



COMUNE DI RIMINI

Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale

U.O. Infrastrutture

Realizzazione di un intervento di collegamento tra la Via Porto Bardia e la via Diredaua previo sfondamento della stessa via Porto Bardia a Torre Pedrera (RN).

CUP C91B23000190004 CUI L00304260409202300029

DOCUMENTO DI VAS-VALSAT

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

AII. 1-RP

**Documento di VAS-VALSAT
RAPPORTO PRELIMINARE**

GRUPPO di PROGETTO:
Dott.ssa Elena Favi

Responsabile del Progetto

Ing. Alberto Dellavalle

Data Ottobre 2023

INDICE

1 PREMESSA	2
2 INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	2
3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	3
4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
4.1 P.T.C.P. - Variante 2012.....	5
4.2 Piano di Assetto Idrogeologico PAI e PGRA – Piano Gestione Rischio Alluvioni.....	7
4.2 P.S.C. – R.U.E. – Vincoli - VALSAT.....	7
4.3 PUMS adottato (2018) e Delimitazione dei centri abitati e definizione e classificazione delle strade ai sensi del nuovo codice della strada D.LGS 30 aprile 1992, N.285	13
4.4 ZAC (2016), Mappatura Acustica Strategica (2017) e Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini (2018)	14
4.5 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale	15
4.6 Siti Natura 2000, Parchi e Aree Protette	15
5. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI	16
5.1 Variante RUE	16
6. VERIFICA DI PERTINENZA E COERENZA DEI CRITERI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE.....	17
6.1 Verifica di pertinenza	17
6.2 Verifica di coerenza	19
7. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI	26
7.1 Componenti ambientali	26
7.2 Ambito di influenza ambientale	32
7.3 Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti	34
8. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ATTESI DALL'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE.....	35
9. IPOTESI ZERO E CONCLUSIONI	36
10. MONITORAGGIO	36

1. PREMESSA

Nell'ambito del Procedimento unico avviato ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 per l'approvazione del progetto di fattibilità tecnico ed economica denominato "Realizzazione di un intervento di collegamento tra la Via Porto Bardia e la via Diredaia previo sfondamento della stessa via Porto Bardia a Torre Pedrera (RN)." in variante alla strumentazione comunale vigente, il presente Documento di VAS/VALSAT, ha lo scopo di descrivere le caratteristiche della Variante specifica al RUE del Comune di Rimini al fine di determinare i possibili impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento sull'ambiente rispetto alla pianificazione territoriale vigente ed accertare che la variante proposta contestualmente all'intervento di opera pubblica in progetto risulti compatibile con le condizioni necessarie ad uno sviluppo sostenibile.

Si evidenzia che gli strumenti di pianificazione territoriale vigenti sono stati assoggettati a VAS/VALSAT nell'ambito della relativa procedura di approvazione, pertanto nel rispetto del principio di "integrazione" e "non duplicazione", nel presente Documento, si intende evidenziare:

- le informazioni necessarie alla verifica degli effetti sull'ambiente derivanti dalla attuazione della trasformazione proposta, approfondendo primariamente le componenti passibili di perturbazione;
- la rispondenza globale alle valutazioni ambientali allegate agli strumenti urbanistici attivi.

2. INQUADRAMENTO NORMATIVO

La normativa nazionale, in recepimento della Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001, mediante il D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii., ha introdotto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), il processo di valutazione ambientale di piani e programmi che possano avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

In Regione Emilia-Romagna si applica la L.R. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", emanata, per quanto riguarda la tematica della valutazione ambientale di piani e programmi, in continuità con la L.R. 20/2000, anticipatoria del recepimento nazionale della direttiva europea.

La L.R. 24/2017, per la "Sostenibilità ambientale e territoriale dei piani" prevede che i piani urbanistici e i programmi siano sottoposti a Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (VALSAT) e a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ai sensi del D.Lgs. 152/2006, mediante la predisposizione del "Documento di VAS/VALSAT" con valore di Rapporto ambientale.

Le finalità prefissate della VAS/VALSAT sono:

- contribuire al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale;
- individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che le azioni previste nel Piano/Programma potrebbe avere sull'ambiente, sulla salute umana, sul patrimonio culturale e paesaggistico;
- considerare e valutare le ragionevoli alternative che possono adottarsi in virtù degli obiettivi di sostenibilità ambientale, dell'ambito territoriale del Piano/Programma e dei possibili impatti;
- assicurare il monitoraggio del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e il controllo degli impatti.

Per i piani/programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, mediante l'espletamento di una verifica di assoggettabilità e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

L'analisi degli aspetti ambientali e di sostenibilità relativa al piano/programma in oggetto è quindi riportata nel presente Documento comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato VI del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento in esame ha l'obiettivo di completare il tracciato di viale Porto Bardia, rendendola strada di collegamento tra il mare e la ferrovia e viceversa, con l'obiettivo di migliorare la viabilità esistente della frazione costiera di Torre Pedrera. L'obiettivo dell'Amministrazione comunale è quello di collegare detta strada con via Diredaua anche in virtù del fatto che la riqualificazione di viale San Salvador limita la libera circolazione dei veicoli.

L'area si pone in località Torre Pedrera: la via Porto Bardia è una strada perpendicolare a viale San Salvador senza uscita sul lato SW in direzione di via Diredaua (fig. 3.a).

Il terreno oggetto di intervento per consentire detto collegamento interessa una porzione catastale di 471 mq (di cui circa 390 mq di progetto) della particella 568 accatastata al FG. 28 del comune di Rimini.

Fig. 3.a –corografia con i principali riferimenti toponomastici – nel riquadro indicazione dalla scala 1:50.000



L'area risulta delimitata da recinzioni e muretti; una parte, accessibile tramite ingresso su via Diredaua e pavimentata con getto di cemento, è utilizzata come parcheggio privato, la retrostante parte, accessibile dalle proprietà adiacenti è utilizzata ad orti. Sono presenti due alberature da rimuovere ed alcuni tettoie anch'esse da rimuovere (fig. 3.b).



Fig. 3.b – ingresso da via Diredaua e vista da Viale Porto Bardia

A sud ovest, si evidenzia che una porzione di tale particella, per una estensione di 43,00 mq, risulta già essere inserita nel patrimonio pubblico delle strade, il cui elenco è stato approvato con DGC ed è pertanto attualmente già utilizzata a strada e percorso pedonale (si veda Tav. 4 Piano Particellare degli Espropri).

Il progetto prevede il collegamento della via Porto Bardia per una lunghezza di 32.6 m circa al fine di realizzare una carreggiata carrabile della larghezza di 7 m, in continuità con l'esistente costituita da due corsie, una per ogni senso di marcia larghe 3.5 m ciascuna. Sul fianco della carreggiata di SE è previsto un marciapiede largo 1.5 m, mentre su quello di NW sono previsti n. 5 posti auto in linea (fig. 3.c). L'intersezione con via Diredaua sarà a T.



Fig. 3.c – progetto con evidenziazione in grigio dell'area oggetto di intervento e relativo dimensionamento.

4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

4.1 P.T.C.P. - Variante 2012

Tav. A – PTCP Assetto evolutivo del sistema provinciale



Insediamenti principali

Articolo 7.1 Obiettivi del PTCP riguardo all'evoluzione degli insediamenti urbani e direttive alla programmazione di settore

Tav. B – PTCP Tutela del patrimonio paesaggistico



Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica (Art. 5.7)

Articolo 5.7 Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica.

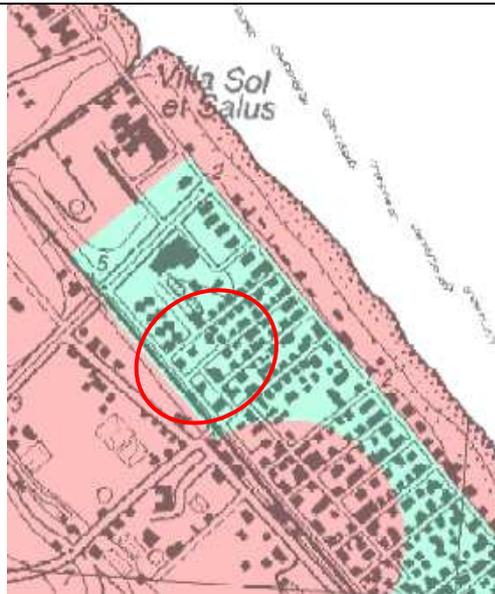
Tav. C – PTCP Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico culturali



 Comparti di contesto urbanistico di riferimento per ville e villini

Articolo 5.9 Elementi di interesse storico - testimoniale

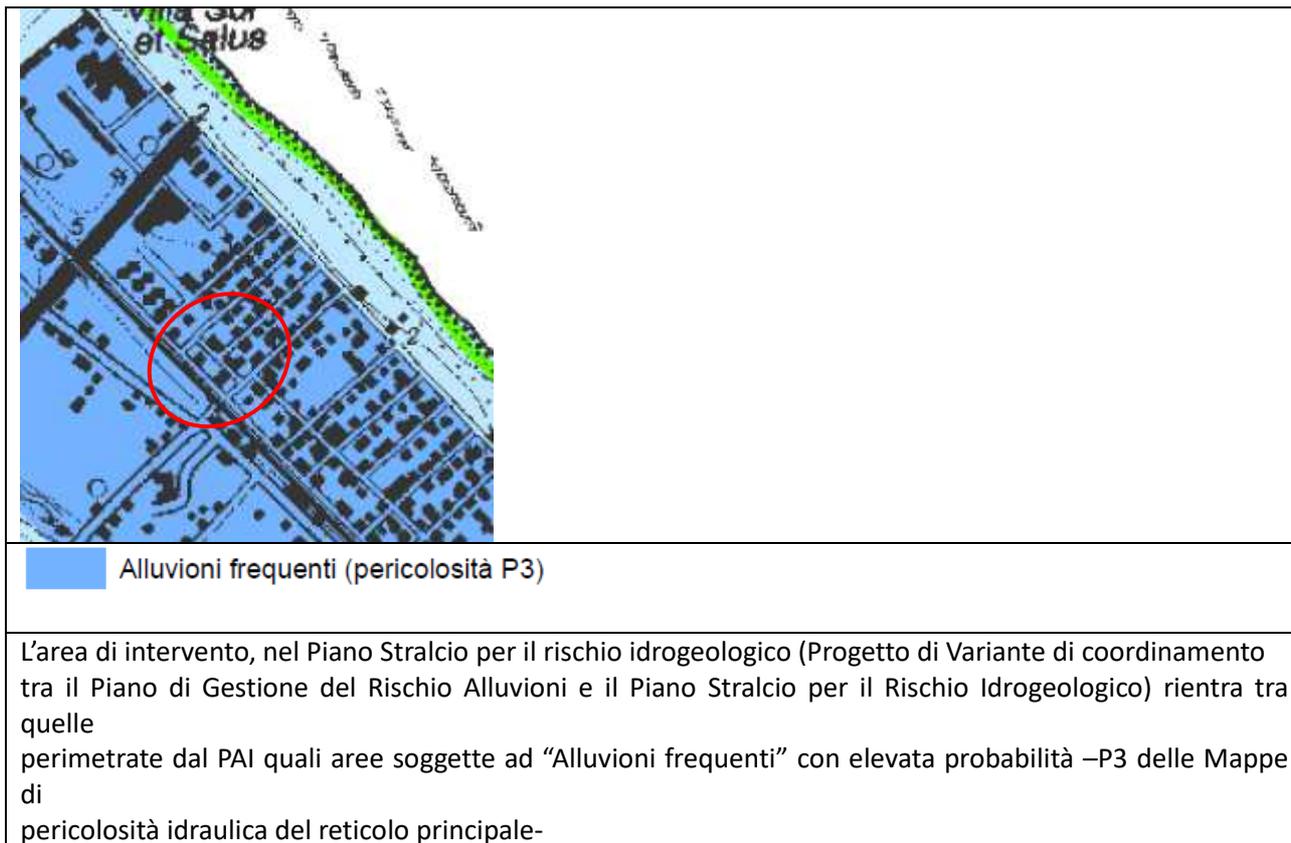
Tav. D – PTCP Rischi ambientali



 Zone potenzialmente idonee alla localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti ad esclusione degli impianti di smaltimento finale (discariche ed inceneritori) (con le limitazioni di cui all'art. 6.2 comma 4 quinta linea)

Articolo 6.2 Pianificazione di settore in materia di gestione dei rifiuti

4.2 Piano di Assetto Idrogeologico PAI - Piano di Gestione Rischio Alluvioni PGRA



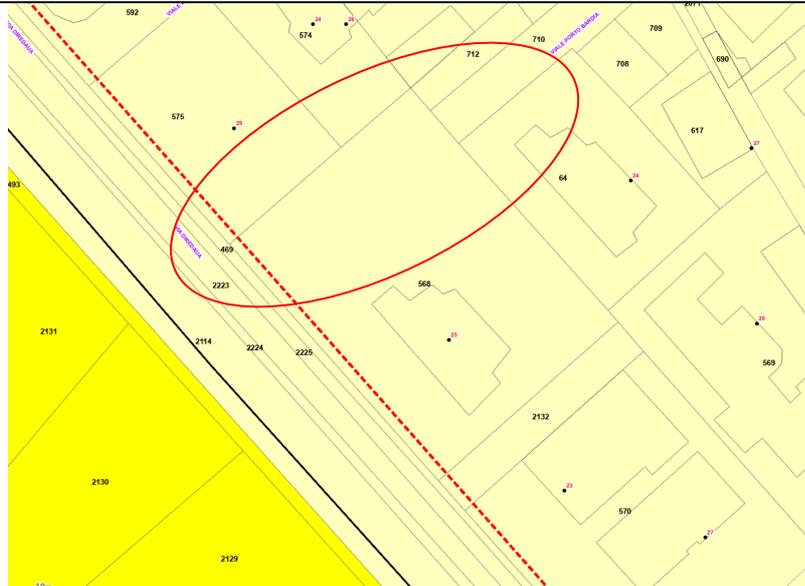
4.3 P.S.C. – R.U.E. – Vincoli – VALSAT

Il PSC del comune di Rimini alla tav. 3 "Schema di assetto della mobilità ed ambiti normativi" classifica l'area di interesse all'interno del Territorio urbanizzato ed in particolare negli ambiti consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T).

Via Diredaua è indicato come asse intermedio retrocostiero proposto (allo stato attuale è già stato realizzato).

Il RUE (fig. 1.g) alla tav. 1.2 "Ambiti urbani, dotazioni territoriale e territorio rurale", inserisce il sedime all'interno degli ambiti consolidati in ambito costiero a ridotta caratterizzazione ricettiva (AUC_T3) di cui all'art. 60 delle NTA.

Tav. PSC3 "Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi"

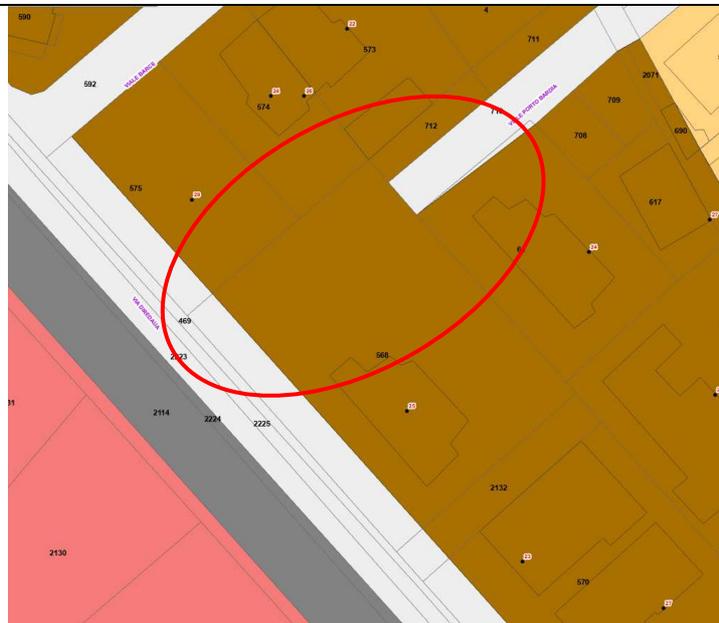


- - - - - Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti
- AUC_T - Ambiti consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica

Art. 5.3 Ambiti urbani consolidati costieri a marcata caratterizzazione turistica (AUC_T)

Art. 6.10 Infrastrutture per la mobilità: valore delle indicazioni grafiche del PSC e del POC e direttive al POC e al RUE

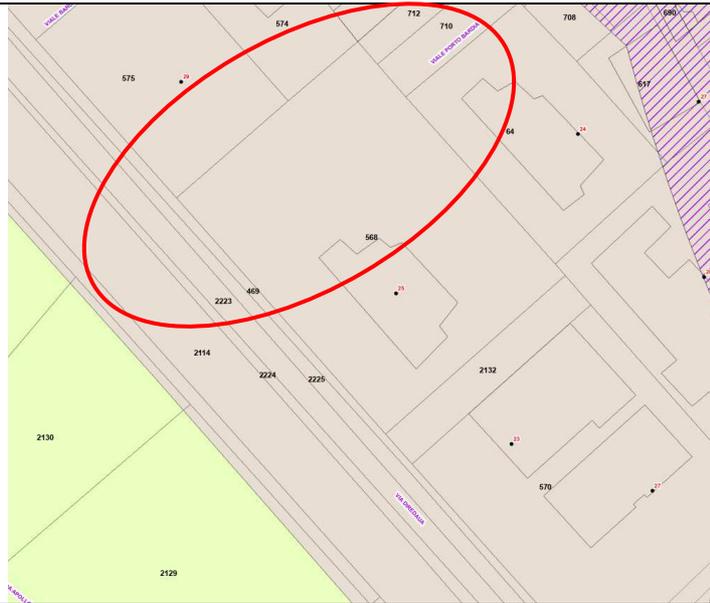
Tav. RUE 1.2



- AUC_T3 - Ambiti consolidati in ambito costiero a ridotta caratterizzazione ricettiva (art. 60)

Art. 60 - Sub-ambiti Auc.T3 - Ambiti consolidati in ambito costiero a ridotta caratterizzazione ricettiva

Tav. VIN 1

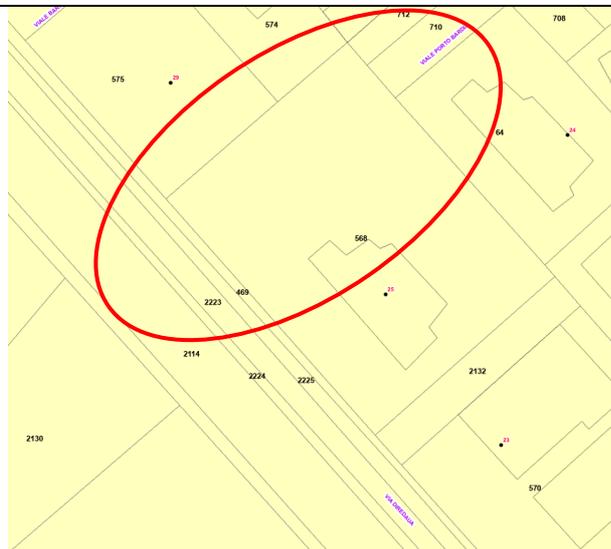


 **7 - Zone urbanizzate in ambito costiero**

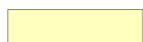
7 - Zone urbanizzate in ambito costiero

Fonti	Normative	PTCP art. 5.7
	Cartografiche	PTCP tav. B
Riferimenti	Normativi	PTCP art. 5.7
	Cartografici	tavola Vin 1 a/b
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto	Zona costituente la città lineare caratterizzata da un'elevata densità edificatoria con destinazione prevalentemente ricettiva.	

Tav. VIN 2.2



27 - Zone a diversa potenzialità archeologica
Gradi potenzialità archeologiche

 basso

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

Tav. VIN 3		
40 - Zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio		
39 e 40 – Pozzi, zone di tutela assoluta (rappresentazione ideogrammatica) e zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio e fuori servizio		
Fonti	Normative	PTCP art. 3.7
	Cartografiche	Tav. B.5.1, B.5.2 e B.8 di QC di PSC
Riferimenti	Normativi	PSC art. 2.24
	Cartografici	tavola Vin 3 a/b
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto	Trattasi di aree di salvaguardia distinte in zone di tutela assoluta e zone di rispetto dei pozzi finalizzate a mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano.	

Relativamente alle zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio, secondo quanto riportato nell'art.3.7 c.3 lett.d) del PTCP, dovrà essere evitata la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade. Pertanto il progetto per la realizzazione del nuovo tratto di strada, dovrà recepire la suddetta prescrizione, in modo tale che le acque siano adeguatamente convogliate nella rete fognaria già esistente e/o di progetto.

Tav. VIN 4.2



52 - Fascia di rispetto ferroviario

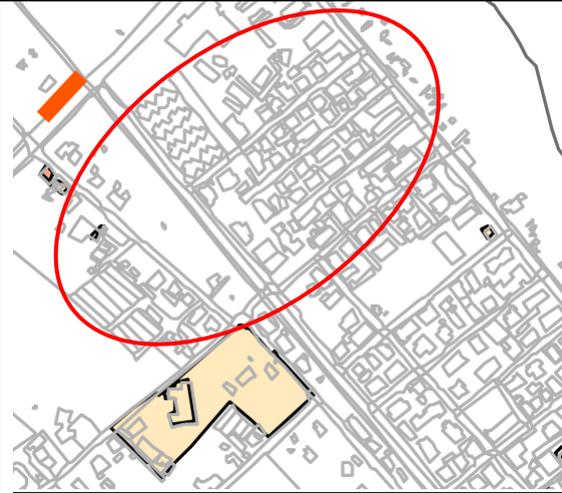
67 - Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile



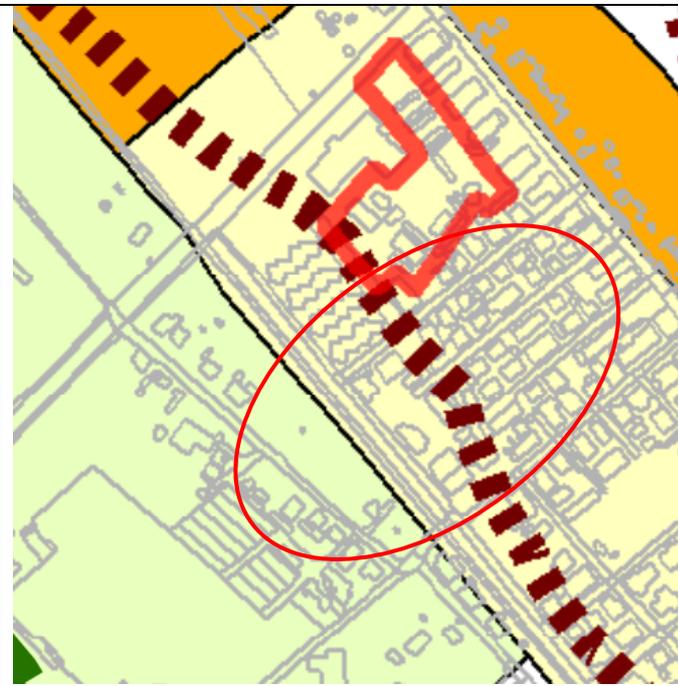
Vie di fuga

52 - Fascia di rispetto ferroviario		
Fonti	Normative	DPR 753/1980
	Cartografiche	
Riferimenti	Normativi	DPR 753/1980 titolo III, DM 03/08/1981
	Cartografici	tavola Vin 4.2 (da 4.2.1 a 4.2.18)
	Ente autorizzatorio	Ente proprietario (art.60 DPR 753/1980)
Indicazione sintetica del contenuto	Aree a protezione dei binari ferroviari dove risultano vietati gli interventi previsti dall'art 49 all'art. 56 del DPR 753/80	
Nota	In cartografia sono rappresentate le fasce lungo i tracciati ferroviari per le opere previste dall'art.49 del DPR 753/1980; per tutti gli altri tipi d'intervento restano validi i limiti imposti dagli articoli 50-56 del medesimo DPR.	
67 - Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile		
Fonti	Normative	Legge 225/1992
	Cartografiche	Piano emergenze di Protezione Civile Comunale tavola 25 allegata alla delibera di C.C. n. 102 del 21/11/2013.
Riferimenti	Normativi	PSC art. 6.12
	Cartografici	tavola Vin 4.2 (da 4.2.1 a 4.2.18)
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto	Aree utilizzabili a scopi di protezione civile in caso di calamità per l'accoglienza della popolazione e dei mezzi di soccorso.	

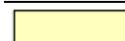
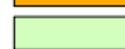
Tav. VAL 2.1

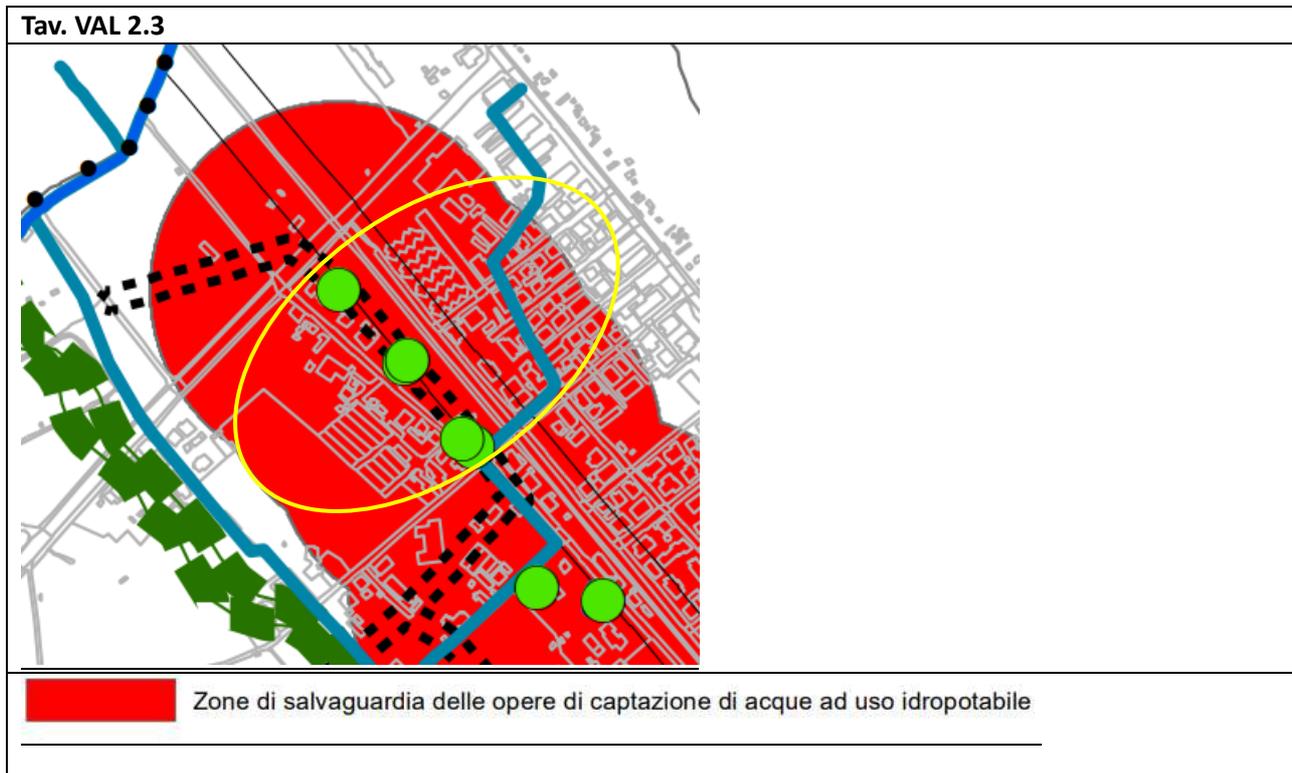


Tav. VAL 2.2



 Fascia dell'arenile/battigia con vincolo paesaggistico (D.Lgs 42/2004 art.142)

-  Zone urbanizzate in ambito costiero
-  Zona di riqualificazione della costa e dell'arenile
-  Zone di tutela naturalistica



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

L’Amministrazione Comunale di Rimini, ha adottato con delibera di Giunta Comunale n.417 del 20/12/2018, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

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

Tali documenti confermano la classificazione stradale per Via Diredaua e via Porto Bardia come strade urbane di tipo F e quindi assumono la medesima classificazione acustica indicata dal Piano di zonizzazione acustica come definito nella tab. 2 del DPR 142/2004 relativa alla classificazione acustica delle strade esistenti.

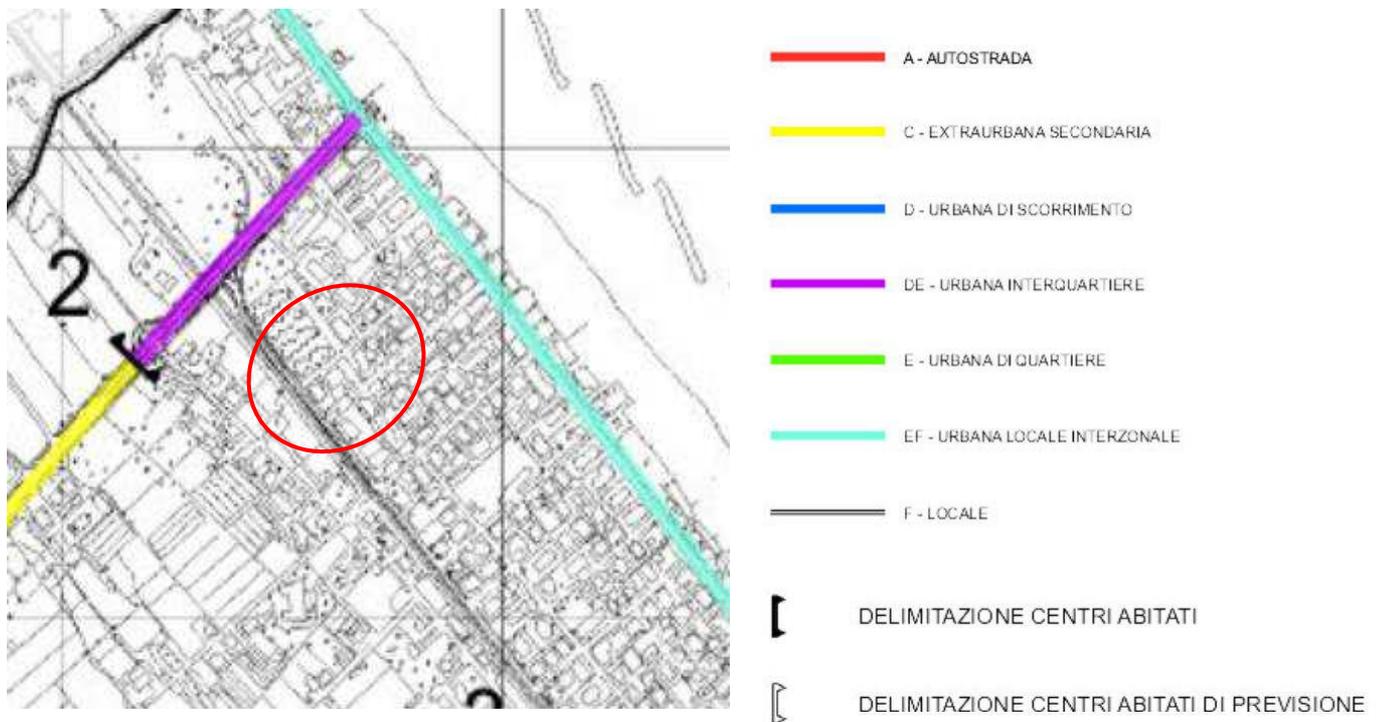


Fig. 4.a – Estratto della tav. D ¼ della classificazione vigente delle strade di Rimini

Tali documenti confermano la classificazione stradale per Via Diredaia e via Porto Bardia come strade urbane di tipo F e quindi assumono la medesima classificazione acustica indicata dal Piano di zonizzazione come di seguito indicato al prossimo capitolo nella tab. 2 del DPR 142/2004 relativa alla classificazione acustica delle strade esistenti.

Il progetto di opera pubblica attraverso lo sfondamento della parte terminale, verso la linea ferroviaria RN-RA, di via Porto Bardia su via Diredaia, permettendo la realizzazione di un collegamento mare-ferrovia e viceversa perseguendo, come obiettivo in coerenza con quelli definiti dal PUMS adottato, il miglioramento della viabilità esistente in un tratto della frazione costiera di Torre Pedrera.

4.4 Zonizzazione Acustica Comunale – ZAC (2016)

Come anticipato nel paragrafo precedente, la classificazione stradale per Via Diredaia e via Porto Bardia le definisce strade urbane di tipo F e quindi assumono la medesima classificazione acustica indicata dal Piano di zonizzazione acustica come definito nella tab. 2 del DPR 142/2004 relativa alla classificazione acustica delle strade esistenti.

La ZAC, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, inserisce l'area in IV classe acustica.

Pertanto ai sensi del DPR 142/2004 e della tab. 2 relativa alle strade esistenti la fascia di pertinenza acustica è ampia 30 m ed i limiti dovuti alla sorgente stradale sono gli stessi della classe acustica indicata dalla ZAC, in questo caso la classe IV.

Inoltre l'area in esame è prossima a SW alla linea ferroviaria Rimini – Ravenna e ricade all'interno della fascia A definita dal D.P.R. n° 459 del 18 novembre 1998.

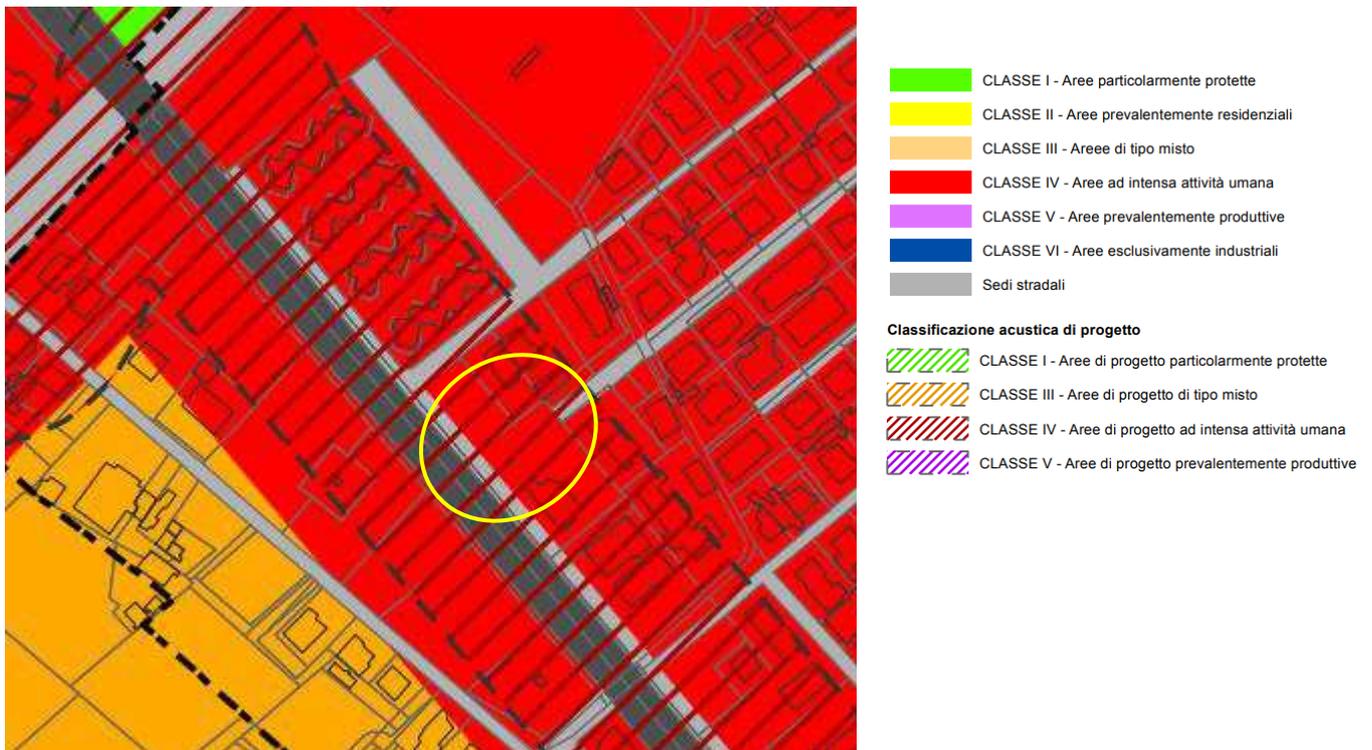


Fig. 4.b - Tavola di ZAC

4.5 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale

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”

4.6 Siti Natura 2000, Parchi e Aree Protette

Il sito in oggetto ed un suo ampio intorno non interessano aree protette dell'Emilia Romagna quali Parchi, Riserve naturali, Aree di riequilibrio ecologico, Paesaggi naturali e seminaturali protetti, siti di rete natura 2000 SIC o ZPS o zone di protezione faunistica.

5. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

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

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

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

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

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

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

5.1 Variante RUE

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

La variante al RUE riguarda la tavola 1.2 per ricondurre l'area da *"AUC_T3 – ambiti consolidati in ambito costiero a ridotta caratterizzazione ricettiva"* a *"Strade e parcheggi di urbanizzazione"* e determina la localizzazione dell'opera pubblica con apposita perimetrazione.

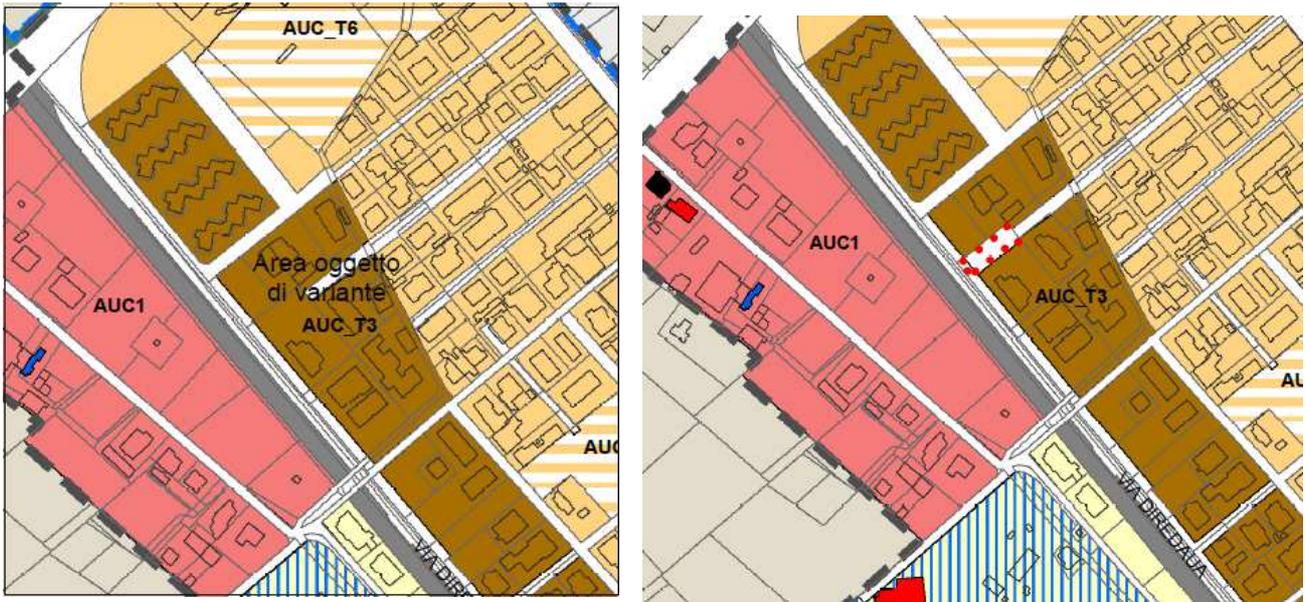


Fig.5.a - stralcio tav.1.2: RUE vigente e variante RUE

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

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

6.1 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	
<u>SOLO SE SÌ</u>		
perchè costituisce il quadro di riferimento in termini di:		
• ubicazione	SI	
• natura	SI	
• dimensioni		NO

• condizioni operative		NO
• ripartizione di risorse		NO
<p>La Variante relativa al cambio di destinazione d'uso dell'area riguarda l'allungamento di circa 32.6 m di una viabilità esistente di categoria F.</p> <p>Pertanto questo criterio può essere considerato PERTINENTE.</p>		

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 ?		NO
Se sì quali?		
<p>La Variante non comporta modifiche agli altri Piani urbanistici e di settore.</p> <p>Pertanto questo criterio può essere considerato NON PERTINENTE.</p>		

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 NON PERTINENTE.

d) I problemi ambientali pertinenti al Piano/Programma:

L'area oggetto di variante ricade all'interno delle zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio, secondo quanto riportato nell'art.3.7 c.3 lett.d) del PTCP, pertanto dovrà essere evitata la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade. Il progetto per la realizzazione del nuovo tratto di strada, dovrà recepire la suddetta prescrizione, in modo tale che le acque siano adeguatamente convogliate nella rete fognaria già esistente e/o di progetto.

Nel caso di Variante preso in esame questo criterio può essere considerato 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):

La Variante non ha ricadute sull'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

Pertanto questo criterio può essere considerato NON PERTINENTE.

6.2 Verifica di coerenza

La sostenibilità generale delle scelte del PSC e del RUE vigente è stata verificata attraverso una tabella specifica valutando la coerenza con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla ValSAT del PTCP.

Il contributo della presente variante/progetto al raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC è riportato qui di seguito in una tabella analoga a quella sopra richiamata che tiene conto della verifica di coerenza con gli obiettivi del solo PSC, in quanto le disposizioni qui analizzate sono attuative di detto strumento, già valutato nella sua coerenza col PTCP.

	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	NON PERTINENTE
Massima limitazione della dispersione insediativa	Salvaguardare il territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	Adeguamenti alle disposizioni dettate dalle norme sovraordinate	NON PERTINENTE	
Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Salvaguardare e migliorare la biodiversità	Prevedere un disegno della rete ecologica, mediante l'attuazione dei progetti individuati dal Masterplan Strategico, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	NON PERTINENTE	

OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Valorizzare le risorse paesaggistiche	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	NON PERTINENTE
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Proseguire verso monte il Parco Marecchia	Intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive	NON PERTINENTE
	Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica	Salvaguardare la pericolosità geomorfologica e idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	NON PERTINENTE
	Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche	Salvaguardare la qualità e la quantità delle risorse idriche	Riguardo alla qualità individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione	L'area oggetto di variante ricade all'interno delle zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio, secondo quanto riportato nell'art.3.7 c.3 lett.d) del PTCP, pertanto <u>dovrà essere evitata la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade</u> . Il progetto per la realizzazione del nuovo tratto di strada, dovrà recepire la suddetta prescrizione, in modo tale che le acque siano adeguatamente convogliate nella rete fognaria già esistente e/o di progetto.
	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
	Miglioramento della qualità dell'aria	Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico	NON PERTINENTE

		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.	NON PERTINENTE
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 dismettibili 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	L'oggetto di variante interessa una piccola porzione di area inedificata posta in prossimità del tracciato ferroviario in località Torre Pedrera, area che viene convertita in viabilità pubblica.
	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
	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 DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'				
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	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	NON PERTINENTE
		Estendere le zone, se non del tutto pedonali, quanto meno a misura del pedone, sia nel centro storico, che nella fascia turistica, nonché nelle aree centrali dei diversi quartieri	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	NON PERTINENTE
			Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio	NON PERTINENTE
			Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	

OBIETTIVI 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 permette un miglioramento alla viabilità esistente della frazione costiera di Torre Pedrera, creando un ulteriore collegamento tra il lungomare e via Diredaia.		
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	Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città		NON PERTINENTE
		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 DI QUALITÀ SOCIALE				
OBIETTIVI DI QUALITÀ SOCIALE	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

7. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI

In questo paragrafo, prendendo a riferimento il Quadro Conoscitivo del PSC si illustrano, con riferimento alle singole componenti indagate, le ricadute che le scelte di cui alla presente variante possono avere sul territorio, con particolare riguardo per:

- Biodiversità
- Acqua
- Suolo e sottosuolo e territorio
- Paesaggio
- Aria
- Cambiamenti climatici
- Salute umana – rumore.

7.1 Componenti ambientali

Biodiversità

L'area in oggetto ed un suo ampio intorno non interessano aree protette dell'Emilia Romagna quali Parchi, Riserve naturali, Aree di riequilibrio ecologico, Paesaggi naturali e seminaturali protetti, siti di rete natura 2000 SIC o ZPS o zone di protezione faunistica.

Acque

Per l'inquadramento idrografico e idrogeologico dell'area si riporta di seguito la lettura del PSC - Quadro Conoscitivo B) Sistema Ambientale e Naturale.

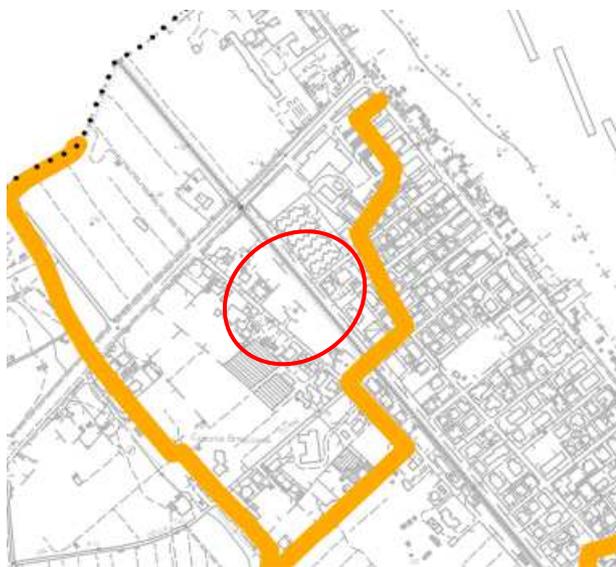


Fig. 7.a - PSC - Quadro Conoscitivo B) Sistema Ambientale e Naturale –
Carta dell'idrografia superficiale Stralcio Tavola B.4a

Il reticolo idrografico presenta in prossimità dell'area di intervento un ramo secondario del canale consortile denominato Valentina, che non è interessato dall'intervento in oggetto.

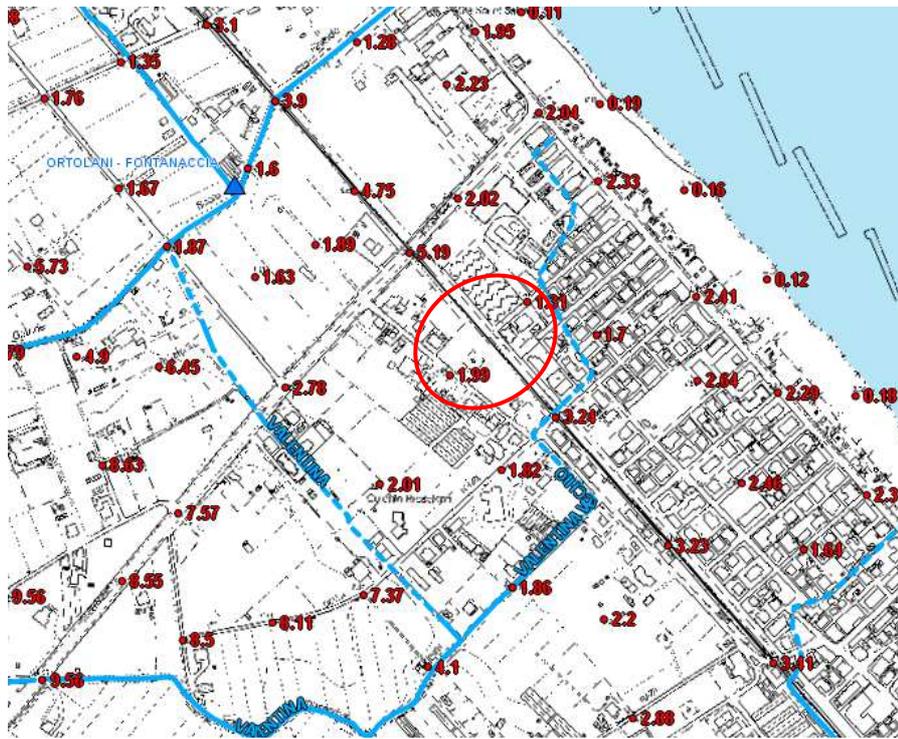


Fig.7.b - Stralcio cartografia canali consortili (WebGIS del Consorzio di Bonifica della Romagna)

Una certa difficoltà nel drenaggio delle acque di superficie è comune a molte aree costiere riminesi comprese fra il lungomare ed il rilevato ferroviario.

Nei terreni sabbiosi della piana costiera è presente, una falda freatica che si riscontra facilmente entro i primi 1-2 metri dal piano di campagna.

Stato di progetto e opere di mitigazione

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

L'intervento prevede la realizzazione di nuovi collegamenti alla pubblica fognatura esistente per lo scarico delle acque bianche e saranno ubicate caditoie per la raccolta delle acque piovane, al fine di rispettare le disposizioni relative alle zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio, secondo quanto riportato nell'art.3.7 c.3 lett.d) del PTCP.

Suolo e sottosuolo

L'area pianeggiante in oggetto si colloca in un zona situata al margine fra la pianura alluvionale e quella della fascia costiera riminese: l'area dista circa 200 metri dal mare.

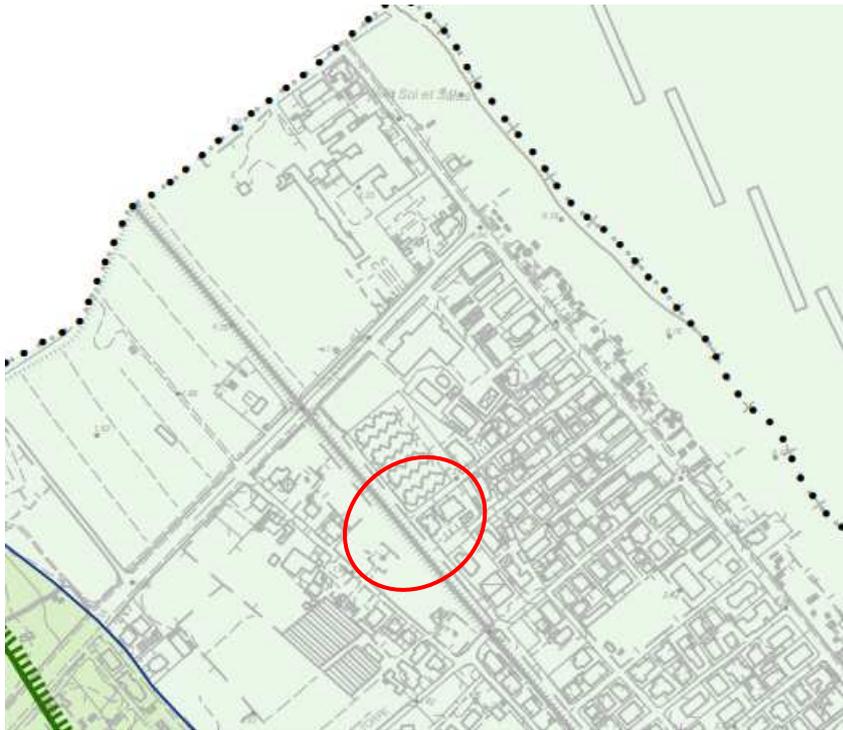


Fig.7.c - Carta PSC - Quadro Conoscitivo B) Sistema Ambientale e Naturale –
Carta Geologica Stralcio Tavola B.1° - AES8 - Subsistema di Ravenna

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.

Un elemento geologico-geomorfologico di rilievo è la presenza della separazione fra la pianura costiera e quella alluvionale che è marcata da una vistosa scarpata marina. La pianura costiera, su cui si sviluppano gran parte delle frazioni del Comune di Rimini, si è originata al termine della trasgressione flandriana quando le acque marine si stabilizzarono approssimativamente ai livelli di oggi. In quella fase avvenne l'erosione di una falesia sulle alluvioni esistenti. Tale struttura geomorfologica è tuttora ben riconoscibile ed evidente tra Bellaria e Cattolica anche se nel tratto compreso fra la Città di Rimini e Rivazzurra è meno facilmente rilevabile. Gli apporti terrigeni rielaborati negli ambienti costieri diedero da allora origine alla fascia costiera costituita in larga percentuale da sabbie, limi e ghiaie, correlabili ad ambienti di spiaggia e foce fluviale. Al di sotto dei terreni prevalentemente sabbiosi di origine marina costiera, sono presenti terreni alluvionali. Le alluvioni sono costituite prevalentemente da sedimenti fini (argillosi, argillo-limosi, limo sabbiosi e sabbiosi) disposti ed avvicinati in livelli e strati che tipicamente hanno geometria lenticolare. Sporadicamente possono intercalarsi orizzonti ghiaiosi.

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

Paesaggio

L'area risulta delimitata da recinzioni e muretti; una parte, accessibile tramite ingresso su viale Diredaua e pavimentata con getto di cemento, è utilizzata come parcheggio privato, la retrostante parte, accessibile dalle proprietà adiacenti è utilizzata ad orti. Sono presenti due alberature da rimuovere ed alcuni tettoie anch'esse da rimuovere.



Fig. 7.d – ingresso da via Diredaua e vista da Viale Porto Bardia

L'area non è soggetta a vincoli di natura paesaggistica e non presenta elementi di rilievo.

Qualità dell'aria

Per la qualità dell'aria i dati sono quelli misurati dall'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna (ARPAE).

Sono stati estratti i dati relativi alle stazioni di Rimini-Parco Marecchia, classificata come Urbana fondo, e di Rimini-via Flaminia, classificata come Urbana traffico. I dati si riferiscono al 2022.

Inquinante Media annuale	Parco Marecchia	Via Flaminia	Valore limite D.lgs 155/2010
NO2 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	17	34	40
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	27	30	40

Cambiamenti climatici

Il Comune di Rimini è situato nel territorio della Provincia di Rimini e fa parte del comprensorio di Comuni che occupano la porzione litorale meridionale della Regione Emilia-Romagna. Morfologicamente il territorio risulta prevalentemente pianeggiante con quote altimetriche variabili tra la fascia costiera e la zona collinare.

Le aree pianeggianti sono localizzate principalmente lungo la fascia costiera e nella zona del centro urbano di Rimini, per poi aumentare di quota verso le aree più interne (sud-ovest).

All'interno della Strategia regionale per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici, insieme all'Osservatorio Clima di ARPAE e ad ART-ER sono state prodotte delle Schede di Proiezione Climatica 2021 -2050 per aree omogenee nella Regione Emilia Romagna.

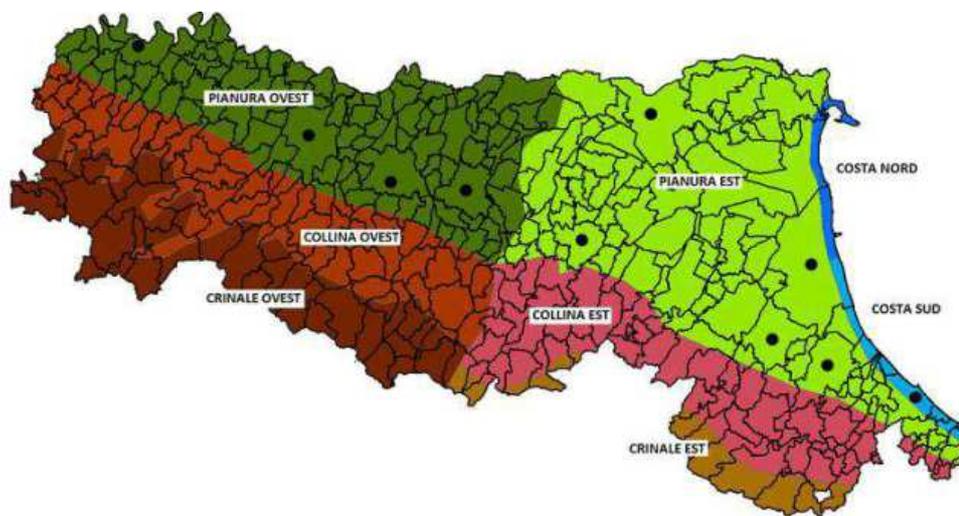


Fig.7.e – definizione delle aree climatiche omogenee

Il territorio di Rimini ricade in due differenti aree omogenee, la Costa Sud comprende tutta la parte del comune più esposta, mentre la Pianura Est è quella in cui ricade invece la zona più interna del comune.

Temperatura: Per entrambe queste aree gli scenari futuri ipotizzano un elevato aumento degli indicatori termici. Si evidenzia in particolar modo il numero di notti tropicali estive, destinato a passare da 9 a 23 notti tropicali/anno per la Costa Sud e da 8 a 18 per la Pianura Est. Il fattore riferito alle ondate di calore per il quale, sempre facendo riferimento ad entrambe le aree, si prevede un incremento superiore ai 6 giorni.

Precipitazioni: Per entrambe le aree omogenee alle quali il comune di Rimini appartiene gli scenari futuri confermano la riduzione delle precipitazioni, in particolare il fenomeno porta a distinguere maggiormente le due aree risultando più grave nella zona di pianura rispetto a quella costiera.



Fig.7.f – precipitazione media massima giornaliera – fonte piattaforma informatica Dexter-SIMC

Gli episodi di violente raffiche di vento, trombe d'aria o piccoli tornado non sono storicamente fenomeni comuni sul territorio regionale. Nonostante non sia stato costruito un registro di questi eventi violenti, in molte parti del territorio in cui questo tipo di eventi erano sconosciuti oggi cominciamo ad avere episodi ancora non frequenti ma con una certa rilevanza.

Vento: Per quanto riguarda il Comune di Rimini sono stati analizzati i dati del valore massimo giornaliero della velocità del vento a 10 m dal suolo messi a disposizione da ARPAE tramite la piattaforma informatica Dexter-SIMC; la stazione climatica disponibile per il comune è Rimini Urbana.

STAZIONE RIMINI URBANA: Massimo valore giornaliero di raffica del vento a 10 m dal suolo [km/h]														
Anno	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Max	74,52	91,44	75,24	76,68	98,28	76,68	70,2	95,76	82,44	87,84	78,48	82,8	76,32	96,12
Media	29,0	29,3	30,1	30,9	30,2	28,3	30,3	30,6	30,6	30,1	30,8	32,4	30,0	31,7

(Fonte DEX3TER ARPAE).

Fig.7.g – massimo giornaliero della velocità del vento a 10 m dal suolo - fonte piattaforma informatica Dexter-SIMC

Salute Umana - Rumore

L'area oggetto di indagine è inserita in un contesto antropizzato e ubicata in località Torre Pedrera: la via Porto Bardia è una strada perpendicolare a viale San Salvador senza uscita sul lato SW in direzione di via Diredaia

Le sorgenti sonore sono quelle generate dalle immissioni prodotte dal traffico veicolare su via Diredaia, viale Porto Bardia e dal traffico ferroviario della linea Rimini-Ravenna. In generale si ritiene che l'area sia caratterizzata dal punto di vista acustico dal rumore generato dal passaggio veicolare in primis sulla via Diredaia e secondariamente dal passaggio dei convogli ferroviari.

E' stata effettuata una misura fonometrica di 24 ore atta a verificare le sorgenti sonore presenti sull'area e nell'intorno ed il clima acustico locale. La misura fonometrica di 24 ore consecutive è stata eseguita a partire dalle ore 9:00 mercoledì 2 agosto 2023 ponendo il microfono (h 4.0 m) alla distanza di 1 metro dalla carreggiata.

La misura del leqA TR diurno è risultata di 52.3 dBA <65 dBA TR diurno e di di 43.0 dBA <55 dBA TR notturno, ovvero entro i limiti per la classe IV.

L'impatto acustico generato dal traffico veicolare dei residenti e fruitori dei 2 alberghi che insistono sulla strada ipotizzato come se passassero tutti dal nuovo collegamento ha fornito leqA ampiamente rientrante nei limiti della IV classe.

RUMORE AMBIENTALE DI PROGETTO	LeqA <u>calcolato a 1 m dalla carreggiata</u> (dBA)	Limiti assoluti di immissione della classe IV del Piano di classificazione acustica comunale (dBA)	Rispetto dei limiti
TR diurno (6:00-22:00)	53,9	65	SI
TR notturno (22:00-06:00)	45,3	55	SI

Si ritiene che i 5 posti auto in linea lungo la corsia di NW non determinino un impatto acustico significativo dal momento che sostituiscono l'attuale parcheggio esistente in prossimità del cul del sac della strada.

Per questo motivo non è necessario valutare alcuna opera di mitigazione acustica.

Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla Relazione Previsionale di Impatto Acustico (redatta dal T.C.A. Dott. Geol. Daniela Tonini, allegato I) del progetto di variante.

7.2 Ambito di influenza ambientale

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

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
Biodiversità	Può modificare lo stato di conservazione di habitat		X	L'interazione con questa componente si considera nulla, in quanto è da ricondursi sostanzialmente alla riqualificazione di una piccola area già antropizzata, poichè in parte attualmente già pavimentata e in parte utilizzata ad orto.
	Può modificare/influenzare l'areale di distribuzione di specie animali selvatiche		X	
	Può incidere sullo stato di conservazione di specie di interesse conservazionistico		X	
	Può incidere sulla connettività tra ecosistemi naturali		X	
Acqua	Può determinare una variazione negli utilizzi delle risorse idriche		X	L'interazione con questa componente ambientale si considera di lievissima entità, in quanto legata ad un ridotto aumento di superficie impermeabilizzata indotta dalla nuova previsione di viabilità.
	Può comportare modifiche alla portata dei corpi idrici superficiali	X		

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	Può interferire con le risorse idriche sotterranee		X	Non si ravvisano particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento in quanto verranno rispettate le tutele previste per le aree di rispetto dei pozzi acquedottistici.
Acqua	Può determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)		X	
	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	
	Può determinare variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi	X		La variante prevede di ricondurre l'area da "AUC_T3 – ambiti consolidati in ambito costiero a ridotta caratterizzazione ricettiva" a "Strade e parcheggi di urbanizzazione". L'interazione con questa componente ambientale si ritiene influente considerato che l'area risulta attualmente in parte già pavimentata e in parte utilizzata ad orto.
	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	
	Prevede interventi sull'assetto territoriali		X	
Aria	Può comportare variazioni delle emissioni inquinanti		X	L'interazione con questa componente ambientale si ritiene nulla, in quanto non comporta un aumento del traffico indotto nel bacino in cui si inserisce l'opera oggetto di variante.
	Può comportare variazioni della qualità dell'aria		X	
Cambiamenti climatici	Comporta variazioni nelle superfici destinate all'assorbimento di CO2		X	

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	Comporta variazioni nell'utilizzo di energia		X	
	Prevede variazioni nell'emissione di gas serra		X	
Salute umana: Elettromagnetismo	Prevede azioni che possono comportare rischi per la salute umana		X	
	Può comportare variazioni nell'emissione di radiazioni elettromagnetiche		X	
Rumore	Può comportare variazioni dell'esposizione a livelli sonori eccedenti i limiti		X	L'interazione con questa componente ambientale si ritiene ininfluenza, si veda la Valutazione previsionale di clima acustico che dimostra il rispetto della IV classe acustica definita dalla ZAC vigente
Popolazione	Può comportare interferenze con la distribuzione insediativa		X	
Beni culturali	Può comportare il degrado di beni culturali		X	
	Prevede azioni che possono interferire con la percezione visiva		X	

7.3 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:

- Acqua
- Suolo

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	SI
2.B) Carattere cumulativo degli impatti	La nuova viabilità non presenta questa caratteristica	NO

2.C) Natura transfrontaliera degli impatti	La nuova viabilità oggetto di Variante è all'interno del territorio comunale	NO
2.D) Rischi per la salute umana e per l'ambiente	La Variante non contiene i presupposti per originare rischi per la salute o per l'ambiente	NO
2.E) Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	La Variante interessa circa 32 unità abitative poste lungo Viale Porto Bardia e 2 strutture alberghiere	SI
2.F) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	Dalla lettura del PTCP e del PSC (Quadro Conoscitivo, NTA, Valsat) e dei piani correlati alla variante è stata effettuata un'Analisi dell'area interessate per evidenziare le componenti di valore e di vulnerabilità. Da tale analisi è emerso in particolare che le aree sulle quale porre più attenzione in merito a valore e vulnerabilità sono: <ul style="list-style-type: none">• Tutela delle acque sotterranee	SI
2.G) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	Non sono presenti aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria).	NO

9. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI ATTESI DALL'ATTUAZIONE DELLA VARIANTE

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

COMPONENTE AMBIENTALE	POTENZIALE IMPATTO	VALUTAZIONE SIGNIFICATIVITA'
BIODIVERSITÀ'	Dall'analisi effettuata la variante si colloca presso un'area densamente urbanizzata e antropizzata che per le sue caratteristiche non favorisce la biodiversità.	NON significativa
ACQUA	La nuova viabilità creerà un minimo aumento di superficie impermeabile. Le acque di dilavamento verranno raccolte e convogliate nella pubblica fognatura. Non si ravvisano particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento in quanto verranno adottate le tutele previste per le aree di rispetto dei pozzi acquedottistici.	NON significativa
SUOLO E SOTTOSUOLO E TERRITORIO	La nuova viabilità creerà un minimo aumento di superficie impermeabile.	NON significativa

PAESAGGIO	Dall'analisi effettuata la variante si colloca presso un'area densamente urbanizzata, già oggetto di modificazioni antropiche. Non è zona soggetta a vincolo paesaggistico.	NON significativa
ARIA	La realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non comporterà un incremento del traffico indotto nel bacino in cui si inserisce l'opera oggetto di variante.	NON significativa
SALUTE UMANA (RUMORE)	La Valutazione previsionale di clima acustico dimostra il rispetto della IV classe acustica definita dalla ZAC vigente	NON significativa

9. IPOTESI ZERO E CONCLUSIONI

L' "ipotesi zero", che vede la non attuazione dell'intervento e della contestuale variante urbanistica, comporterebbe il mantenimento nelle condizioni attuali della viabilità e pertanto non porterebbe alcun giovamento alla fluidificazione del traffico veicolare di Torre Pedrera.

Si ritiene che la variante urbanistica e la realizzazione del progetto non produrranno impatti sostanziali nel quadro di riferimento ambientale.

10. MONITORAGGIO

Per il monitoraggio si rimanda alla tabella contenuta nel PSC.