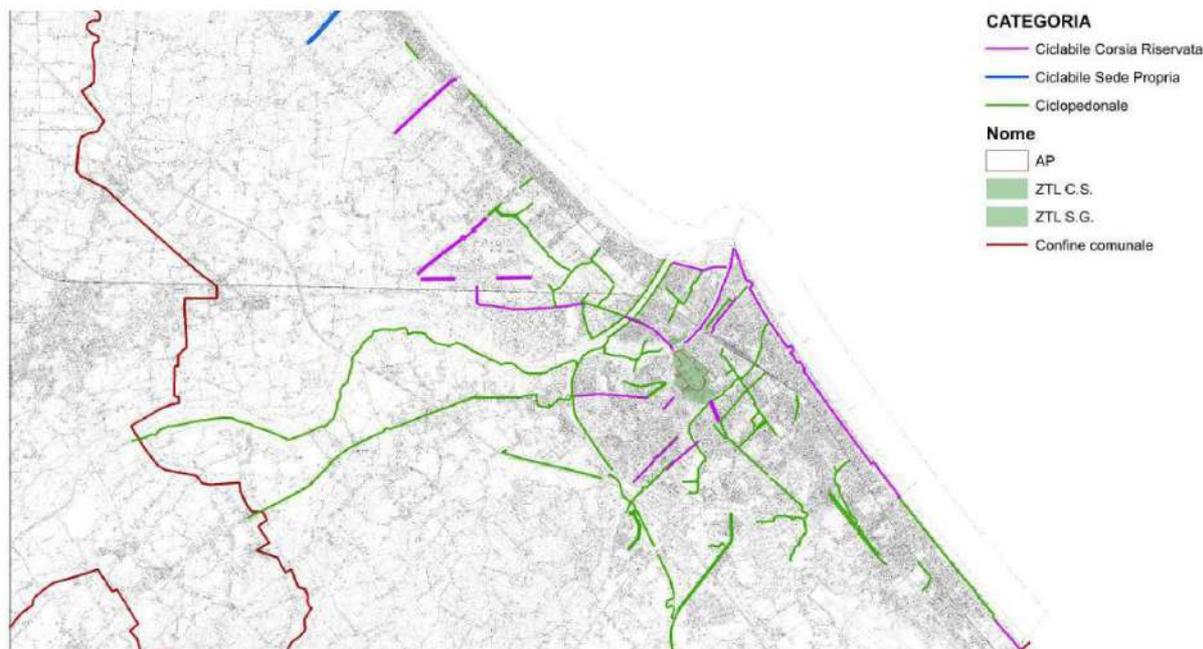


Fig. 3.8 Rete itinerari ciclabili_da Linee Guida PUMS

Il PUMS considera quindi strategica e prioritaria la realizzazione della rete di itinerari ciclabili prevista dal progetto Bicipolitana, in cui il collegamento con Quartiere Padulli è individuato dall'itinerario n.5 “Padullo-Grattacielo”.

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.

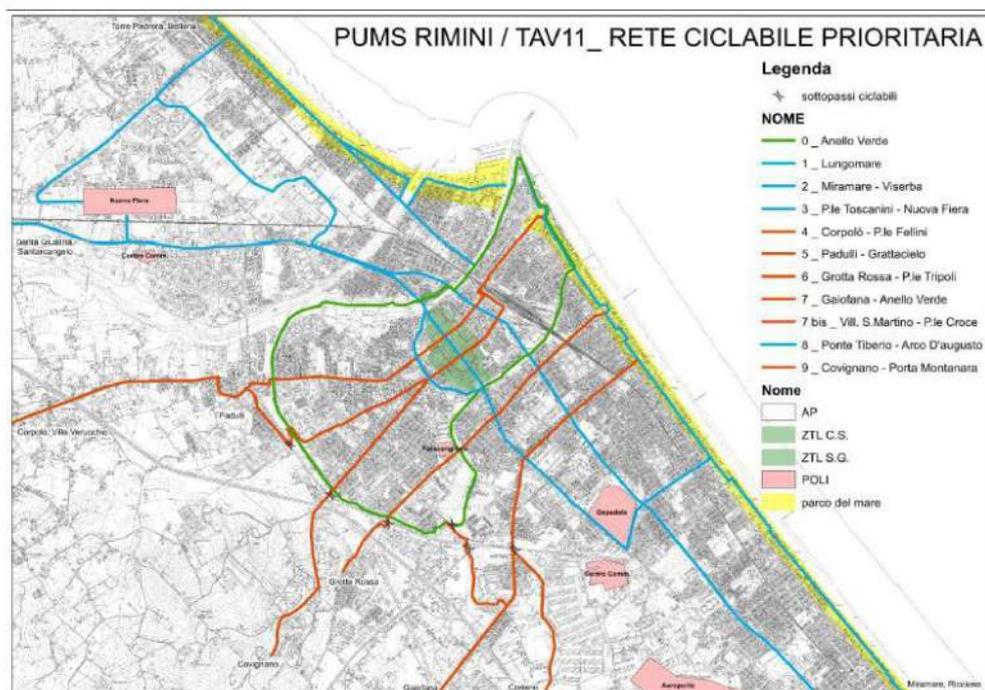


Fig. 3.9 Rete ciclabile prioritaria: itinerari

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

Come riportato nella Relazione di progetto i tratti di strada interessati dal progetto di cui al lotto C, 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) facente parte del lotto AB, rientra nella categoria C1.

La ZAC, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, inserisce la nuova viabilità in III, IV e VI classe acustica ed in IV classe acustica di progetto.

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 mentre via Tosca e via Cerasolo ricadono nella cat. E.

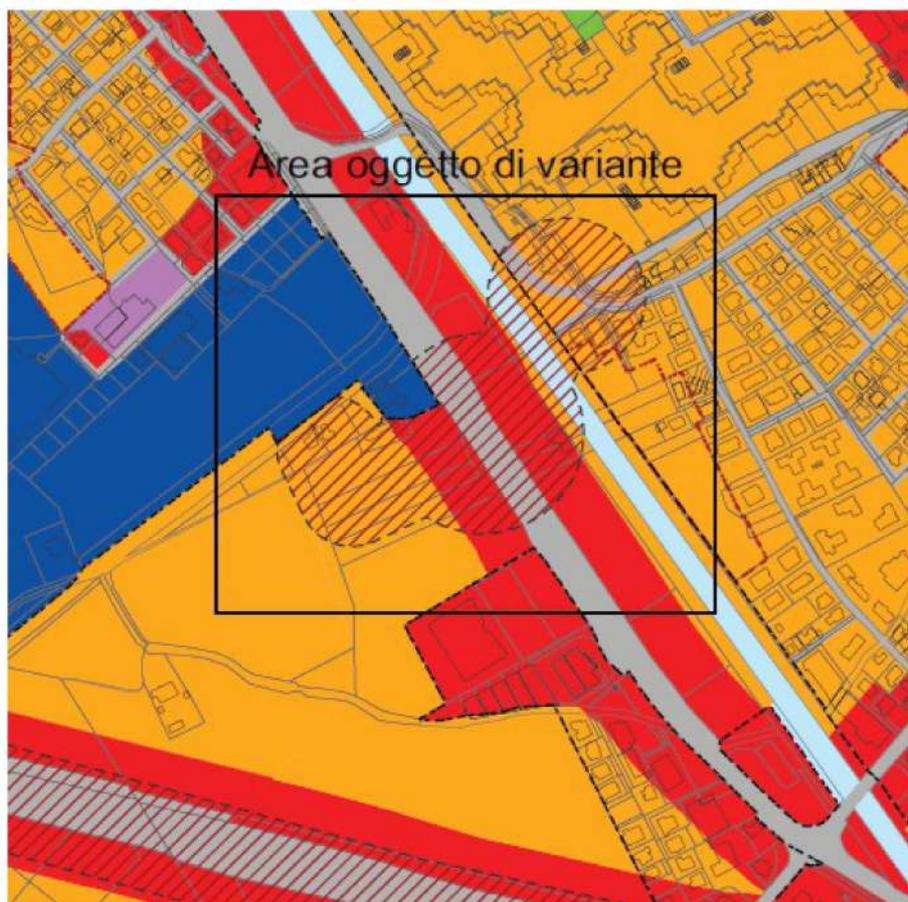


Fig. 3.10 ZAC

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.

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.

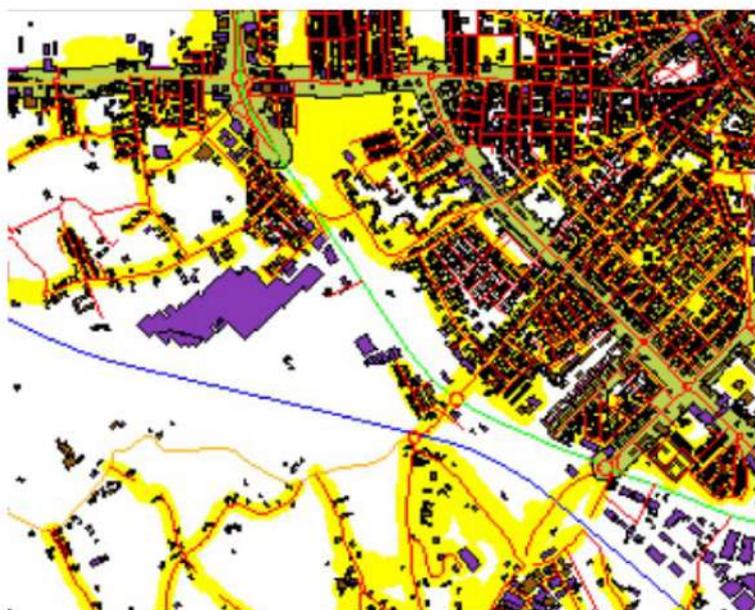


Fig. 3.11 Individuazione delle zone con superamento nell'agglomerato di Rimini

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.

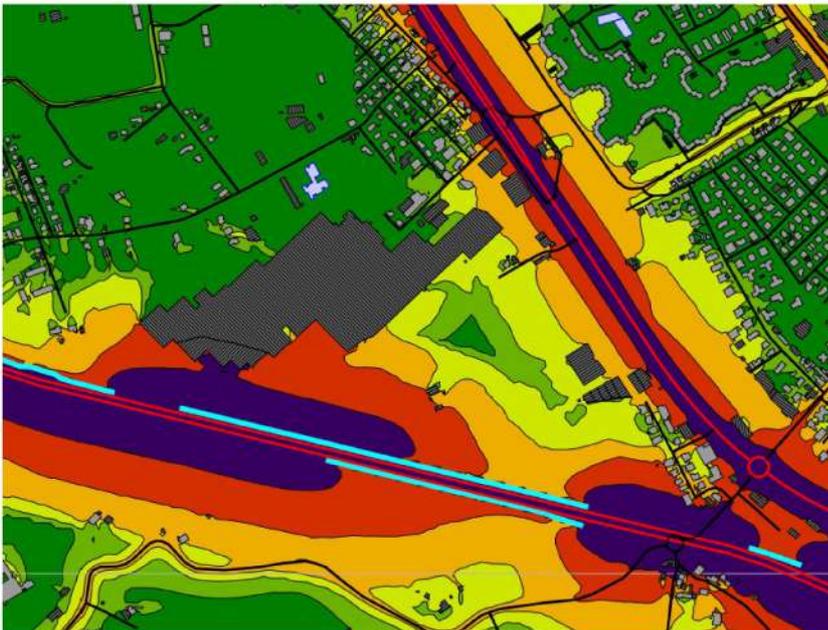


Fig. 3.12 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) Lden post operam

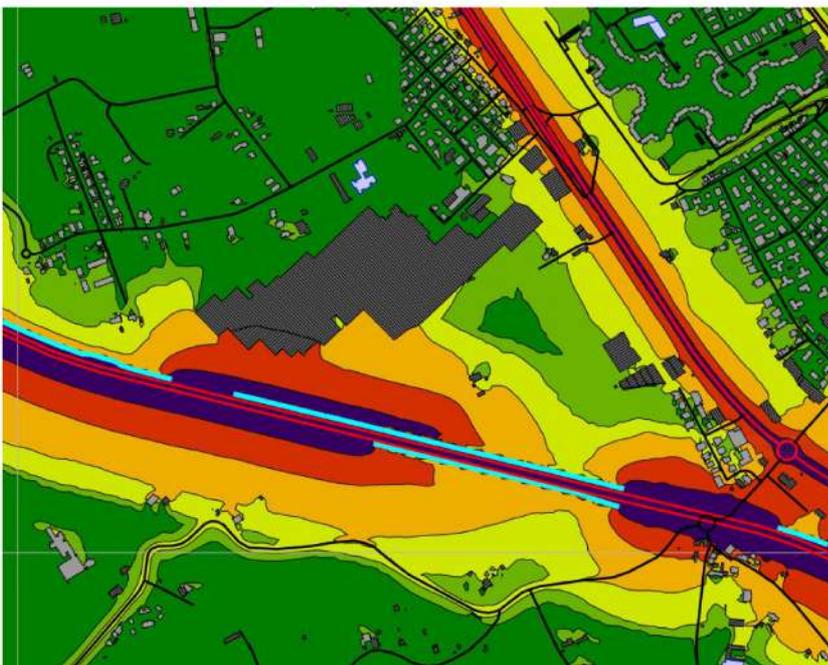


Fig. 3.13 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) Lnight post operam

3.6 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 dalle Linee Guida del PUMS sono comunque 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 contenenti 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 opere o interventi e programmi di interesse pubblico”

3.7 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, in cui fra l'altro si è proceduto alla 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.

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 delle 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.

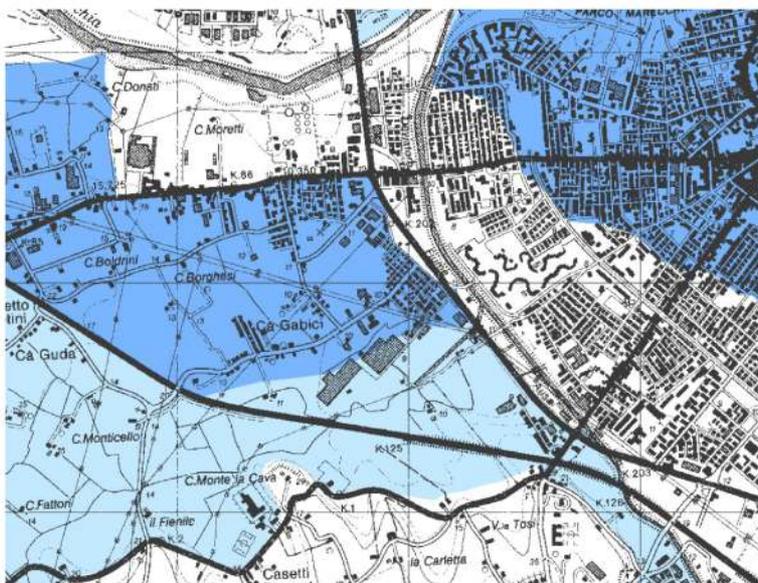


Fig. 3.14 stralcio della Tavola 5.1 Mappe pericolosità reticolo secondario di pianura

Legenda

-  Limite dell'Autorità di Bacino
-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

Le NTA del “Progetto di Variante 2016 del PAI” consentono per gli alvei (art.8 comma 4 lettera b) la realizzazione di nuove infrastrutture a rete in attraversamento che non determinino rischio idraulico, pertanto subordinate al parere vincolante dell'Ente preposto al nulla-osta idraulico (vd. Consorzio di Bonifica della Romagna).

4. 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.

Il **PSC** verrà variato nella **tavola PSC.3** – Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi – rappresentando il nuovo tracciato come proposto con la presente variante, mentre quello previsto ed approvato con delibera di C.C. n. 24/2016 sarà eliminato (Lotto C).



Fig.4.1 stralcio variante tav.PSC 3

In particolare si segnala che l'art. 3.5 del PTCP relativo alle aree di ricarica della falda stabilisce che, al fine di limitare il rischio idraulico, va prevista una compensazione per le nuove urbanizzazioni individuando aree da destinarsi al ripascimento della falda pari alla superficie impermeabilizzata.

Con il procedimento unico approvato con delibera di C.C. n. 24/2016 si era individuata un'area lungo la via Covignano, collocata sempre in area di ricarica della falda (ARI). Si ritiene di utilizzare la medesima area considerato che il precedente procedimento sarà revocato. Il progettista con mail del 31/11/2018 ha indicato in 2785 mq le aree di nuova impermeabilizzazione che sono inferiori all'area individuata in via Covignano che ammonta a 5624 mq. Pertanto verrà perimetrata con apposita simbologia la quantità necessaria.

Poiché tale tematismo non è presente nella tavola dei vincoli, sarà necessario individuarlo, con un retino specifico, che individua l'areale da destinare al ripascimento della falda in ottemperanza a quanto stabilito all'art. 3.5 per le aree sottoposte al vincolo 37 - Aree di ricarica indiretta della falda ARI.

L'elaborato **Tavola PSC-VIN 4.3** verrà quindi modificato in tal senso e la legenda sarà integrata con retino denominato 37- Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) con permeabilità permanente. Sarà inoltre integrata la scheda di vincolo n.37.

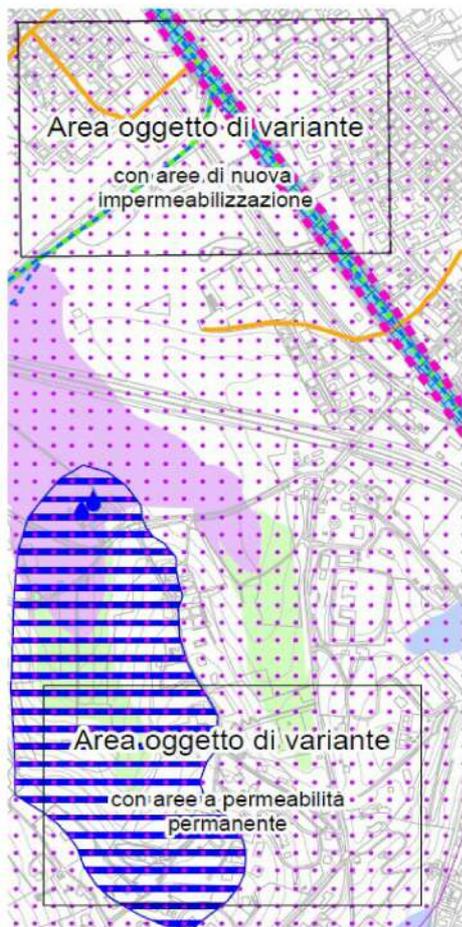
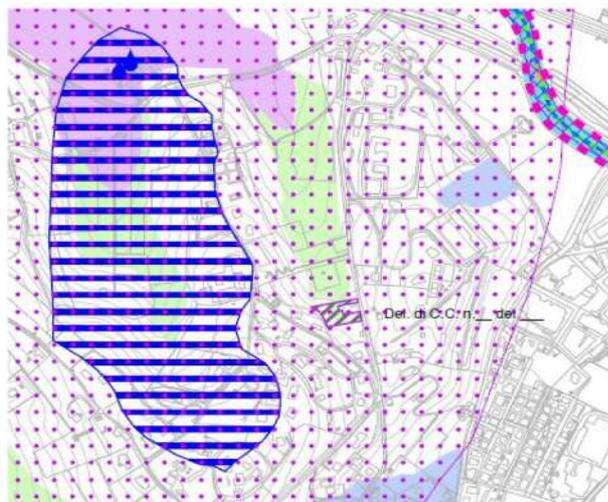


Fig.4.2 stralci variante tav. VIN 4.3 e nuova voce di riferimento

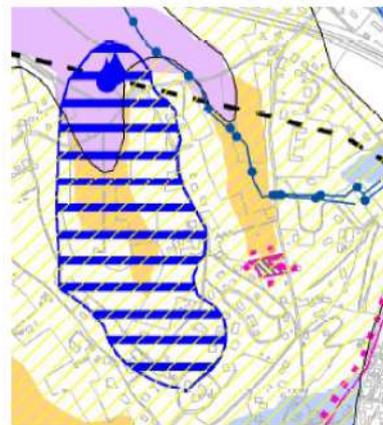


 37 - Aree di ricarica indiretta della falda (ARI) con permeabilità permanente

Inoltre verrà conseguentemente modificata la **tavola PSC di Vas-Valsat n. 2.3** –Tutela e condizionamenti relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio, con individuazione dell'area da mantenere permeabile.

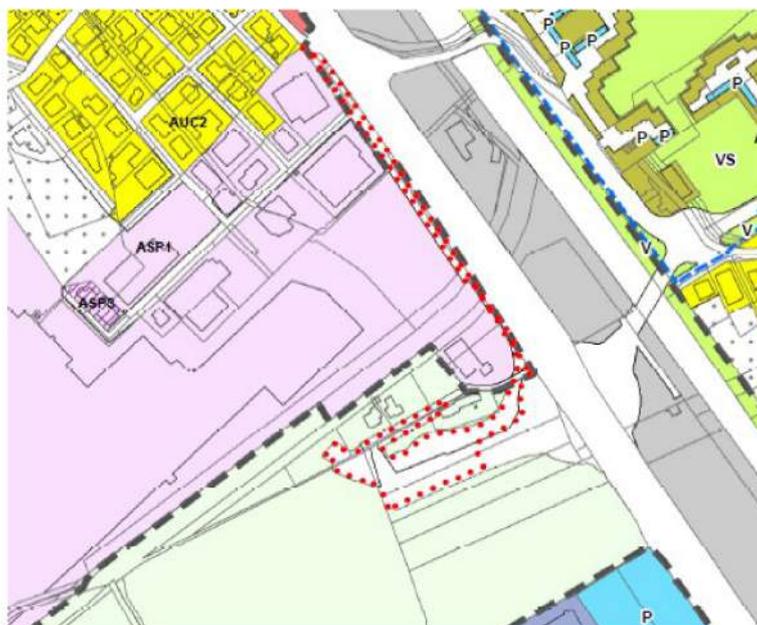


Fig.4.3 stralci variante tav. VAS- Valsat 2.3 e nuova voce di riferimento



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 **tav 1.7** e comporta l'inserimento del nuovo progetto destinando a "Strade e parcheggi di urbanizzazione" aree che erano destinate nel RUE vigente in parte a "AAP - Ambiti agricoli periurbani" in parte a "ASP1 ambiti specializzati per attività produttive prevalentemente manifatturiere". Inoltre prevede l'inserimento di un perimetro che individua tutta l'area di progetto sottoposta a procedimento unico di cui all'art. 53 della L.R. n. 24/17.



 **Procedimento Unico art. 53 L.R. 20/2017**

Fig.6.3 stralcio variante RUE tav.1.7 e nuova voce di riferimento

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 denominata tav. 4.1 – 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.

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.

Si è proceduto inoltre, all'aggiornamento degli elaborati, riportando come stato di fatto (sempre ad esclusione dei ricettori presenti attualmente in classe III° nello stato di fatto), gli interventi relativi alla nuova viabilità (nuova rotatoria sulla SS16 ed il collegamento alla via A.Moro e una nuova rotatoria nella intersezione tra la via Di Mezzo e la via A. Moro), attualmente in fase di realizzazione e riportata come viabilità esistente anche nella cartografia in variante agli strumenti urbanistici (PSC e RUE), relativa al procedimento unico in oggetto. L'aggiornamento ha comportato anche l'adeguamento degli elaborati alle reali dimensioni della nuova viabilità.



Fig.4.4 stralcio variante ZAC Tav.2.7

I predetti aggiornamenti comportano pertanto la modifica della **Tavola ZAC 2.7** (scala 1:5.000) e il conseguente adeguamento della Tavola generale della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC 1 scala 1:20.000).

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

5.1 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	<input checked="" type="radio"/> 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

NOTE: La Variante riguarda la modifica di una Viabilità di progetto prevista dal PSC vigente, che riporta un tracciato che ad oggi non risulta più attuale.

La definizione del nuovo tracciato per questa viabilità nasce dall'esigenza di collegarsi con tratti che sono già in fase di attuazione. 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 un cambio di tracciato di una Viabilità di progetto che comporterà un adeguamento del PSC, del RUE e della ZAC.		
NOTE: La Variante comporterà un adeguamento del PSC, 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 il Quartiere Padulli con il centro città e il mare (itinerario 5 della Bicipolitana).

d) I problemi ambientali pertinenti al Piano/Programma:

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

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.

5.2 Verifica di coerenza

Di seguito si riporta una tabella che mette a confronto degli obiettivi del PTC 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 in affiancamento al tratto di Via Tosca la pista ciclabile e gli spazi esistenti tra la SS16 e l'edificato non consentono la realizzazione di una fascia verde; l'attraversamento al canale Mavone è progetto per ottimizzare l'inserimento paesaggistico (già acquisita l'autorizzazione paesaggistica).
	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	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	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	Il PSC individua il progetto Anello Verde come intervento di connessione urbana tra le aree verdi interne all'urbanizzato e con funzione di corridoio ecologico fra il corso del Marecchia e le aree collinari del Covignano. Il progetto in variante persegue tale obiettivo tramite la realizzare del tratto di pista ciclabile che mette in connessione il Quartiere Padulli con il centro città e il mare (itinerario 5 della Bicipolitana).
	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	Il PSC ha escluso le aree di pericolosità geomorfologica e quelle soggette a rischio idraulico considerandoli elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi. NON PERTINENTE in quanto il progetto in variante non è relativo a nuove edificazioni.
	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, il progetto in variante non rientra in tali aree
	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	individua 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

OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE

	OBIETTIVI del PTCP	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI			
	Miglioramento della qualità dell'aria	Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico	<p>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 PSC 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 riqualificazione e a verde per il miglioramento della qualità dell'aria. Il progetto in variante andrà a realizzare il tratto di pista ciclabile che mette in connessione il Quartiere Padulli con il centro città e il mare (itinerario 5 della Bicipolitana) ed inoltre dalle analisi sui flussi veicolari del PUMS è stato dimostrato che la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico in entrata e uscita dal quartiere Padulli</p>
		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.	

	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		AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI	OBIETTIVI del PSC		
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	NON PERTINENTE
		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 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 il Quartiere Padulli con il centro città e il mare (itinerario 5 della Bicipolitana)
		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	
			Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	NON PERTINENTE

	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 andrà a realizzare il tratto di pista ciclabile che mette in connessione il Quartiere Padulli con il centro città e il mare (itinerario 5 della Bicipolitana) ed inoltre dalle analisi sui flussi veicolari del PUMS è stato dimostrato che la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico in entrata e uscita dal quartiere Padulli.

	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 ad 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		NON PERTINENTE	

	OBIETTIVI del PTCP	OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA con VARIANTE
	OBIETTIVI			
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	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		NON PERTINENTE
OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE				
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

6. 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 e lo Studio Preliminare Ambientale (redatto dalla Dott.ssa Daniela Tonini) valutato positivamente con prescrizioni con Decreto della Provincia di Rimini n.21 del 23/12/2014, 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.

6.1 Componenti ambientali

Suolo e sottosuolo

L'area in studio è pianeggiante e si pone a quote comprese tra i 10 e e 12 m s.l.m. con intorni intensamente urbanizzati.

La morfologia è caratterizzata dalle incisioni del corso d'acqua naturale Padulli o Mavone piccolo, corso d'acqua consorziale che nasce ai piedi delle colline riminesi in località S. Cristina e discende verso mare fino a confluire nell'attuale deviatore del torrente Ausa.

L'ultimo tratto del Fosso Padulli, in particolare quello a valle del tracciato autostradale, è stato negli ultimi decenni rettificato ed adeguato come sezione idraulica per far fronte a problemi di deflusso idrico dal Consorzio di bonifica. In particolare il tracciato confinante con l'attuale stabilimento Valentini è stato realizzato nel dopoguerra contestualmente al deviatore Ausa. La morfologia attuale è quindi artificiale, mentre il percorso originario è stato via via livellato attraverso le pratiche colturali degli ultimi decenni.

Un secondo elemento morfologico di rilievo è la sezione d'alveo del deviatore del torrente Ausa: per risolvere problemi di natura igienica l'originario tracciato che attraversava la città lambendo il centro storico a sud è stato deviato negli anni '60 poco a monte del casello autostradale di Rimini sud. La deviazione ha comportato la realizzazione di un nuovo alveo cementificato che dirige le acque verso nord a sfociare nel deviatore Marecchia subito a monte del Parco XXV Aprile.

In generale quindi la morfologia naturale e seminaturale di natura pianeggiante è stata negli ultimi decenni fortemente modificata per la realizzazione di manufatti idraulici ed infrastrutture stradali, queste ultime spesso sopraelevate rispetto al piano di campagna da alcune decine di centimetri sino ad un metro.

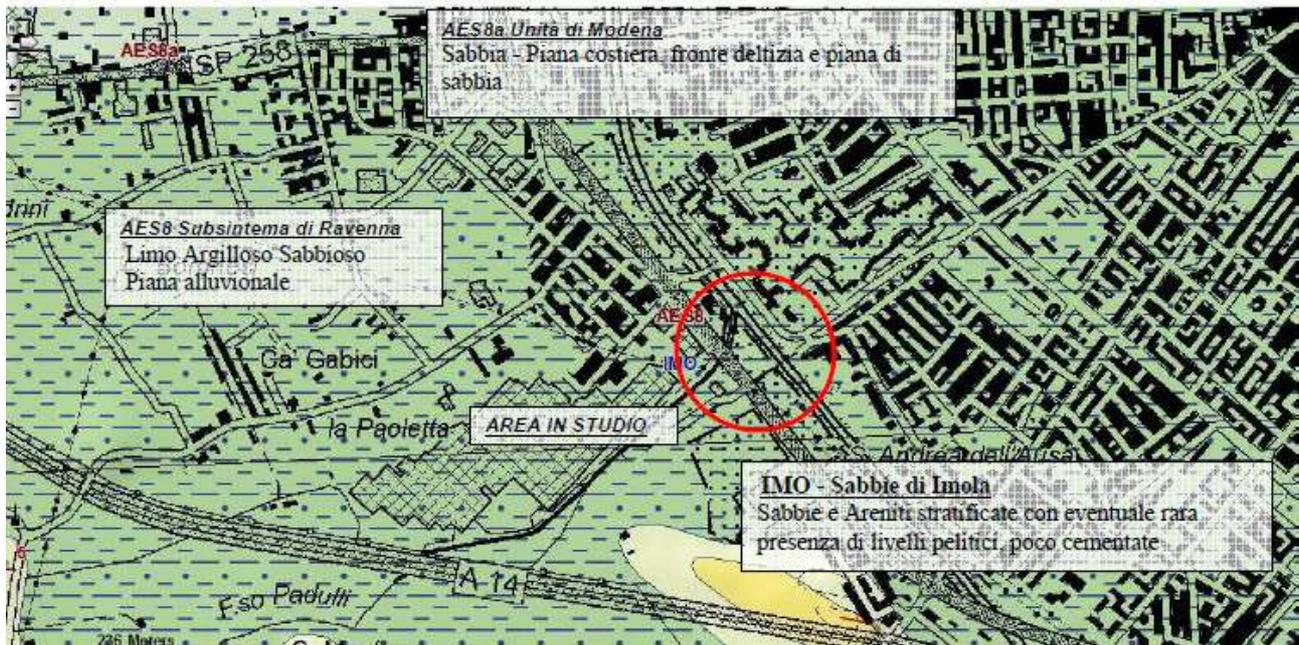


Fig.6.1 Carta Geologica RER (Sezione 256110 Rimini)

La zona riminese è caratterizzata dal passaggio degli ultimi rilievi collinari costituiti prevalentemente da sedimenti marini plio-pleistocenici, alle pianure di origine alluvionale e quindi verso valle, alla pianura costiera. La pianura è quindi orlata dagli ultimi rilievi collinari appenninici che sono qui costituiti da sabbie e arenarie debolmente cementate (Sabbie di Imola). Queste con la loro origine in ambiente di transizione, marcano il passaggio fra i depositi francamente marini (Argille Azzurre) e i depositi continentali alluvionali. Lo spessore dei sedimenti alluvionali della pianura, nella zona centrale della valle del Marecchia, è dell'ordine delle centinaia di metri. Il substrato di origine marina, nella direzione trasversale alla valle, si assottiglia procedendo verso da ponente verso levante. Anche longitudinalmente alla valle del Marecchia si osserva una brusca rottura di pendenza del substrato.

Nell'areale di intervento non sono state rilevate dislocazioni o fratture di superficie che lascino supporre criticità tettoniche.

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

Sistema delle acque superficiali

In merito alle acque superficiali l'area di intervento è caratterizzata da fossi artificiali ai margini delle strade per la raccolta delle acque meteoriche, la maggior parte dei quali confluisce nella sezione del deviatore del torrente Ausa e dal tracciato terminale del fosso Padulli e da un tratto del torrente Ausa.

Il torrente Ausa è un piccolo corso d'acqua che sgorga a 400 m s.l.m. da calanchi argillosi presenti nei primi contrafforti collinari della Repubblica di San Marino in località Ventoso nel Castello di Borgo Maggiore. Il bacino idrografico è delimitato a nord dal bacino del fiume Marecchia e a sud da quello del torrente Marano Ausa e presenta una superficie complessiva di circa 72 kmq.

Il regime idraulico ha le caratteristiche di un torrente e la portata fluviale è notevolmente influenzata dalle precipitazioni atmosferiche.

Mentre scorre in territorio sammarinese riceve quattro affluenti, dalla portata è molto modesta, che in sequenza da monte verso valle sono: il fosso della Fiocca, il fosso di Ranco, il fosso Fiorina e il fosso il Rio.

In territorio italiano si hanno altri due affluenti, con portate idriche più significative, e cioè il torrente Ausella, che scorre nel territorio del comune di Coriano ed entra dalla destra idrografica; mentre in sinistra idrografica più a valle e provenendo dal territorio del comune di Rimini, si ha l'immissione del fosso Budriale.

Una particolarità del corso d'acqua è data dalla deviazione ed artificializzazione del torrente nel tratto finale: infatti nei pressi del casello autostradale di Rimini Sud è stato creato negli anni '60 un alveo completamente cementificato in sinistra idrografica che, costeggiando verso nord la collina di Covignano in comune di Rimini, si congiunge al deviatore Marecchia subito a monte del Parco XXV Aprile. Quest'ultimo tratto è in gestione al Consorzio di Bonifica della Provincia di Rimini con specifico decreto ministeriale. Il tutto per un totale di 25 km di lunghezza, di cui 9 in territorio sammarinese e i restanti 16 in territorio italiano.

Affluente di sinistra del torrente Ausa è il fosso Mavone Piccolo (Padulli) che nasce dalla collina di S. Cristina. Dopo 1,5 km di corso assume il nome di Fossa Padulli, mantenendo carattere stagionale sino a S. Lorenzo in Monte. Qui si ha la confluenza di due corsi d'acqua che scendono dal colle di Covignano, alimentati da due sorgenti, una delle quali è la Galvanina. Grazie a questi corsi d'acqua e ad altri canali artificiali che si trovano a valle, la fossa ha carattere permanente ed alimenta per tutto l'anno il deviatore dell'Ausa. Il corso complessivo è di 22,88 km, il bacino 1529 ha. Nel suo tratto terminale il vecchio corso del fosso Mavone piccolo è stato chiuso qualche anno fa ed in parte sostituito da un collettore fognario.

Flussi di traffico

Per i flussi del traffico attuale si è partiti dai dati contenuti nello studio "Considerazione sul traffico veicolare attuale" redatto dall'Ing. Regolo Poluzzi nel luglio 2014 per il Comune di Rimini di cui a seguire si riportano gli stralci più significativi, a cui si rimanda per gli approfondimenti.

Il traffico in accesso (da nord, da sud e da mare) al comparto costituito dal quartiere Padulli e dalle Industrie Valentini S.p.A. transita oggi, in buona parte, dalla rotatoria sottostante il cavalcavia della S.S. 16 su via Marecchiese; per quanto riguarda l'accesso alle Industrie Valentini S.p.A. ed alle attività e residenze a questa vicine vengono anche utilizzati i due accessi a via Tosca esistenti dalla S.S. 16; uno di questi permette anche di accedere da via Tosca alla S.S. 16, soltanto però in direzione sud.

Per verificare l'effettivo carico di traffico sulle strade d'accesso e d'uscita del comparto, si è proceduto al rilievo del traffico in entrata ed in uscita dallo stesso nella giornata di giovedì 3 luglio 2014.

I passaggi rilevati evidenziano nelle 24 ore un totale entrante nel comparto di 5667 mezzi, mentre in uscita sono stati rilevati in totale 4795 mezzi; evidentemente quasi 900 mezzi/giorno utilizzano la viabilità indagata soltanto per transito oppure escono da via Villagrande, non indagata.

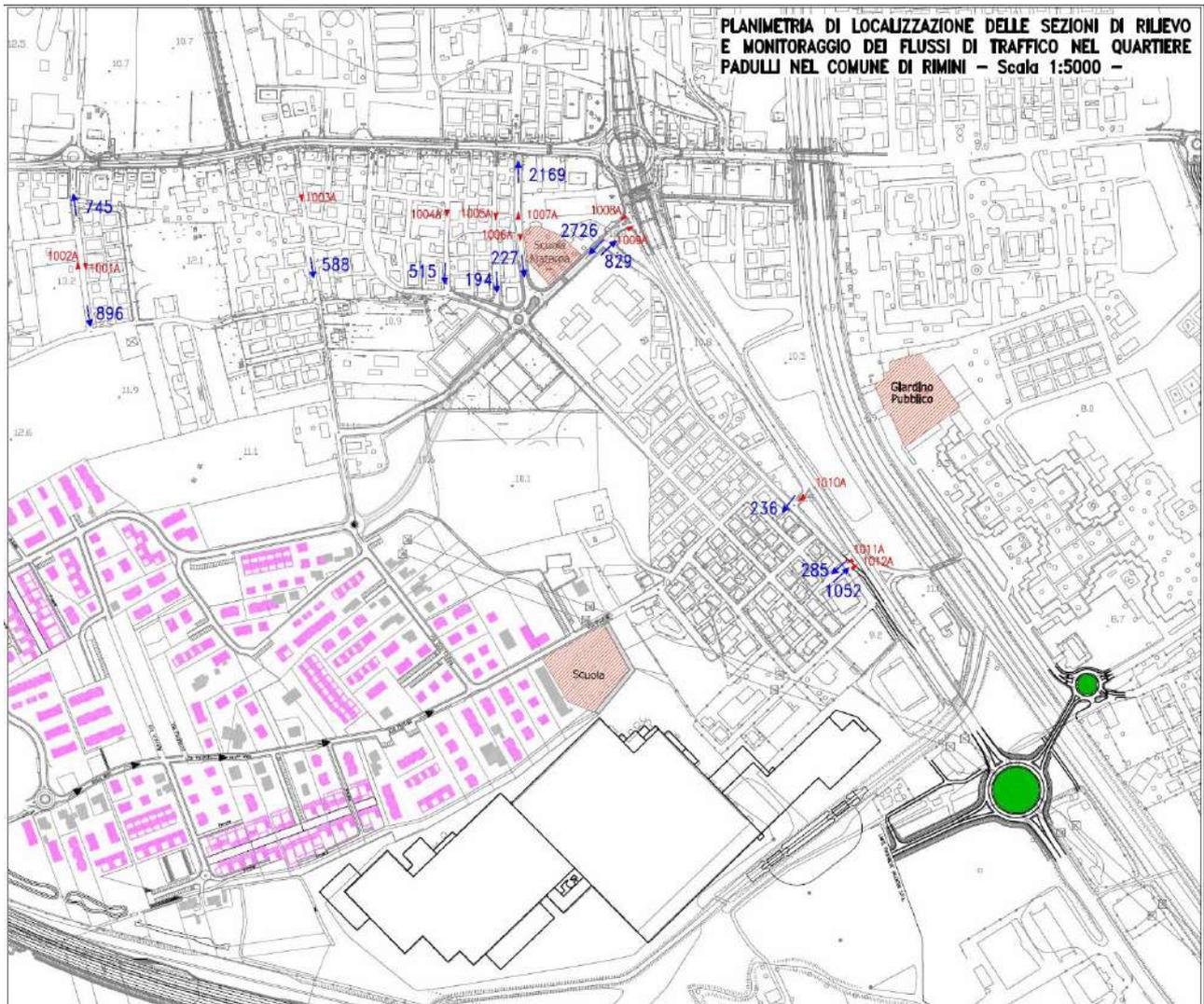


Fig.6.2 localizzazione delle sezioni di rilievo e monitoraggio dei flussi di traffico

La realizzazione della viabilità in progetto può ridurre sensibilmente il traffico in uscita dal comparto (cella 1007A, ad oggi circa 2000 mezzi/giorno), e quindi ridurre il carico di traffico sulla rotatoria all'incrocio di via Marecchiese con la S.S. 16 nella direzione monte - mare (maggiormente utilizzata); sarà infatti, tranne per chi lasci l'asilo e le attività commerciali principali presenti su via Tristano e Isotta per tornare verso mare attraverso via Marecchiese, per tutti gli altri preferibile entrare da via Tosca sulla S.S. 16 e scegliere, nella rotatoria di nuova realizzazione su questa, la direzione preferita.

La diminuzione di traffico nella rotatoria esistente su via Marecchiese sarà consistente anche soltanto per quest'effetto, e sicuramente superiore ai 1000 mezzi/giorno.

L'accesso alla S.S. 16 da via Tosca (cella 1012A, ad oggi circa 1000 mezzi/giorno), che subirà per quanto detto sopra aumento di traffico, dovrà quindi essere riorganizzato per la sola entrata in S.S. 16 con corsia di accelerazione di caratteristiche adeguate.

È altresì possibile individuare, attraverso parte della viabilità esistente tra via Marecchiese e l'abitato dei Padulli, un percorso (tutto su viabilità già esistente) che permetta di bypassare tutta la parte a mare della A14 di via Marecchiese. Ciò permetterà di portare parte del traffico che ora grava sulla rotatoria all'intersezione tra via Marecchiese e la S.S. 16 alla nuova rotatoria in progetto e da questa su via Aldo Moro per l'accesso al centro città e sulla S.S. 16 per la direzione sud. Sarà anche possibile, dalla nuova rotatoria progettata sulla S.S. 16, prendere la direzione nord e superare la rotatoria di via Marecchiese utilizzando il cavalcavia di scavalco della stessa.

Qualità dell'aria

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 2017 riporta la seguente sintesi.

Polveri PM10 - Stato attuale

Il valore limite sulla media annuale, previsto dalla norma già dal 01 gennaio 2005, è rispettato su tutto il territorio provinciale. Il numero di superamenti del valore limite sulla media giornaliera, sempre previsto dalla norma dal 01 gennaio 2005, e invece abbondantemente superato presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia e in misura minore presso la stazione di Fondo Urbano di Parco Marecchia. I monitoraggi condotti confermano la criticità di questo indicatore in una buona parte del territorio provinciale compreso nella Zona Pianura Est (IT08103).

Polveri PM 2,5 - Stato attuale

Il valore limite previsto dalla norma per la media annuale, in vigore già dal 01 gennaio 2005, è rispettato su tutto il territorio provinciale.

Biossido di azoto (NO2) - Stato attuale

Il rispetto del “Valore orario per la Protezione della salute Umana”, previsto dalla norma 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 ancora un fattore di criticità, ma solo limitatamente alla stazione di traffico urbano Via Flaminia.

Benzene - Stato attuale

Per il 2017 il valore medio annuo riscontrato risulta ampiamente inferiore al limite previsto dalla norma già a partire dal 01 gennaio 2010.

Monossido di carbonio - Stato attuale

Durante il 2017 i valori riscontrati risultano ampiamente inferiori a quanto previsto dalla norma per il massimo della media mobile giornaliera su 8 ore già a partire dal 01 gennaio 2010.

Ozono (O3) - Stato attuale

Durante il 2017, in tutto il territorio, è stato superato più volte il valore della “Soglia di informazione della popolazione”, mentre non è mai stata superata la “Soglia di Allarme.

Relativamente ai valori obiettivo calcolati come medie poliennali non è stato rispettato il “Valore obiettivo per la protezione della salute umana”, previsto dalla norma già partite dal 01 gennaio 2010 con riferimento al triennio 2010 – 2012. Anche il “Valore obiettivo per la protezione della vegetazione, previsto dalla norma a partite dal 01 gennaio 2010 con riferimento al quinquennio 2010 – 2014, sebbene calcolato solo a scopo indicativo su periodi più brevi, manifesta criticità.

L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strade locali oltre alla presenza di un quartiere in forte espansione e pertanto la qualità dell'aria ivi presente può essere paragonata a quella presente presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia.

Si ricorda che dallo Studio Preliminare Ambientale (redatto dalla Dott.ssa Daniela Tonini), valutato positivamente con prescrizioni con Decreto della Provincia di Rimini n.21 del 23/12/2014, non erano emerse particolari criticità.

In ogni caso la realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, ma piuttosto ad una sua redistribuzione e pertanto si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento non comporterà modificazioni a tale matrice ambientale.

Acustica

L'area oggetto di indagine è inserita in un contesto antropizzato e caratterizzato per la presenza continuativa di traffico intenso.

La sorgente sonora principale è quella generata dalle immissioni prodotte dal traffico veicolare su SS16 che nel tratto in questione ha doppia corsia per ogni senso di marcia; secondariamente da quelle generate dal traffico su Via Tosca, strada di accesso al quartiere residenziale-artigianale denominato "Padulli".

Allo stato attuale quindi il clima acustico è controllato dal traffico veicolare delle due infrastrutture viarie.

Su via Cerasolo assolutamente irrisorio il traffico esistente, dovuto solamente ai pochi residenti e ai fruitori delle attività nel capannone artigianale esistente all'ingresso; trattasi di strada senza uscita attualmente con accesso da SS16, in progetto di diventare accessibile da nuovo raccordo via Tosca-SS16.

Lo stato futuro sarà determinato dalle seguenti condizioni ambientali e progettuali:

1. Traffico di ingresso al quartiere Padulli (numero veicoli/ora) aumentato e modificato come da previsione studio del traffico redatto dal Comune di Rimini;
2. Inserimento nuova rotonda su SS16 con significativa riduzione della velocità di percorrenza e futuro apporto di traffico dovuto al nuovo collegamento con via A. Moro;
3. Inserimento nuovo raccordo tra SS16 e prolungamento di via Tosca, questa sistemata e leggermente allontanata dai ricettori, con il previsto aumento di traffico nonostante la depurazione dei mezzi afferenti alle Industrie Valentini S.p.A. che potranno accedervi tramite nuova viabilità in progetto direttamente dalla SS16.

Le modifiche progettuali e rilevanti ai fini acustici rispetto quelle attuali sono le seguenti:

A. Riduzione della velocità di percorrenza lungo la SS16 per l'inserimento di una rotonda: attualmente la presenza di due corsie per ogni senso di marcia lungo la Statale Adriatica, consente all'intensissimo traffico di scorrere fluido a velocità sostenute, con rallentamenti solamente nelle ore critiche di punta.

Nello stato futuro l'introduzione della rotonda costringerà i veicoli a rallentare notevolmente la velocità di percorrenza del tratto interessato e quindi abbassando i livelli sonori indotti.

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 20 km/h per i veicoli leggeri e 10 km/h per quelli pesanti.

B. Leggero allontanamento della carreggiata di via Tosca dai ricettori sensibili prospicienti: trattasi anche questo di un intervento leggermente migliorativo; la realizzazione di una pista ciclabile ai margini della carreggiata attualmente adiacente ai lotti dove si trovano le civili abitazioni, allontanerà dai ricettori la sorgente anche se di poco.

C. Aumento del traffico futuro su via Tosca dovuta al fatto che il quartiere Padulli ha ancora un notevole margine di espansione: ci si deve quindi attendere che il traffico totale afferente al quartiere Padulli divenga, nel giro di qualche anno, maggiore di quello attuale, pur depurato dei mezzi afferenti alle Industrie Valentini S.p.A. che potranno nel frattempo essere dirottati nella nuova viabilità in progetto ed accedere quindi agli stabilimenti direttamente dalla S.S. 16 o da via Aldo Moro, senza interessare così né la rotatoria di via Marechiese né via Tosca.

D. Dirottamento del traffico afferente alle Industrie Valentini S.p.A. da via Tosca a SS16 e nuovo raccordo: di fatto questo andrà a sgravare l'attuale traffico di accesso all'industria su via Tosca.

E. Nuovo raccordo tra via Tosca e SS16 che diverrà il futuro accesso di via Cerasolo, attualmente accessibile solo da SS16: questo porterà ad un aumento dei livelli sonori ai ricettori R4-R5-R6 lungo via Cerasolo, in quanto si andranno ad avvicinare e sommare agli esigui flussi esistenti su tale via quelli di ingresso alle Industrie Valentini e quelli di via Tosca.

F. Nuovo raccordo SS16 a via Aldo Moro tramite la nuova rotonda: questo nuovo accesso alla città andrà a sgravare in parte quello esistente sulle vie Marechiese-Covignano (a Nord della nostra area di intervento) vero obiettivo del progetto.

Si può affermare che complessivamente lungo SS16 non si avrà un peggioramento apprezzabile dei flussi di traffico nello stato futuro, in quanto trattasi sempre di traffico che invece di immettersi in essa tramite la rotonda all'innesto con via Marechiese lo farà tramite la nuova rotonda.

In conclusione le indagini fonometriche e il modello previsionale elaborato dimostrano che la realizzazione della nuova rotatoria lungo la Strada Statale Adriatica SS16 con il collegamento a via Aldo Moro ed il nuovo raccordo tra via Tosca e via Cerasolo con la Statale, così come previsti da progetto, non introdurranno dal punto di vista acustico particolari criticità.

Anzi laddove esistono criticità, gli interventi avranno effetti non solo migliorativi nella redistribuzione del traffico, ma consentiranno anche di ridurre le velocità di percorrenza dei veicoli con conseguente riduzione dei livelli sonori ai recettori.

A tale intervento peraltro si sommerà la stesura di asfalto fonoassorbente (Piano di risanamento ANAS) con conseguente ulteriore incremento della mitigazione acustica.

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

Paesaggio

Considerato che l'intervento si colloca in parte in aree di interesse paesaggistico da sottoporre ad autorizzazione paesaggistica questa è stata già acquisita con atto prot.n. 0307791 del 09/11/2018.

La nuova infrastruttura viabilistica si compone dei seguenti interventi:

- realizzazione dello sfondamento di Via Tosca attraverso l'esecuzione di un nuovo ponte sul canale consortile Mavone,
- il ripristino della pista ciclopedonale che collega il Quartiere Padulli al centro della città
- e nuova rotatoria di collegamento con la viabilità di accesso allo stabilimento Valentini in corso di esecuzione con il lotto AB.

L'opera stradale di nuova realizzazione parte dalla quota dell'attuale Via Tosca fino a raccordarsi alla quota della SS16 con l'esecuzione del ponte, al contrario la pista ciclabile, dovendo passare sotto il ponte di nuova realizzazione e a quello esistente della statale, parte dalla quota attuale di Via Tosca e scende fino ad arrivare alla quota necessaria ad attraversarli.

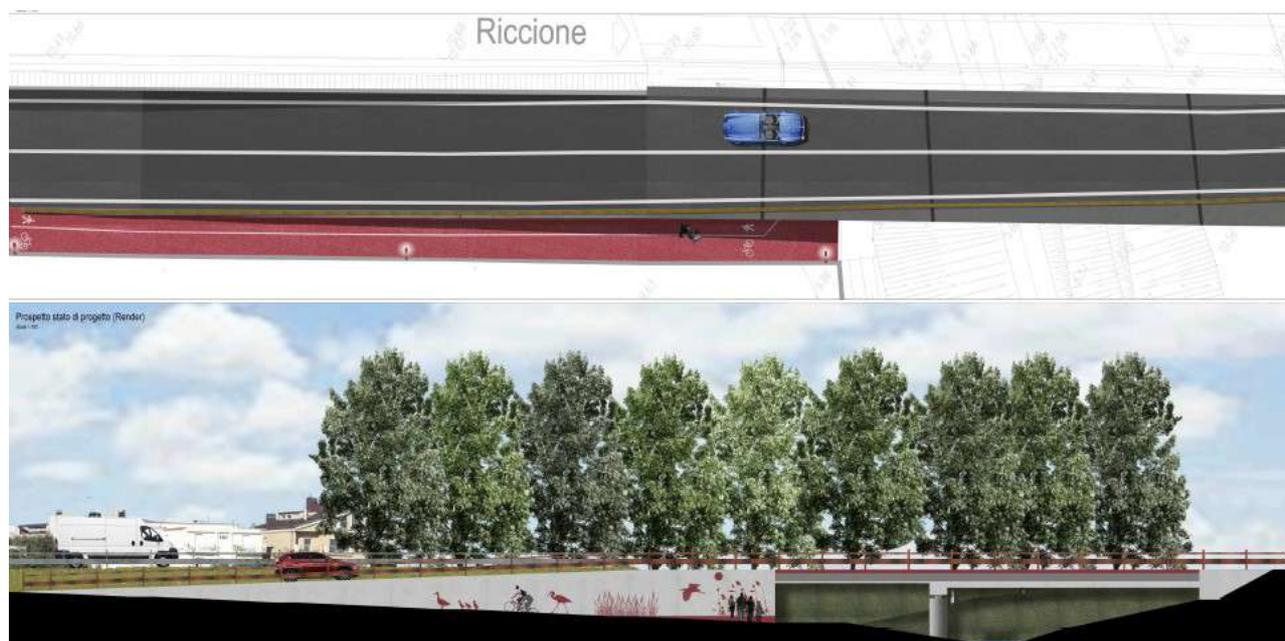


Fig. 6.6 inserimento paesaggistico del ponte sul canale consortile Mavone

Il nuovo ponte sul canale consortile Mavone, che verrà realizzato in affiancamento a quello esistente della S.S.16, e i muri di contenimento assumeranno i tratti della flora e fauna degli ambienti lacustri e paludosi, tipici del Quartiere Padulli prima dell'urbanizzazione innescata nella storia recente. L'intervento sopra menzionato è stata già realizzato (con colori differenti) nel Comune di Rimini sul muro di sostegno costruito per lo sfondamento di Via Diredaia, riscontrando pareri positivi dalla cittadinanza e risultando difficilmente attaccabile da azioni vandaliche.

6.2 Ambito di influenza ambientale

Nella tabella seguente sono state individuate le interazioni tra la Variante e le Componenti Ambientali, 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 è da ricondursi al fatto che una piccola parte del tracciato della nuova viabilità ricade in aree che il PTCP individua all'art.1.5 come elementi portanti della rete ecologica territoriale.
	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 è legata all'aumento di superficie impermeabilizzata indotta dalla nuova previsione di viabilità. Tale aumento potrà avere ricadute sul Canale Consortile Mavone, che il PTCP individua come ricadente nell'art. 2.2 Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua, ovvero "porzioni di territorio interessate dal deflusso e dalla divagazione delle acque delimitate dal ciglio di sponda o, nel caso di tratti arginati con continuità, dalla parete interna del corpo arginale". Inoltre tutto il tracciato ricade nell'art. 3.5 Aree di ricarica indiretta della falda (tali aree sono caratterizzate da una minor relazione tra superficie e falda sottostante, e da maggiori tempi necessari alle acque per raggiungere la stessa falda o acquiferi anche distanti dal punto di infiltrazione)
	Può comportare modifiche alla portata dei corpi idrici superficiali	X		
	Può interferire con le risorse idriche sotterranee	X		
	Può determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)	X		L'interazione è legata al fatto che la nuova viabilità potrebbe produrre un aumento di apporto di acque di dilavamento nei corpi recettori

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	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 è legata al consumo di suolo in termini di ingombro del solido stradale.
	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 è 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"> Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 5.4 NTA) ai fini di salvaguardare le caratteristiche morfologiche e vegetazionali degli ambiti fluviali del reticolo idrografico principale e minore (area molto piccola) <p>Inoltre il tracciato della nuova viabilità interessa il Canale Consortile Mavone individuato nel PTCP come:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reticolo idrografico minore (ai fini di salvaguardarne il tracciato, anche a fini paesaggistici)
	Prevede interventi sull'assetto territoriali		X	
Aria	Può comportare variazioni delle emissioni inquinanti	X		<p>L'interazione con questa componente ambientale è legata alla previsione di una nuova viabilità.</p> <p>Nell'ambito delle analisi sui flussi veicolari del PUMS è stato dimostrato che la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico in entrata e uscita dal quartiere Padulli, considerando, in via cautelativa, la contemporanea presenza dei valori di picco per i mezzi leggeri e per i mezzi pesanti.</p>
	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		X	
	Può comportare variazioni nell'emissione di radiazioni elettromagnetiche		X	
	Può comportare variazioni dell'esposizione a livelli sonori eccedenti i limiti	X		L'interazione con questa componente ambientale è legata alla previsione di una nuova viabilità.
Popolazione	Può comportare interferenze con la distribuzione insediativa		X	

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
Beni culturali	Può comportare il degrado di beni culturali		X	
	Prevede azioni che possono interferire con la percezione visiva		X	

6.3 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
- Aria
- Salute umana (Rumore)

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 è legata ad una serie di interventi di viabilità che riguardano la ricostituzione del collegamento storico Paduli - via di Mezzo - centro città, pertanto gli impatti prodotti dall'intervento è presumibile che si sommino con quelli prodotti dagli interventi in corso di realizzazione ma già precedentemente valu-	SI
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 collocate sulla SS16 e di accesso/uscita al Quartiere Padulli	SI

<p>2.E) Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)</p>	<p>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, suolo, paesaggio e rumore, mentre riguardo la componente ambientale acqua ed aria, l'estensione dei possibili impatti avrà un areale più ampio. In merito alla popolazione esposta ai possibili impatti si può evidenziare che l'area interessata dalla nuova viabilità è caratterizzata dalla presenza di abitazioni poste in stretta prossimità alla SS16 che beneficeranno della realizzazione anche della pista ciclopedonale di collegamento Padulli-Grattacielo (itinerario 5 della Bicipolitana).</p>	<p>SI</p>
<p>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</p>	<p>Dalla lettura del PTCP e del PSC (Quadro Conoscitivo, NTA, Valsat) e dei piani correlati alla variante è stata effettuata un'Analisi dell'aree 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> · area posta a mare dell'autostrada, a causa delle caratteristiche naturali evidenziate dall'art. 1.5 del PTCP · abitato del Quartiere Padulli, a causa della criticità legate al traffico veicolare ed in particolare al rumore 	<p>SI</p>
<p>2.G) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale</p>	<p>Non sono presenti aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria).</p>	<p>NO</p>

7. 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	<p>Dall'analisi effettuata un'area interessata dal nuovo tracciato di viabilità ricade in aree che il PTCP individua come elementi portanti della rete ecologica territoriale art. 1.5. Tali aree non risultano però caratterizzati da rilevanti elementi di naturalità e biodiversità. Inoltre l'interferenza del tracciato infrastrutturale che attraversa le aree di rilevanza ecologica risulta di ampiezza e lunghezza piuttosto modesta rendendo quindi la nuova previsione lievemente impattante per quel che riguarda le connessioni ecologiche territoriali.</p>	LIEVE
ACQUA	<p>La nuova viabilità creerà un aumento di superficie impermeabile in un'area attualmente completamente permeabile in profondità, stimata all'incirca pari a 5.624 mq; inoltre potrebbe produrre un aumento di apporto di acque di dilavamento nei corpi ricettori. Le acque di dilavamento verranno raccolte in apposita vasca di laminazione.</p>	LIEVE
SUOLO E SOTTOSUOLO E TERRITORIO	<p>La nuova viabilità produrrà un impatto su questa componente ambientale in termini di consumo di suolo stimato pari all'ingombro stradale (5.624</p>	LIEVE

	mq circa). L'art. 3.5 del PTCP relativo alle aree di ricarica della falda stabilisce che, al fine di limitare il rischio idraulico, va prevista una compensazione per le nuove urbanizzazioni individuando aree da destinarsi al ripascimento della falda pari alla superficie impermeabilizzata. A tale scopo è stata individuata un'area lungo la via Covignano, collocata sempre in area di ricarica della falda (ARI).	
PAESAGGIO	La parte di tracciato ricade in aree che il PTCP individua come elementi da salvaguardare ai fini paesaggistici. Tali aree non risultano caratterizzate da evidenze paesaggistiche di pregio Riguardo le interferenze del tracciato infrastrutturale con il reticolo idrografico si può considerare invece che la previsione non produca alcun effetto.	LIEVE
ARIA	Gli effetti che la nuova previsione produrrà su entrambe le componenti ambientali sono duplici. La realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, ma piuttosto ad una sua ridistribuzione sull'intera area oggetto di valutazione.	NON significativa
SALUTE UMANA (RUMORE)	Da una parte, scaricando parte del traffico gravitante presso Via Marecchiese e l'incontro di questa viabilità con la SS16, si potrà ottenere una diminuzione dei livelli di congestione del traffico e una fluidificazione dello scorrimento degli automezzi, con un beneficio in termini di sicurezza. Le indagini fonometriche e il modello previsionale elaborato dimostrano che la realizzazione della nuova rotatoria lungo la Strada Statale Adriatica SS16 con il collegamento a via Aldo Moro ed il nuovo raccordo tra via Tosca e via Cerasolo con la Statale, così come previsti da progetto, non introdurranno dal punto di vista acustico particolari criticità. Anzi laddove esistono criticità, gli interventi avranno effetti non solo migliorativi nella redistribuzione del traffico, ma consentiranno anche di ridurre le velocità di percorrenza dei veicoli con conseguente riduzione dei livelli sonori ai recettori. A tale intervento peraltro si sommerà la stesura di asfalto fonoassorbente (Piano di risanamento ANAS) con conseguente ulteriore incremento della mitigazione acustica.	LIEVE

Concludendo è possibile ritenere che la previsione contenuta nella Variante, che si configura come una modifica di una previsione già contenuta nel PSC, nel RUE e nella ZAC, ma non più attuale in termini di collegamento con la viabilità già realizzate, produrrà effetti lievemente impattanti sull'ambiente, in particolare sulle componenti ambientali Biodiversità, Acqua, Suolo e sottosuolo e territorio, Paesaggio e Salute umana (Rumore).

Già all'interno del progetto oggetto di variante urbanistica e la variante stessa affrontano e compensano l'impermeabilizzazione dei suoli ed ottimizzano la gestione quali/quantitativa delle portate meteoriche di dilavamento, favoriscono l'inserimento paesaggistico e provvedono a valutare l'inquinamento acustico e atmosferico.

Il progetto del lotto C permette di accedere alla zona Padulli senza limiti di altezza e in entrambe le direzioni, l'entrata e l'uscita al quartiere avvengono tramite rotatoria, in maggior sicurezza, con eliminazione di un accesso diretto alla SS16 ed infine dalle analisi sui flussi veicolari è emerso come la nuova soluzione risulta più efficace per la fluidità del traffico.

È opportuno evidenziare infine che il tracciato proposto per la nuova viabilità di collegamento lotto C è il risultato di un lungo percorso iniziato nel 2000 che nel corso degli anni ha approfondito tutti gli aspetti ambientali più significativi non evidenziando criticità significative.

8. 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 Lnigh da Mappatura Acustica Comunale (ANNO 2014)	/			Tabella Lden e Lnigh 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