



Comune di Rimini



PIANO STRUTTURALE COMUNALE

VAS-VALSAT

Schede ricognitive degli ambiti/comparti

elaborato VAL.SC

VAS-VALSAT

Adozione:

Delibera di C.C. n.65 del 29/03/2011

Approvazione:

Delibera di C.C. n.15 del 15/03/2016

Sindaco:

Andrea Gnassi

Assessore al Territorio:

Roberto Biagini

Presidente del Consiglio Comunale:

Vincenzo Gallo

Segretario Comunale:

Laura Chiodarelli

**Direzione Pianificazione e
Gestione Territoriale, Coordinatore e
Capo Progetto Ufficio di Piano:**

Alberto Fattori

Ufficio Nuovi Strumenti Urbanistici

Ufficio Gestione Territoriale



Immagine di Rimini (1580 - 1583)
Ignazio Danti, Galleria delle Carte Geografiche
Musei Vaticani

Ufficio di Piano

Progettisti

Coordinatore e Capo progetto Arch. Alberto Fattori

Gruppo di lavoro:

- Ufficio nuovi strumenti urbanistici

Responsabile Arch. Lorenzo Turchi
Arch. Stefania Bassi
Arch. Emanuela Donati
Geol. Giuseppe Fuschillo

- Ufficio geologia

Responsabile Geol. Carlo Copioli
Geol. Roberta Carlini
Arch. Maria Corvino

Collaborazioni interne:

- Ufficio gestione territoriale

Responsabile Arch. Mariarita Bucci
Dott.ssa Paola Bartolucci
Geom. Daniela Delvecchio
Geom. Mauro Masi
Arch. Monica Margherita Assunto
Dott.ssa Elena Favi
P.I. Ivo Sansovini

- Ufficio per il paesaggio

- UO Qualità ambientale

- Ufficio informatica

Collaborazione

Forum del Piano Strategico

Consulenti esterni:

- Consulenza legale

Prof. Avv. Federico Gualandi

- Consulenza in fase di adozione e per le ipotesi di controdeduzione alle riserve della provincia al PSC

A.T.I. costituita da:

- Tecnicoop s.c.a r.l.

- Prof. Arch. Giuseppe Campos Venuti

- Arch. Carla Ferrari

- Consulenza archeologica in fase di adozione

AdArte snc

Premessa.....	6
ANS Ambiti per nuovi insediamenti urbani prevalentemente residenziali	7
AREALE ANS 3	8
AREALE ANS 4	14
AREALE ANS 6	20
AREALE ANS 7	27
AREALE ANS 8	33
AREALE ANS 9	40
AREALE ANS 10	46
AREALE ANS 11	53
AREALE ANS 12	60
AREALE ANS 13	66
AREALE ANS 14	72
AREALE ANS 15	78
AREALE ANS 16	85
AREALE ANS 17	91
AREALE ANS 18	97
AREALE ANS 19	104
AREALE ANS 20	110
AREALE ANS 21	116
AREALE ANS 22	121
AREALE ANS 23	127
AREALE ANS 24	133
AREALE ANS 25	139
AREALE ANS 26	144
AREALE ANS 27	151
AREALE ANS 28	157
AREALE ANS 29	164
AREALE ANS 30	170
AREALE ANS 31	176
AREALE ANS 32	183
AREALE ANS 33	189
AREALE ANS 34	196
AREALE ANS 35	203
AREALE ANS 36	210
AREALE ANS 37	216
AREALE ANS 38	222
AREALE ANS 39	228
AREALE ANS 40	235
AREALE ANS 41	241
AREALE ANS 44	248
AREALE ANS 45	254
AREALE ANS 46	260
AREALE ANS 47	267
AREALE ANS 48	274
AREALE ANS 50	280
AREALE ANS 51	287
ASP_N Ambiti per nuovi insediamenti specializzati prevalentemente produttivi.....	293
AREALE ASP 1	294
AREALE ASP 3	301
AREALE ASP 4	308
AREALE ASP 5	315
AREALE ASP 7	322
AREALE ASP 8	328
AREALE ASP 9	335
AR Ambiti da riqualificare	342
AREALE AR 1	342
AREALE AR 2	349
AREALE AR 3	353
AREALE AR 4	358
APF Poli funzionali.....	365
AREALE APF 1	366

Premessa

In sede di Valsat, per ciascuno dei nuovi ambiti potenzialmente urbanizzabili e su quelli oggetto di riqualificazione introdotti dal PSC, viene predisposta una **SCHEDA ricognitiva D'AMBITO** che riporta i dati identificativi dell'ambito stesso: descrizione e localizzazione, coerenza urbanistica, stima del carico urbanistico e accessibilità e che evidenzia gli **elementi di coerenza/interferenza**, con riferimento alle diverse tutele derivanti dalle tavole di Vas-Valsat e dalla Tavola dei vincoli raggruppate in: elementi antropici e criticità ambientali.

Queste analisi consentono di segnalare, nella specifica **SCHEDA D'AMBITO**, gli elementi di criticità determinando una prima fase di quanto richiesto dal comma 3 quinquies dell'art. 19 della LR 20/2000, ovvero, la verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni necessaria per ciascun piano urbanistico.

Sono state realizzate schede per ciascun area afferente ai seguenti ambiti:

- nuove espansioni residenziali (ANS),
- nuove insediamenti specializzati prevalentemente produttivi (ASP_N),
- di riqualificazione (AR),
- poli funzionali (APF).

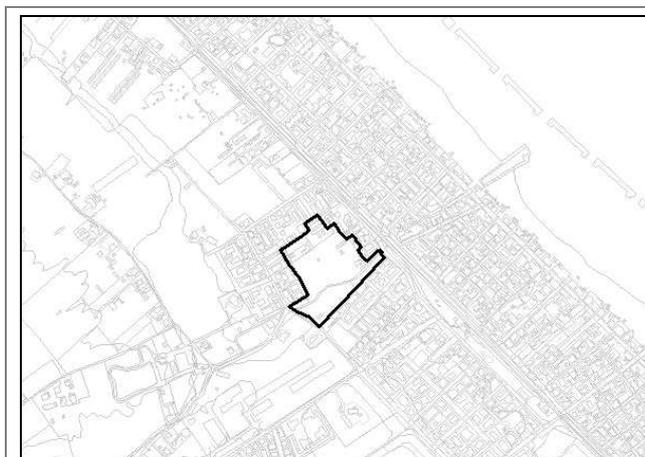
In merito a quest'ultima categoria, si precisa che sono state considerate le sole aree della stazione ferroviaria e del porto, in quanto si trovano in ambiti territorialmente più delicati e sulle quali il piano auspica interventi più radicali.

Per la redazione delle suddette schede sono stati formati "comparti teorici" territorialmente vicini aventi le medesime previsioni insediative, che potrebbero risultare non coerenti con i comparti d'attuazione individuati dai POC. Infatti in questa fase non è stata svolta alcuna analisi delle proprietà delle aree e in molti casi, i comparti sono stati individuati in modo teorico; cioè sono stati valutati a prescindere dalla loro qualifica: ANS_A ,B o C, e quindi senza tenere conto delle prescrizioni normative che vedono gli ANS_A e C strettamente connessi per obbligo normativo.

Rispetto alle analisi svolte in fase di adozione sono state necessarie correzioni alla stima del carico urbanistico per coerenza con le norme e all'ipotesi di dimensionamento prospettata dal Piano stesso. Inoltre è stata aggiornata la cartografia dei vincoli e delle tutele, integrando i capi afferenti agli elementi antropici e alle criticità ambientali. In quest'ultima non sono state integrate le analisi sulle criticità acustiche, poiché queste saranno aggiornabili solo dopo l'approvazione definitiva della ZAC, che avverrà in una fase successiva alla presente strumentazione.

ANS Ambiti per nuovi insediamenti urbani prevalentemente residenziali

AREALE ANS 3



Localizzazione ambito

L'areale è ubicato nella zona nord della città, ai margini del quartiere di Viserba, precisamente tra via Amati e via Curiel.

Descrizione

Il PSC definisce tale areale quale ambito di potenziale nuovo insediamento. L'ANS3 è pertanto un ANS.A: appartiene cioè agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale avente una superficie di circa 30.500 mq, ricade nell'unità di paesaggio della conurbazione costiera prevalentemente edificata.</p> <p>Si tratta di un'area libera all'interno del territorio urbanizzato, divisa in due parti dal passaggio di uno scolo consortziale. L'area era già precedentemente prevista in espansione dal PRG. La collocazione dell'ambito e la sua estensione, consentono di valutare positivamente la sua coerenza urbanistica ed il suo inserimento in un contesto già pienamente urbanizzato.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Per tale areale è stata assunta una potenzialità edificatoria d'ambito corrispondente ad un UT pari a 0,45 mq/mq, che porta alla determinazione di un carico sull'areale di 262 abitanti teorici. Pur tuttavia la norma di PSC consente un UT max di 0,55 mq/mq e pertanto un carico massimo sull'areale di 320 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'area in oggetto è inserita in un contesto urbano denso, già servito da strade di quartiere che garantiscono l'entrata e uscita dall'area: Via Curiel e Via Amati.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p>	
<p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>	

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano tra Viserba e Viserbella, di conseguenza è prevedibile un facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

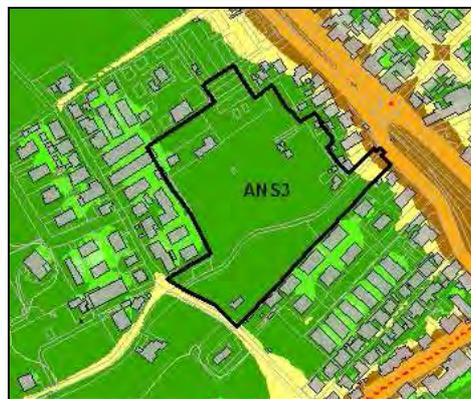
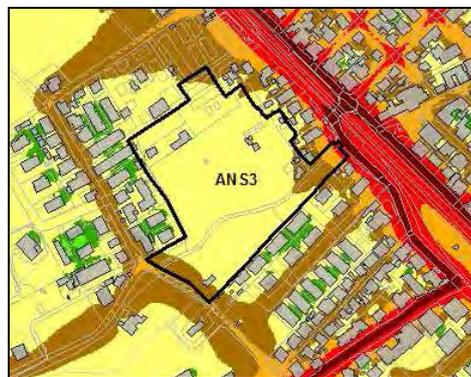
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale di cui sopra, è possibile assegnare all'ANS3, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

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

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

- per il periodo diurno, da 45 a 50dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 50-55dBA in prossimità delle due strade vicine (Amati e Curiel).
- per il periodo notturno, da 40 a 45dBA per la quasi totalità dell'areale con punte di 50-55dBA in prossimità di via Curiel e 45-50 di via Amati.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo a ridosso delle vie Amati e Curiel. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente a nord est dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Il clima acustico, mitigazioni degli impatti :

In riferimento allo stato attuale, l'ANS3 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale:

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

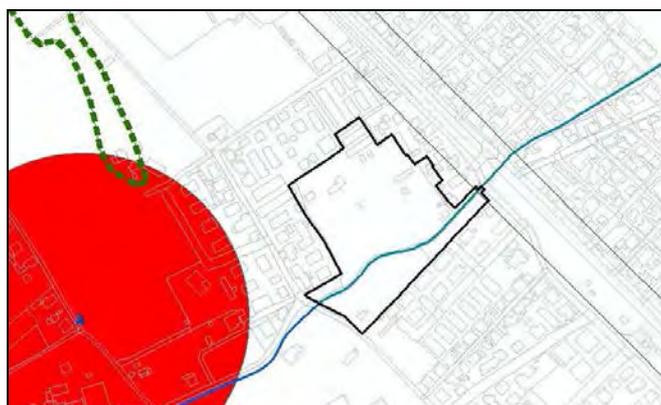
traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti:

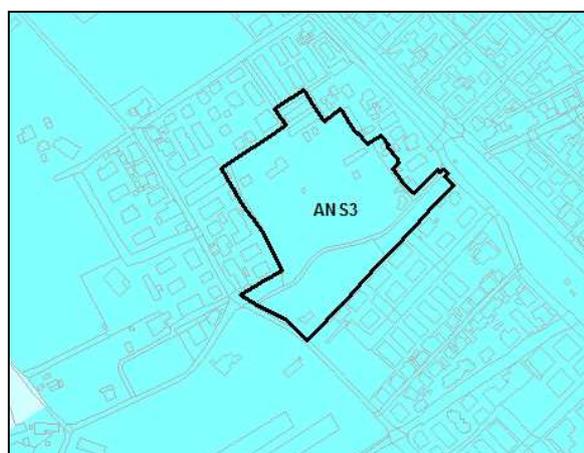
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato urbano dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Una parte del comparto è interessata da un breve tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.

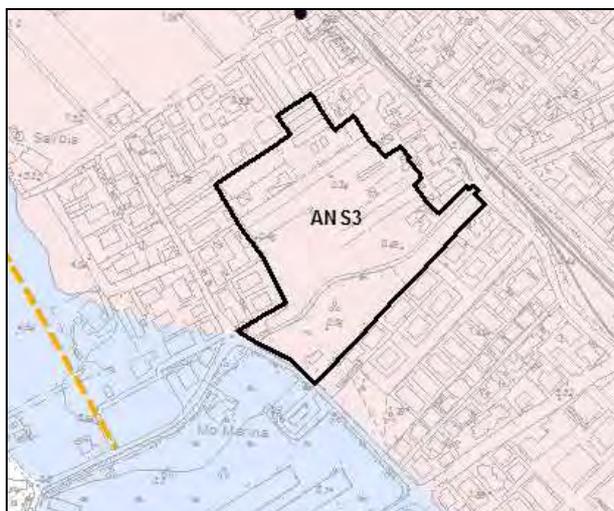


LEGENDA
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

	Alluvioni frequenti
	Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

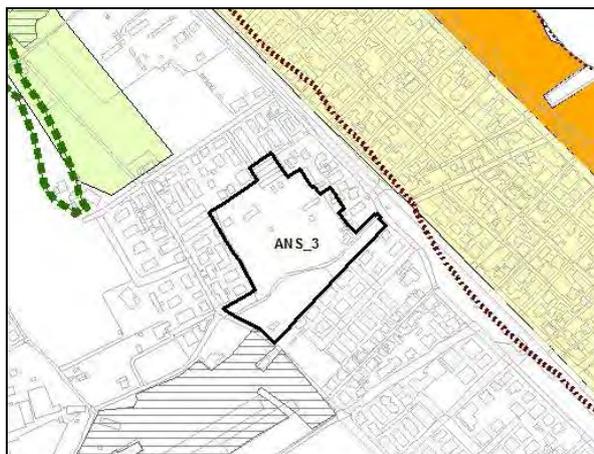
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



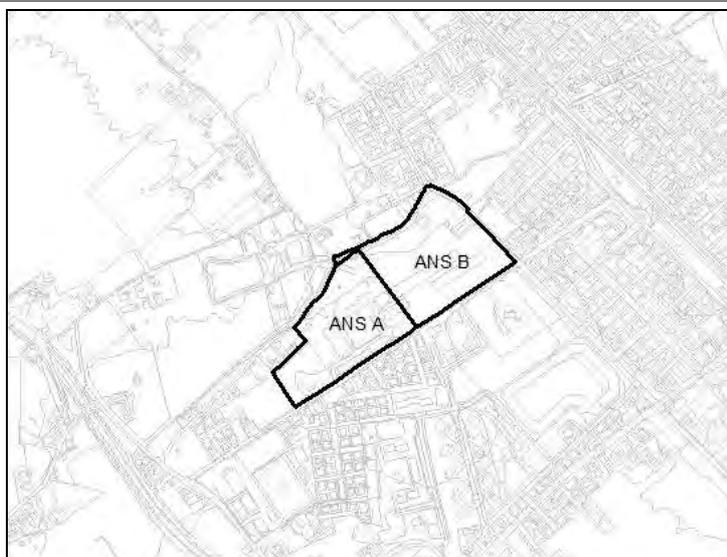
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

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

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

AREALE ANS 4



Localizzazione ambito

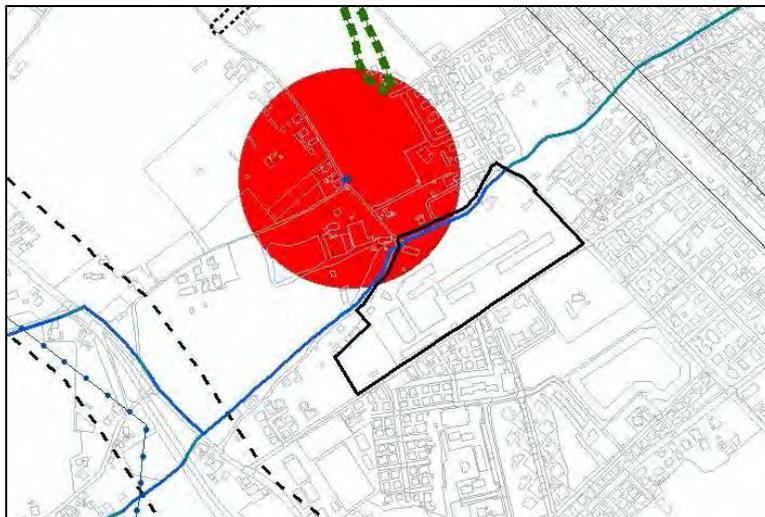
L'areale è ubicato nella zona nord della città, ai margini del quartiere di Viserba, precisamente tra via Marconi e via Fattori.

Descrizione

Il PSC individua in tale areale ANS 6 due ambiti aventi differenti potenzialità di trasformazione. L'areale ANS6 risulta costituito da due sub-ambiti: ANS B "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali" nella porzione nord e ANS.A: "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali", nella porzione sud.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale avente una superficie di circa 75600 mq, ricade nell'unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Marecchia prevalentemente edificata.</p> <p>Si tratta di un'ampia area localizzata nella periferia di Viserba, in una zona periurbana non ancora omogeneamente insediata. Dalla lettura delle immagini satellitari e a volo d'uccello, si rileva chiaramente che la porzione maggioritaria della superficie dell'areale è un'area dismessa, probabilmente ex-militare e pertanto non utilizzata ai fini agricoli. Si inserisce in un contesto comunque di tipo residenziale, con aree residue a destinazione agricola.</p> <p>La duplice destinazione prevista dal PSC per l'areale ANS4 non porterebbe comunque ad una massiva densificazione dell'areale, che in parte manterrebbe un utilizzo prevalentemente finalizzato alle dotazioni territoriali.</p> <p>L'area era già prevista come area di espansione dal PRG.</p> <p>Rispetto a quanto detto, l'areale si inserisce nell'area proposta coerentemente rispetto alle funzioni ed alle caratteristiche urbanistiche del contesto urbano.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria ipotizzata per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 458 abitanti, di cui 308 abitanti insediabili sull'ANS.A, ritenendo verosimile un UT pari a 0,45 mq/mq, e 150 abitanti sull'ANS.B.</p> <p>Il carico suddetto è da ritenersi verosimile in quanto la norma di PSC ammette un carico, tuttavia, per l'ANS A una potenzialità edificatoria pari ad un UT di 0,55, che porterebbe quindi ad un carico massimo di 527 abitanti per l'area in esame.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale è garantita dalla viabilità interna e di quartiere. A breve distanza dal confine occidentale dell'ANS4, si individua il tracciato della SS16.</p> <p>In direzione mare si rileva la presenza, a breve distanza, della stazione ferroviaria di Rimini Viserba.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti di tipo infrastrutturale ed antropico.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano di Viserba e come evidente in figura, possiede una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

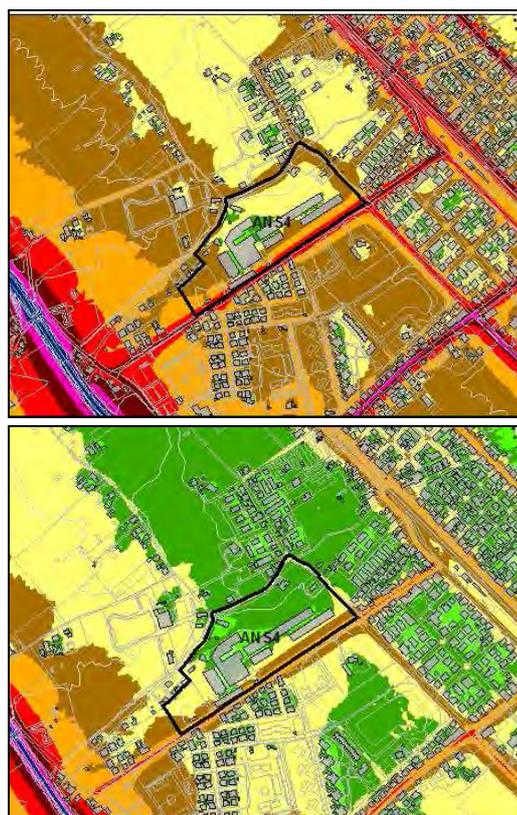
Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS4, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo

definitivo, si assegnerà ad esso la relativa classe ai sensi della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 45 a 55dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità della via Marconi
- per il periodo notturno da 40 a 50dBA per la quasi totalità dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità della via Marconi.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Marconi. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante dall'areale non dovrebbe apportare contributi sonori tali da condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale, l'ANS4 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale:

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

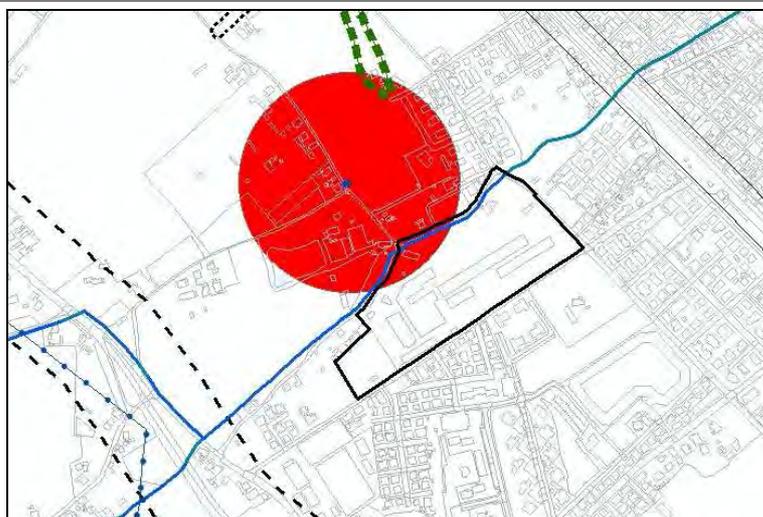
Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali. Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto confligge con la fascia di rispetto di un pozzo attivo a nord del

comparto. Per questo vincolo si richiede l'adozione di particolari cautele nell'esecuzione degli interventi, che si tradurranno in prescrizioni normative.

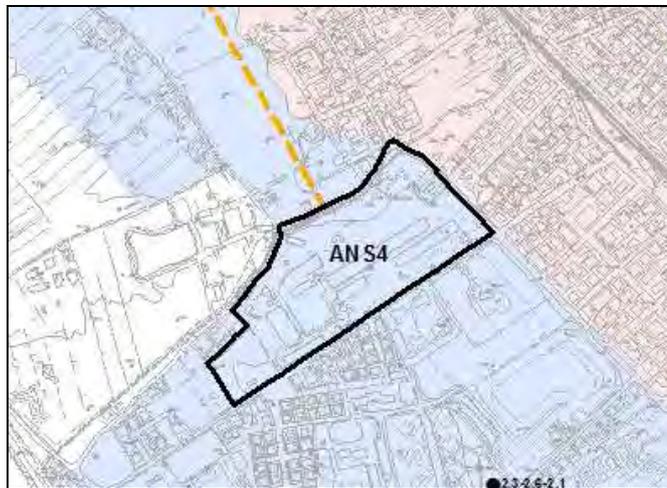
Sul confine nord si segnala la presenza di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato



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

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.

2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

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

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

- presenza di falda.

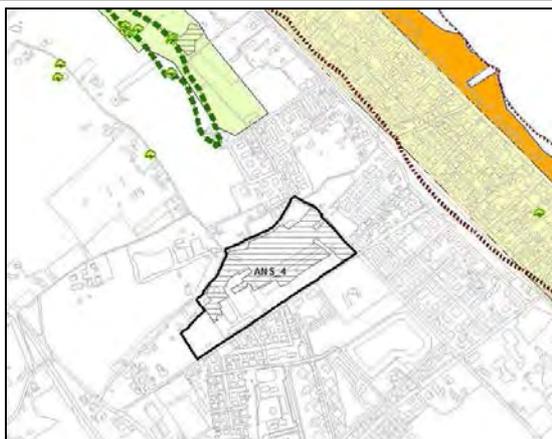
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

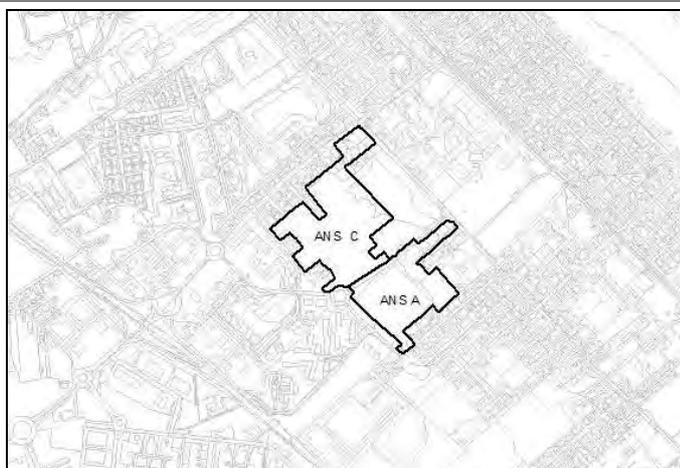


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

Il comparto mostra la presenza di un'area boscata. Tale vincolo è del tipo escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative, per la porzione di comparto interessata dal vincolo.

AREALE ANS 6



Localizzazione ambito

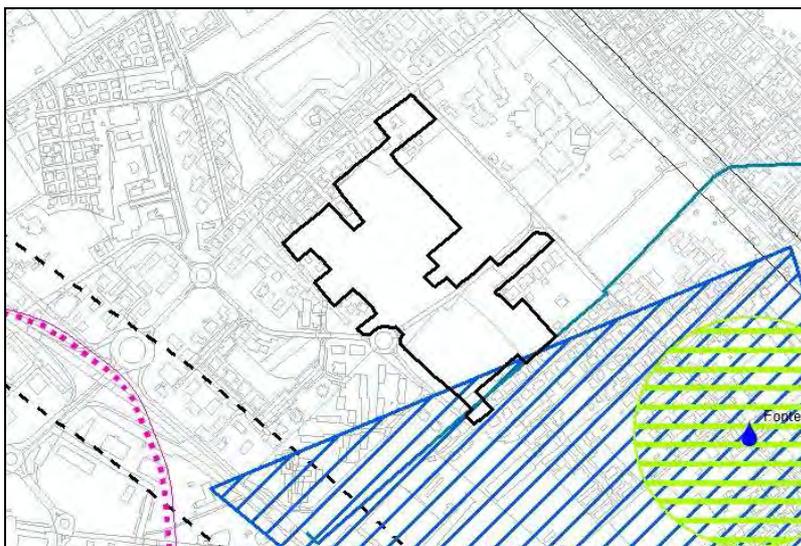
L'areale è ubicato nel quartiere di Viserba tra via Sacramora, via Sozzi e via Schinetti.

Descrizione

Il PSC individua all'interno dell'ANS 6 due sub ambiti aventi differenti caratteristiche e potenzialità edificatoria. L'ANS.C "Ambiti inedificabili" nella porzione nord e ANS.A "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali", nella restante parte.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale avente una superficie di circa 30.500 mq, ricade nell'unità di paesaggio della pianura alluvionale agricola del Marecchia prevalentemente edificata.</p> <p>L'ambito è fisicamente suddiviso in due parti dalla via Elvis Presley, che connette il tessuto storicizzato di Viserba a nord-est, con quello di più recente costruzione collocato a sud-ovest. Attualmente si configura come un'area agricola, incastrata nel tessuto urbanizzato esistente.</p> <p>I due sub ambiti possiedono delle caratteristiche differenti. La porzione nord, più estesa, è collocata tra i due parchi di quartiere, Parco Hugo Pratt e Don Tonino Bello, pertanto la destinazione del tipo ANS C, inedificabile, ben si sposa con la necessità di dare continuità al sistema dei servizi esistente.</p> <p>L'attuale funzione dell'ambito a sud, adiacente all'edificato esistente e già compromesso dalla presenza del supermercato e da un edificio sparso contrasta dal punto di vista urbanistico con la realtà insediativa del contesto in cui è inserita, pertanto ne consegue che l'ANS6, ha una maggior coerenza urbanistica rispetto all'esistente.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 324 abitanti teorici, esclusivamente in ANS_A, pur consentendo, la norma di PSC, una potenzialità edificatoria massima di 0,55 mq/mq che porterebbe ad un carico massimo sull'areale di 396 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è intercluso nell'area urbana di Viserba, tra Via Sacramora e Via Sozzi, che si caratterizzano per essere i due assi stradali principali a sostegno della viabilità locale. A breve distanza vi è la SS16.</p> <p>A miglioramento della viabilità principale, va detto che, in anni recenti, è stata ulteriormente potenziata la connessione tra la viabilità interna e quella extraurbana, in particolare rendendo più permeabili le zone residenziali di Viserba rispetto alla SS16, con la realizzazione anche di nuove strade di attraversamento che migliorano la connessione tra Via Sacramora e la SS16.</p>

4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI



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

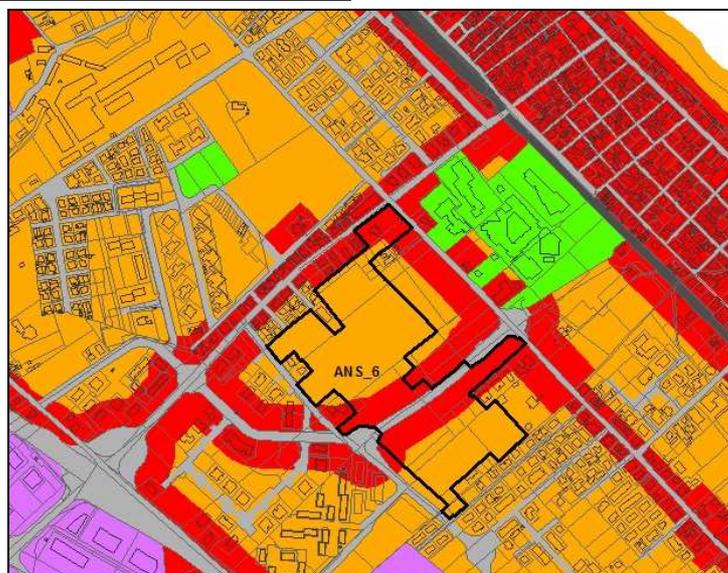
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano di Viserba. Di conseguenza, per le necessità infrastrutturali derivanti dalla realizzazione delle previsioni insediative, l'ANS6 potrà accedere alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS6, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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

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

- per il periodo diurno da 50 a 55dBA, per la gran parte dell'ambito in esame, con punte di 60-65dBA in prossimità delle vie Sacramora e Beltramini
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per la quasi totalità dell'ambito, con punte di 50-55dBA in prossimità delle porzioni più vicine alle vie Sacramora Schinetti e Beltrami.



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

Light Green	$Leq \leq 35$
Green	$35 < Leq \leq 40$
Dark Green	$40 < Leq \leq 45$
Yellow	$45 < Leq \leq 50$
Orange	$50 < Leq \leq 55$
Red-Orange	$55 < Leq \leq 60$
Red	$60 < Leq \leq 65$
Dark Red	$65 < Leq \leq 70$
Magenta	$70 < Leq \leq 75$
Dark Blue	$Leq > 75$

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante dall'areale non dovrebbe apportare contributi sonori tali da condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento

acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale, l'ANS6 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

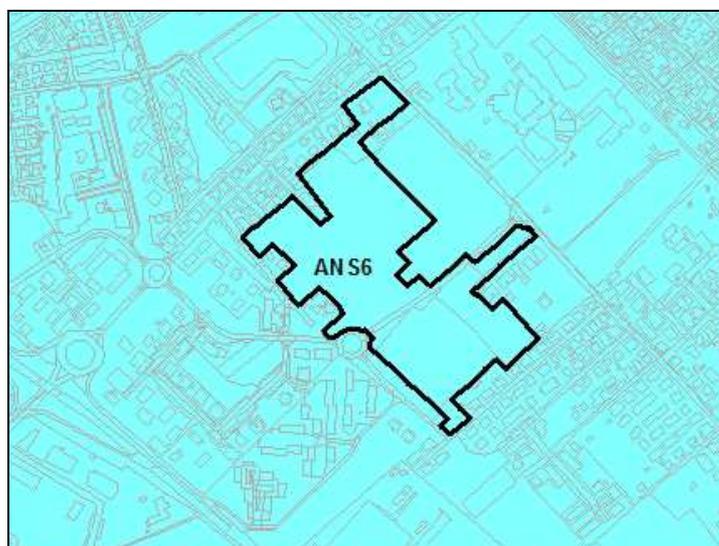
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica, se non molto marginalmente. Infatti l'ambito ANS_ A interferisce con l'area in concessione per la coltivazione delle acque minerali e termali.

Quest'unico vincolo risulta mediamente condizionante per la porzione su cui insiste.

La tipologia di vincolo, le funzioni da realizzare sull' ANS_A, e la ridotta estensione che esso ha all'interno dell'areale, determinano sostanzialmente una criticità ed un impatto nettamente inferiori a quanto richiederebbe l'elemento di tutela.



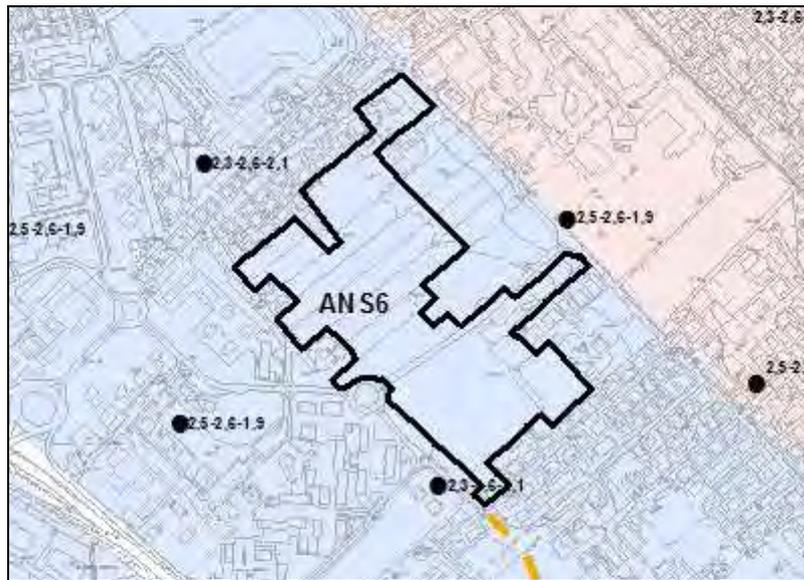
LEGENDA

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

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.

2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

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

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

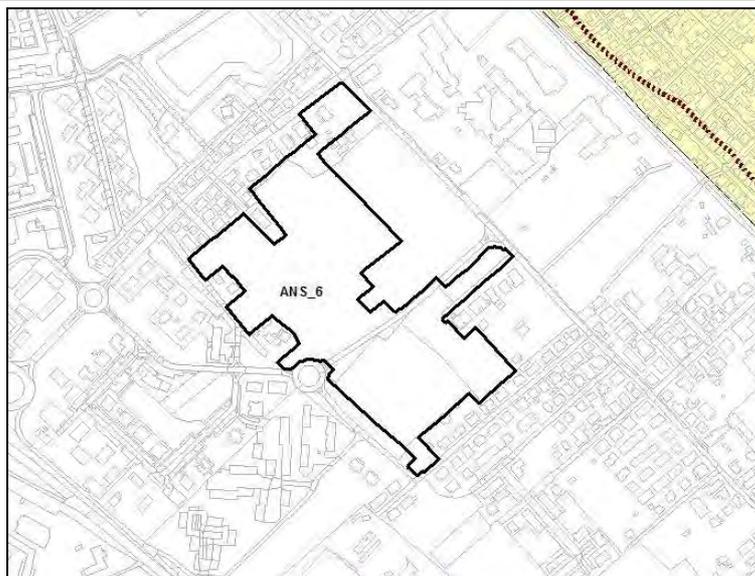
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



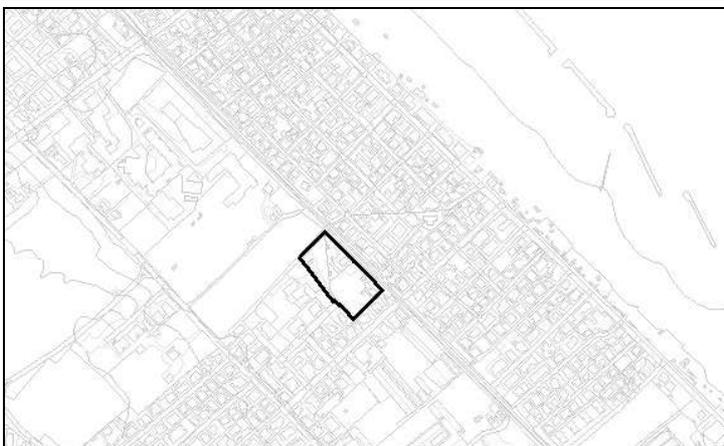
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

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

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

AREALE ANS 7



Localizzazione ambito

L'areale è ubicato nella zona nord della città, tra la via Sacramora e la via Pallotta, in prossimità della linea ferroviaria.

Descrizione

L'areale ANS7 è un ANS_A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'areale avente una superficie di circa 9300 mq, ricade nell'unità di paesaggio della conurbazione costiera prevalentemente edificata.</p> <p>L'areale in oggetto, si inserisce nel contesto urbano di Viserba, a ridosso della linea ferroviaria. Il contesto urbanistico rende la collocazione di questo areale coerente rispetto al tessuto circostante, la cui struttura è composta sostanzialmente da residenze.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 80 abitanti teorici, pur consentendo la norma di PSC una potenzialità edificatoria massima pari a 0.55 mq/mq che consentirebbe l'insediamento di 97 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>L'accessibilità all'area è garantita da una sola strada interna, Via Giordano.</p> <p>L'incremento del carico urbanistico apportato dalla realizzazione delle previsioni urbanistiche sull'ANS7, essendo piuttosto ridotto, non lascia presupporre la formazione di situazioni di saturazione della rete stradale.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mette in evidenza la presenza della fascia di rispetto ferroviario sul confine nordest del comparto.

E' presente, sul comparto, un elemento da considerarsi mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi, trattandosi di un vincolo all'edificabilità, derogabile solo previa autorizzazione specifica da parte dell'Ente gestore.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'area è inserita in un contesto urbano dotato delle necessarie reti tecnologiche.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS7, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

_ da 45 a 50 dBA di periodo diurno;

_ da 40 a 45 dBA di notturno.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, posta in adiacenza diretta all'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS7 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

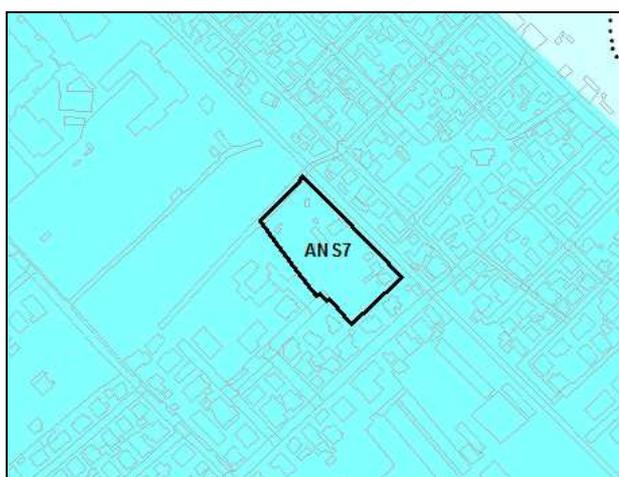
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



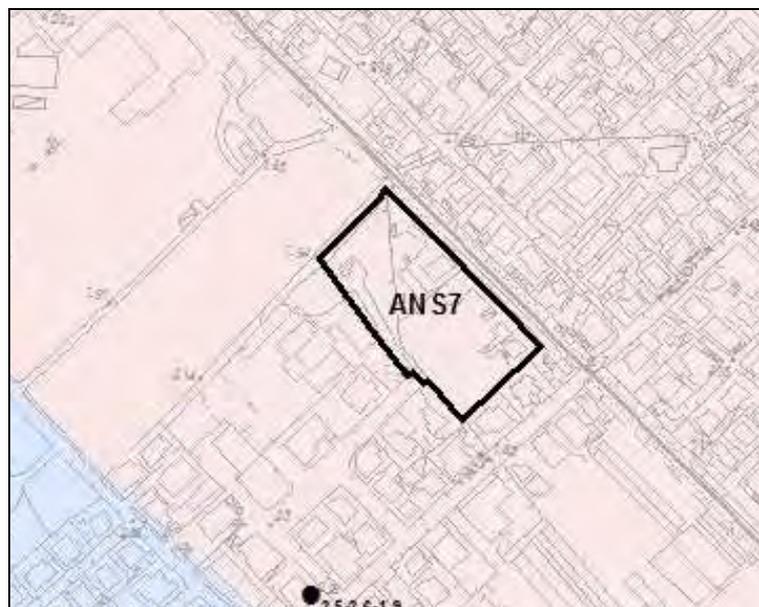
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



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

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

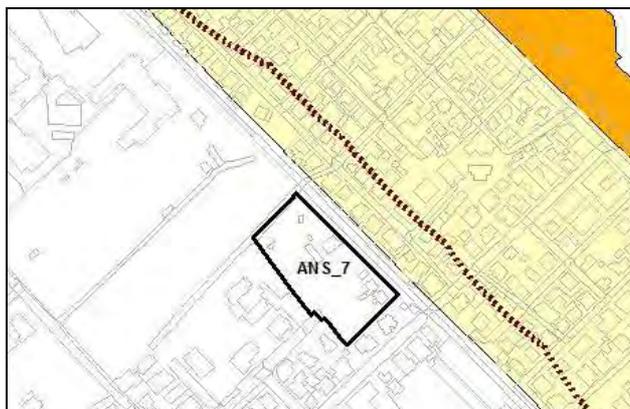
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

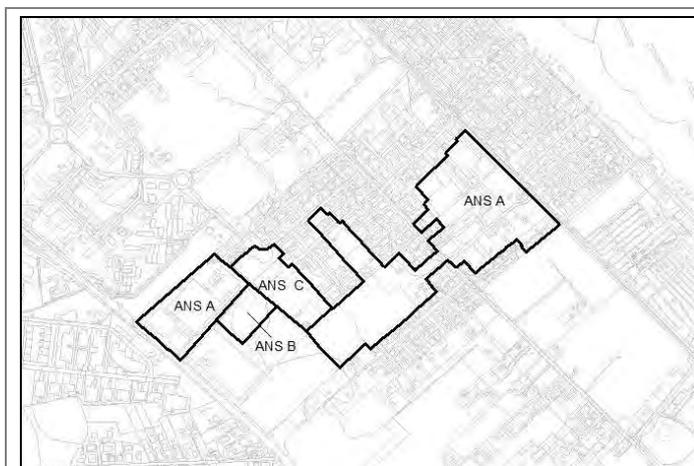


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 8



Localizzazione ambito

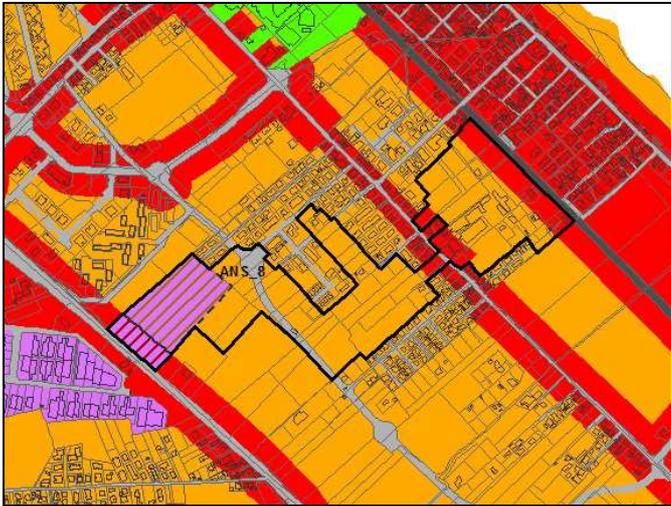
L'areale è collocato nella zona nord della città tra la linea ferroviaria adriatica e la SS16.

Descrizione

L'areale ANS8 è in parte un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali", in parte un ANS.B, "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali" e in parte ANS C "Ambiti inedificabili".

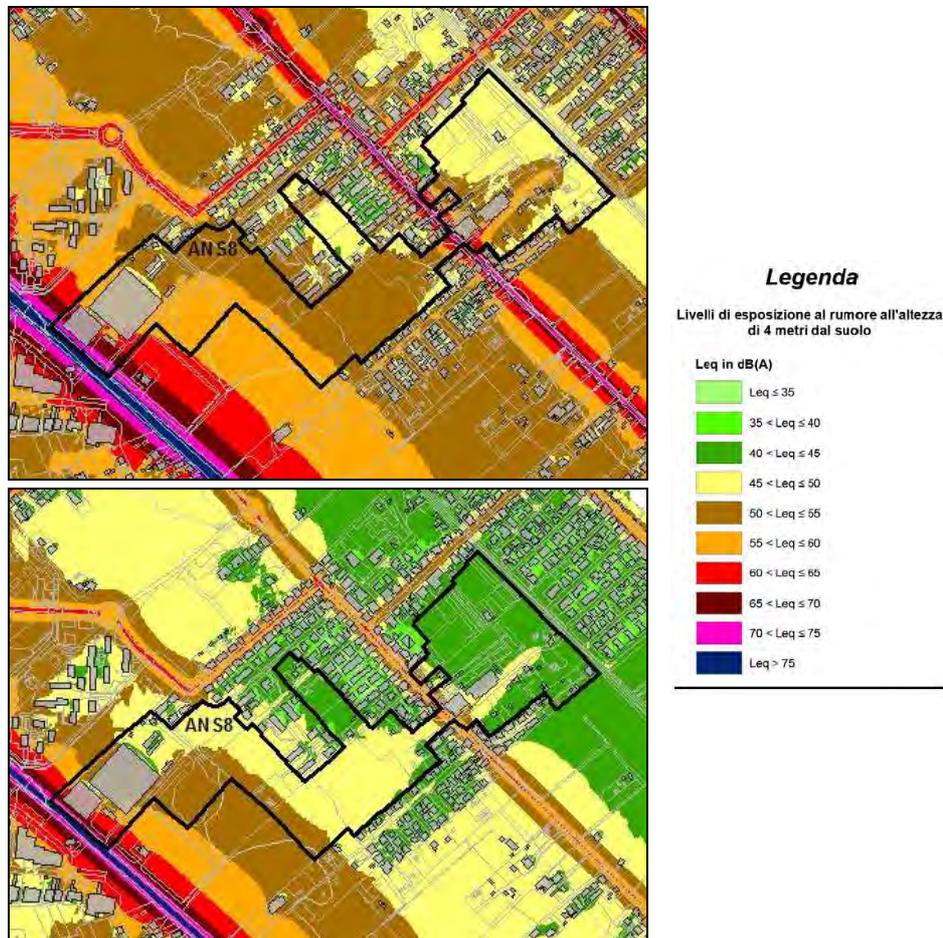
<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale in oggetto, avente una superficie di circa 139.570 mq e ricadente in parte nell'unità di paesaggio della conurbazione costiera e in parte in quella della pianura alluvionale agricola del Marecchia prevalentemente edificata, si inserisce all'interno di una porzione di territorio urbano piuttosto composita e complessa.</p> <p>L'area appare oggi con una struttura relittuale, per certi tratti tipicamente rurale, con ampie serre, orti e case più consone ad un contesto agricolo che ad uno cittadino. Intercalato in tutto questo, si può osservare l'avanzamento della città densa e compatta che ha infine circondato questo "pezzo di campagna", occupando parte degli spazi con edifici residenziali e produttivi.</p> <p>Sta di fatto che, molte delle aree di cui si compone l'ANS8, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario quindi un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante, tanto più che questa porzione di territorio riminese, contiene al proprio interno uno dei pochi varchi ancora presenti sulla fascia costiera (lato viale Monte Grappa).</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico, sull'areale, pari a 1.377 abitanti teorici, di cui 1356 sull'ANS.A e 21 sull'ANS.B. Per l'ANS A la norma di PSC consentirebbe una potenzialità edificatoria più alta di quella prevista, ammettendo quindi un carico massimo, sull'areale, di 1678 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area è, vista l'estensione e la complessità dell'ANS8, estremamente ramificata, ma che vede sostanzialmente in alcuni assi principali la struttura portante della rete viaria d'accesso: Via Sacramora al centro, la SS16 verso sudovest, Viale Salvemini e Viale Pallotta come collegamento verso il lungo mare.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'immagine mette in evidenza la presenza della fascia di rispetto ferroviario sul confine nordest del comparto ANS.A.</p> <p>Mentre a sudovest, si può vedere l'interferenza con la fascia di rispetto stradale del PGQA, riferibile alla SS16.</p> <p>E' presente quindi sul comparto, un elemento mediamente condizionante le previsioni insediative, comunque derogabile previa specifica autorizzazione dell'autorità ferroviaria.</p> <p>Anche il secondo vincolo è mediamente condizionante, per il quale comunque si rimanda all'apposito riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p> <p>Esternamente a questi vincoli non esistono elementi antropici condizionanti.</p> <p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'area appare ben servita dalle reti tecnologiche esistenti. Vista comunque l'estensione dell'areale, si renderà certamente necessario un loro adeguamento ed un loro potenziamento.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In</p>
---------------------------------	---

riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS8, in prima ipotesi, la III classe acustica di progetto per la gran parte dell'areale, fatta eccezione per l'area prospiciente la SS 16 alla quale viene attribuita la IV classe.

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



Mappatura diurna e notturna

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

- da 45 a 60dBA di periodo diurno per l'intero areale con punte di 65-70dBA in prossimità della via SS16 e della via Sacramora,
- da 40 a 50dBA di notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA con punte di 65-70dBA in prossimità della SS16.

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16.

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

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine

nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS8 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di

progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

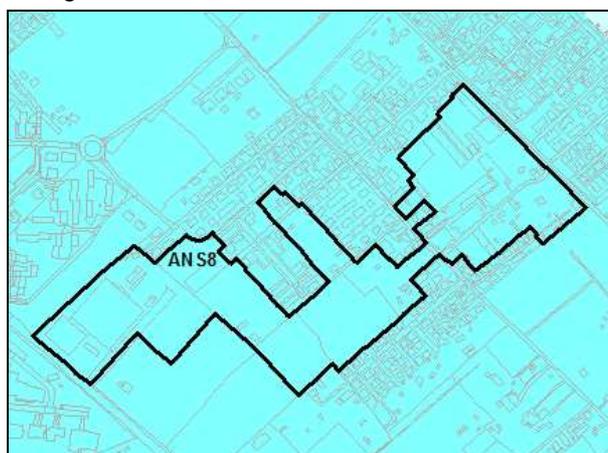
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto interessa un'ampia area su cui è presente una sorgente di acque minerali e termali con la sua fascia di rispetto.

La sorgente e la sua fascia di inedificabilità sono da considerarsi escludenti rispetto alle previsioni insediative, sulla porzione invece relativa all'ambito di tutela per le opere di captazione, si è in presenza di un elemento areale che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, necessitando di conseguenza di adeguati sistemi di mitigazione.

Il sistema idrogeologico che risulta dall'analisi dell'area, del tutto particolare per il territorio riminese, richiede particolari attenzioni nella pianificazione e nella progettazione degli interventi. In particolare si rende necessario evitare interventi invasivi che richiedano perforazioni e scavi profondi, evitando quindi di modificare in modo consistente, il regime delle acque sotterranee nonché la struttura geopedologica dell'area.

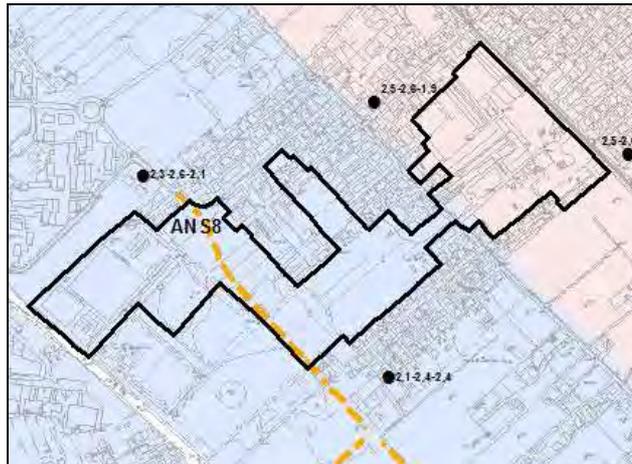


LEGENDA
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

	Alluvioni frequenti
	Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

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

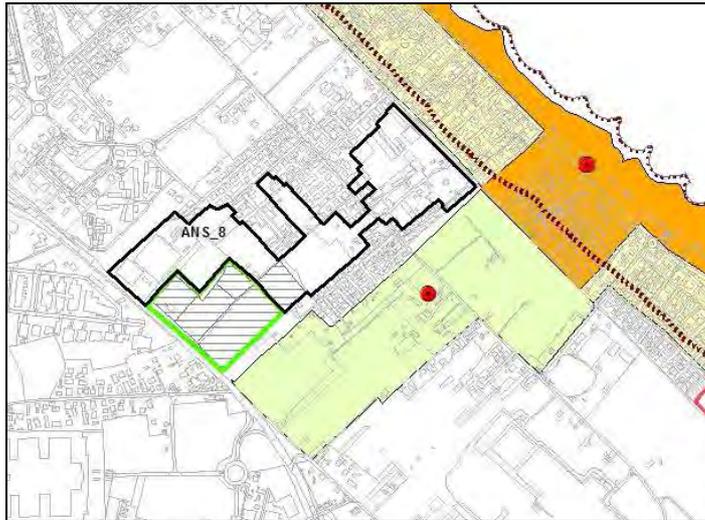
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

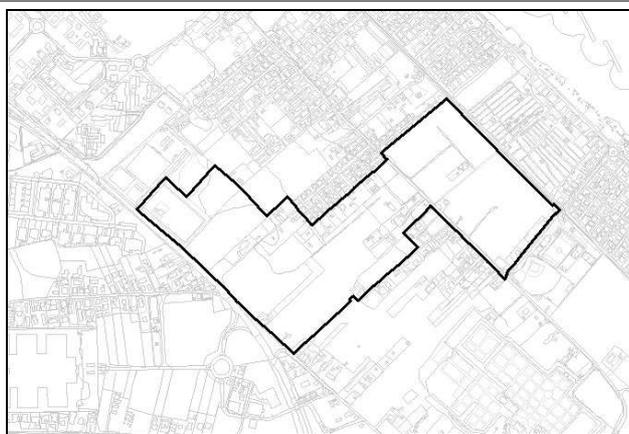


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

Il comparto mostra la presenza di un'area boscata. Tale vincolo è del tipo escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative, per la porzione di comparto interessata dal vincolo.

AREALE ANS 9



Localizzazione ambito

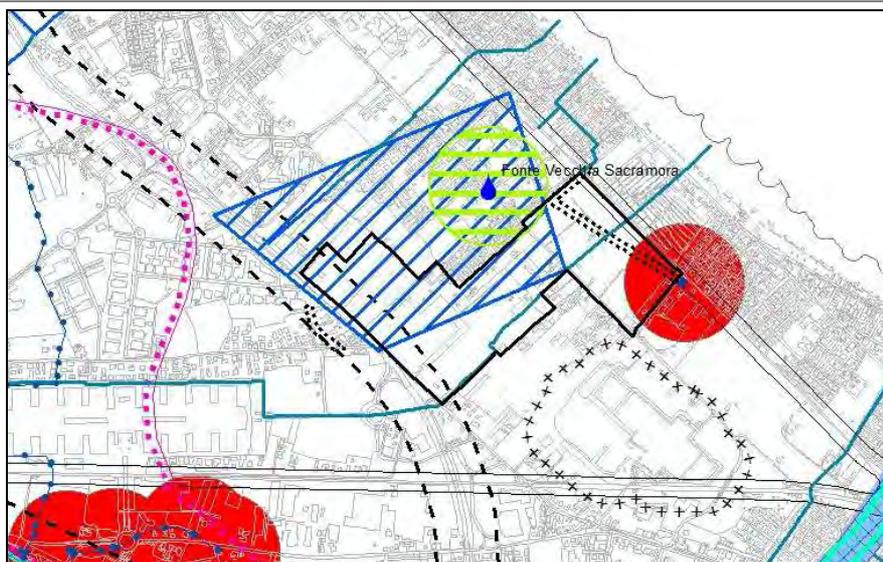
L'areale è localizzato nella zona ineditata a nord Rimini, nel forese tra Rivabella e Viserba.

Descrizione

L'areale è stato riconosciuto dal PSC quale ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	L'ANS9 avente un'estensione di 390.000 mq circa, è attualmente un'area prevalentemente agricola delimitata a nord dalla ferrovia e a sud dalla strada statale adriatica. Si tratta di un'area che ha conservata nel tempo la sua vocazione agricola, pur prevedendo il previgente PRG, su parte della stessa una certa edificabilità. Oggi è caratterizzato dalla presenza sporadica di edifici residenziali e dalla nuova viabilità di via Ceccaroni e via Zangheri. Si tratta quindi di un'area, interclusa nell'urbanizzato a nord di Rimini avente un elevato valore ambientale.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'estensione dell'areale, consente di individuare una vasta e ampia possibilità di collegamenti sia stradali che ferroviari al suo servizio. I più importanti sono certamente la SS16 e Via Sacramora per la mobilità su gomma e non eccessivamente distante la fermata ferroviaria di Rimini Viserba.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'areale insistono sostanzialmente due vincoli: ad est la fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16 mentre ad ovest è presente in

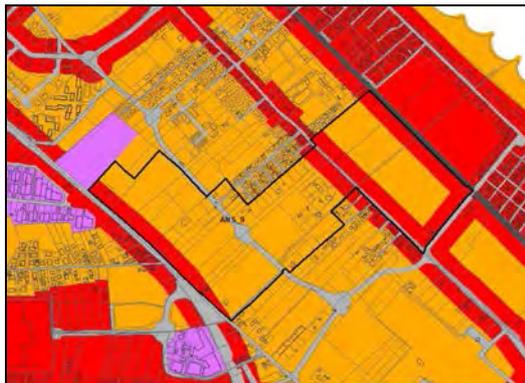
attraversamento un elettrodotto MT con relativa fascia di rispetto.
Vista l'inedificabilità dell'ANS in oggetto, non si possono comunque evidenziare condizionamenti alle previsioni del PSC.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'area interessata, vista la sua natura, è attualmente ampiamente sprovvista di reti tecnologiche ma l'interclusione nell'urbanizzato a nord di Rimini, facilita l'accesso alle reti tecnologiche esistenti.

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna all'areale in esame la III classe acustica, con piccole porzioni ricadenti in classe IV. In riferimento allo scenario di progetto, vista la destinazione d'uso dell'areale, è possibile mantenere in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha

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

- da 45 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65-75dBA in prossimità della SS16
- da 40 a 55dBA di periodo notturno con punte di 60-65dBA in prossimità della SS16

Il clima acustico di scenario futuro:

In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

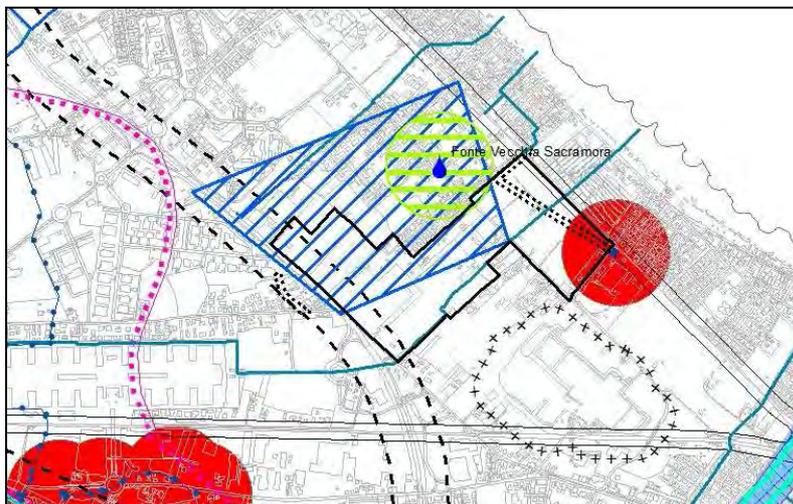
5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

L'ANSC è comunque un areale inedificabile sulla quale non verranno realizzate strutture con destinazioni sensibili ovvero insediamenti che comportino il permanere prolungato della persone (usi abitativi, scolastici, sanitari di lavoro). Si consiglia comunque qualora la destinazione dell'areale preveda strutture od aree con un permanere prolungato di persone, di arretrare le stesse il più possibile dalla SS16 ponendo quindi particolare attenzione alla pianificazione dell'areale.

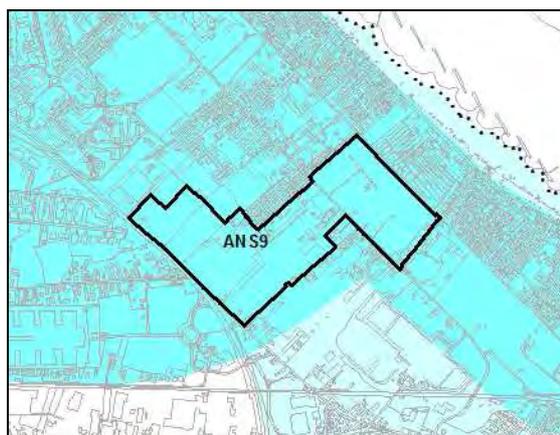
5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Sull'areale insistono diversi elementi di tutela relativi alle risorse idriche sotterranee.

La destinazione ad ANS_C dell'areale, riduce notevolmente i carichi e le criticità che insistono sugli elementi di tutela.

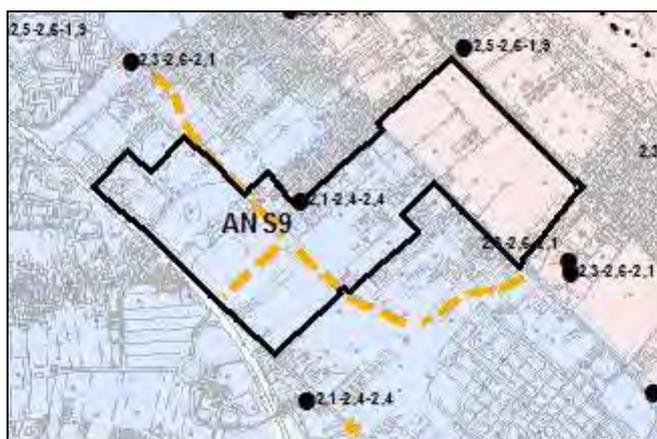
In base alla natura degli interventi che verranno definiti e attuati su questo areale, sarà necessario valutare gli effetti sulla permeabilità dei suoli e sul pericolo di contaminazione delle acque sotterranee.



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

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

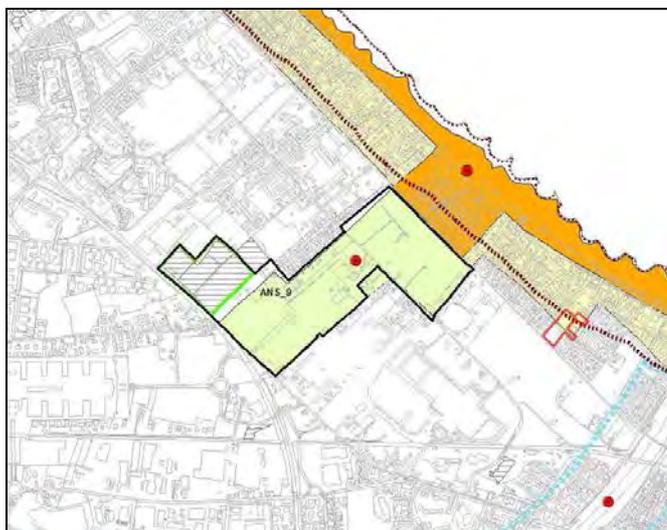
infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale è interessato da diversi elementi di tutela del sistema paesaggistico e storico-culturale.

L'elemento più importante e che interessa un'ampia porzione dell'ANS9 è l'areale relativo alla "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale", di cui all'art. 5.3 del PTCP.

La parte nordovest dell'areale è interessata da un parco e giardino di pregio.

Infine è visibile un cosiddetto "punto visuale d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi".

La natura di ANS.C dell'areale in oggetto, rende in gran parte inapplicabile il sistema valutativo dei condizionamenti utilizzato per le proposte insediative.

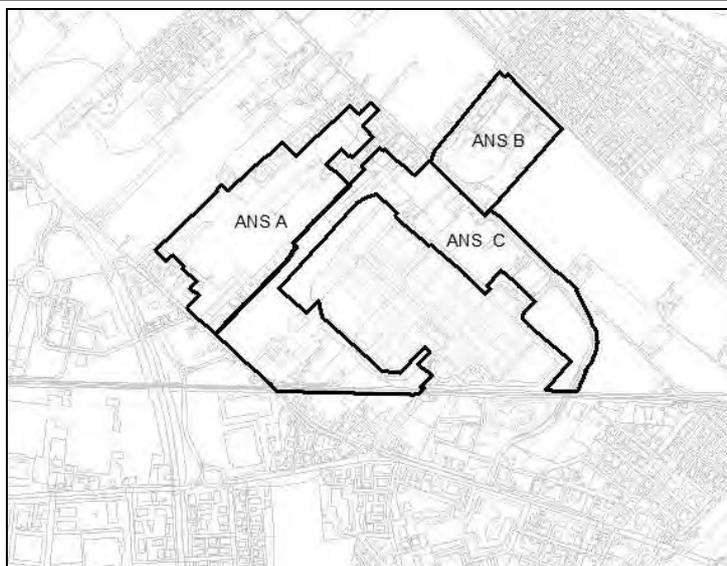
In considerazione di quanto evidenziato sopra, appare importante tener conto degli elementi di tutela individuati, in un'ottica di valorizzazione di questo ampio areale e non solo in termini di salvaguardia. Sarebbe quindi utile individuare politiche di sviluppo di questo ANS, che ne potenzino le funzioni paesaggistiche rendendole di conseguenza fruibili in modo che anche il cittadino ne percepisca il valore intrinseco.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'immagine sopra mostra elementi di vincolo di tipo naturalistico o ecologico sulla zona interessata dall'areale.

Ciò nonostante, rispetto anche a quanto detto nel precedente riquadro, questo areale, pur nella sua interclusione all'urbanizzato e conseguente isolamento con l'ambiente rurale esterno da una parte e costiero dall'altra, è per estensione e caratteristiche strutturali, un territorio che può ben fungere da elemento che ammortizzi e riduca l'impatto e il sovraccarico sul territorio causato dalla densificazione degli insediamenti urbani, mediante opportuni interventi di architettura paesaggistica, in connessione per esempio con la zona boscata a nordovest, che rappresenta, un elemento semi-naturale di interessante struttura ed estensione.

AREALE ANS 10



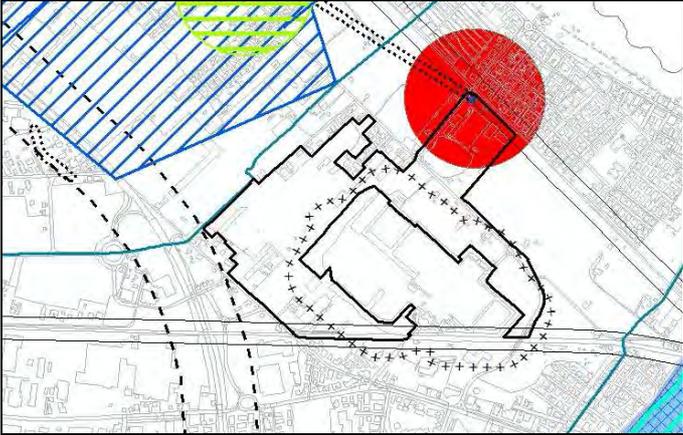
Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Sacramora e la SS16, nell'immediata vicinanza al Cimitero di Rimini

Descrizione

L'areale ANS10 risulta costituito da tre sub-ambiti: si tratta, in parte, di un ANS.A (porzione nord) ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"; in parte di un ANS.B (porzione nord-est) ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"; la restante quota parte di areale è un ANS.C ovvero appartiene agli ambiti inedificabili.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Questo areale, avente una superficie di circa 290.417 mq, si inserisce in una porzione di territorio urbano piuttosto composita e complessa. Ricade in parte nell'unità di paesaggio della conurbazione costiera e in parte in quella della pianura alluvionale agricola del Marecchia prevalentemente edificata. Si tratta di un ambito ad oggi ancora prevalentemente agricolo.</p> <p>Molte delle aree di cui si compone l'ANS10, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario quindi un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante.</p> <p>Per tale motivo il PSC individua tre sub ambiti per tale ANS viste le diverse caratteristiche degli stessi, mantenendo l'inedificabilità per l'area immediatamente confinante con il cimitero.</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede quindi una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e in previsione.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La presumibile potenzialità edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 799 abitanti teorici, di cui 970 sull'ANS.A e 108 sull'ANS.B, ipotizzando per l'ANS A un UT pari a 0,45 mq/mq.</p> <p>La norma del PSC consentirebbe per l'ANS A un UT max pari a 0,55 mq/mq che comporterebbe un carico per l'areale pari a 1084 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale ha come elementi cardine della sua mobilità, Via Sacramora in attraversamento dell'ANS10, nonché SS16 e Via Popilia in entrata e uscita.</p> <p>In funzione del carico urbanistico previsto nell'areale, sarà necessario analizzare e valutare l'efficienza della rete stradale esistente e nel caso individuare soluzioni che ne compensino le carenze causate dalla realizzazione del nuovo comparto.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'areale, nella sua ampiezza, coinvolge diversi elementi antropici tutelati e vincolati.</p> <p>Sostanzialmente, gli elementi sono tre: tracciato ferroviario con relativa fascia di rispetto, fascia di rispetto cimiteriale e infine, seppur in modo minimale, la fascia di rispetto stradale del PGQA. (SS16).</p> <p>Relativamente al problema relativo alle linee su rotaia, a parte l'ovvia inedificabilità relativa al tracciato stesso, per le fasce di rispetto si parla di condizionamento medio perché comunque esso risulta derogabile a seguito del nulla osta dell'autorità ferroviaria competente.</p> <p>Per quel che riguarda invece il vincolo cimiteriale, per esso si parla di inedificabilità assoluta. Pertanto, le porzioni di ANS10 interessate da esso, saranno mantenute libere da edificazione.</p> <p>Infine, la fascia di rispetto del PGQA, è mediamente condizionante e di essa si parla più approfonditamente nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p>
<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.</p>	

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p> 
---------------------------------	--

Si riporta di seguito uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS10, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area. In particolare, considerato che dell'ANS10 solo la porzione nord è edificabile, i dettagli di seguito riportati sono riferiti solo a tale ambito tralasciando così la caratterizzazione della porzione di territorio classificata come inedificabile:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno con punte attorno ai 65dBA in prossimità della via Sacramora, di viale 25 marzo 1831 e della SS16.
- da 45 a 55 dBA di notturno con punte di 60dBA in prossimità della via Sacramora, di viale 25 marzo 1831 e SS16.

L'areale non parrebbe quindi presentare, per la sola porzione edificabile del medesimo (ANS.A) criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alle strade. Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre

opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti :

In riferimento allo stato attuale l'ANS10 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso. Le scelte di PSC consentono però di superare tale criticità essendosi prevista, su tale porzione d'areale, la destinazione ad ANS.C, e quindi l'inedificabilità.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

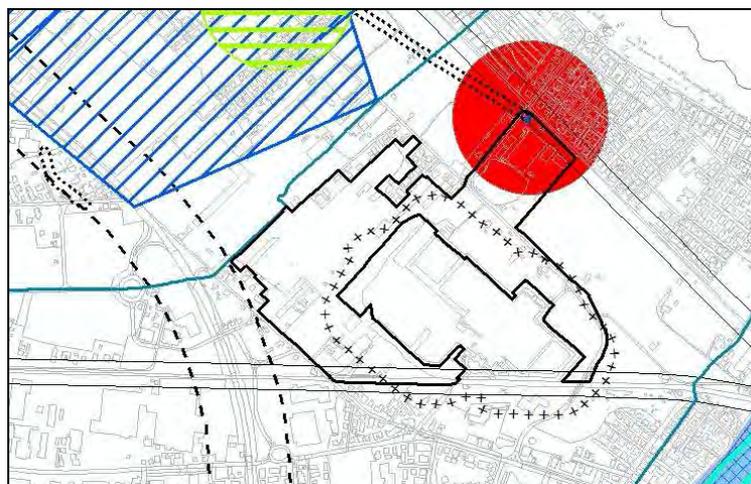
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

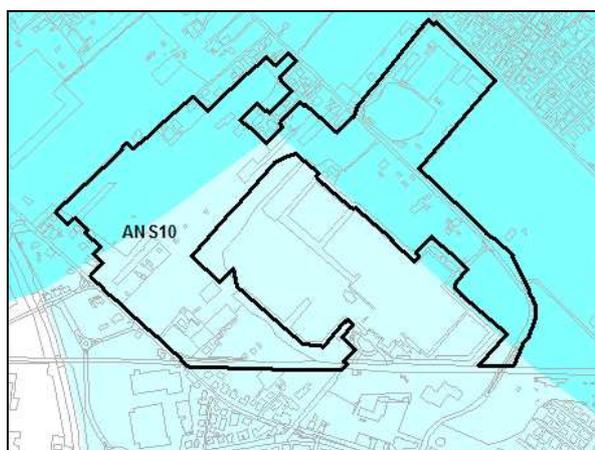
Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale in oggetto interferisce con un pozzo acquedottistico attivo e con le sue zone di protezione: fascia di in edificabilità totale (10 m dal pozzo) e fasce di rispetto.

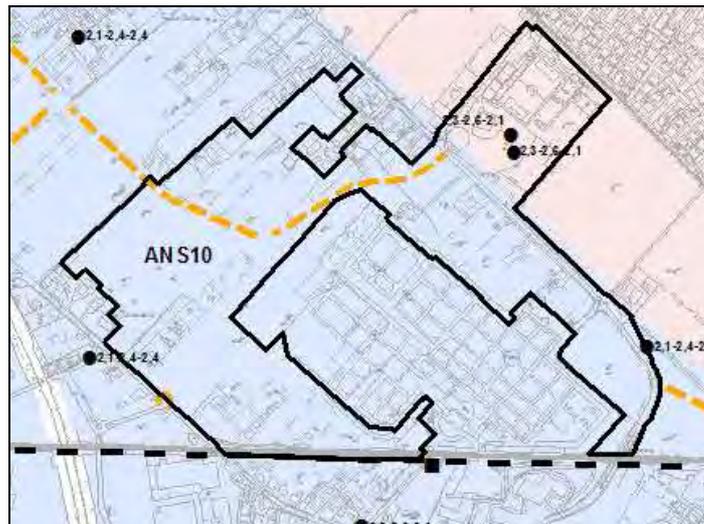
Questo tipo di vincoli è lievemente condizionante per le previsioni insediative residenziali o sensibili, richiedendo quindi esclusivamente prescrizioni normative.



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

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

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

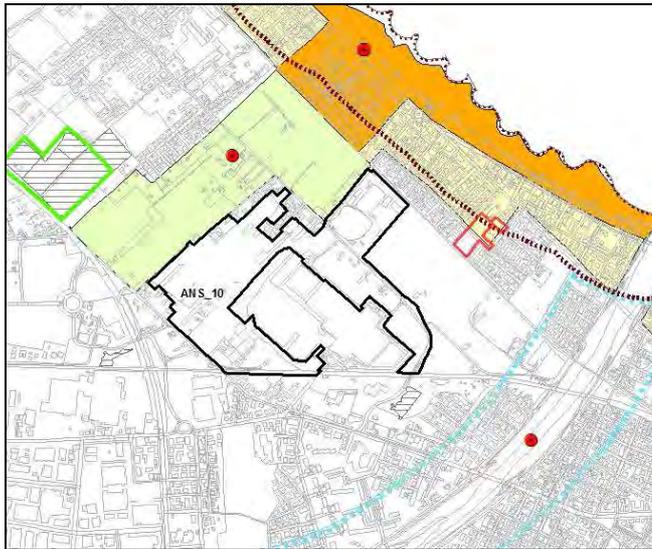
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

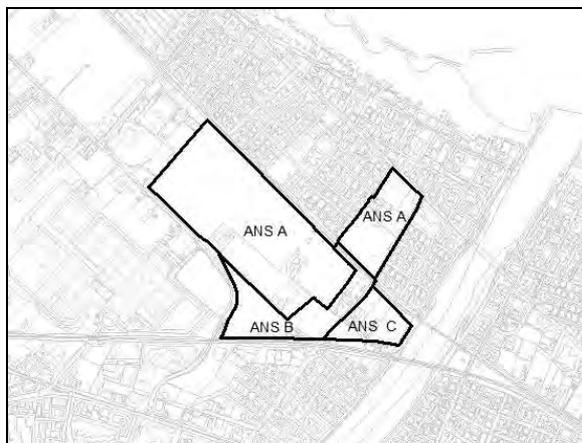


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

Non si individuano elementi relativi al sistema naturale o delle reti ecologiche, interferiti dall'areale in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 11



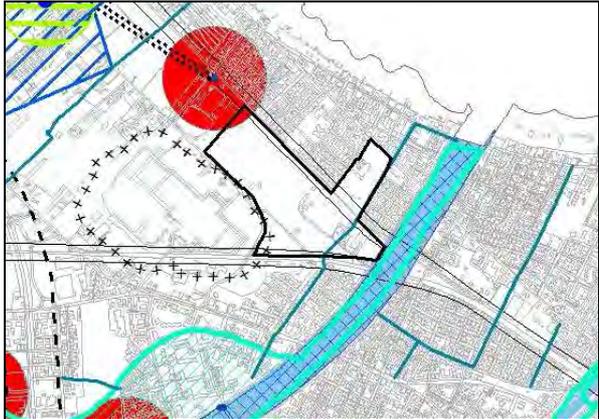
Localizzazione ambito

L'areale è ubicato nel quartiere di Rivabella, a nord del fiume Marecchia, tra la via Labriola e la via Coletti.

Descrizione

L'areale ANS11 risulta costituito da tre sub-ambiti: ANS.A "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali", nella porzione nord, ANS. B "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali" nella porzione centrale, e ANS C "Ambiti inedificabili" nella porzione sud.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Questo areale, avente una superficie complessiva di circa 218.400 mq, si inserisce in una porzione di territorio urbano, piuttosto composta e complessa, che appare a tutt'oggi come un ambito agricolo relittuale, intercluso nell'urbanizzato denso di Rivabella e della periferia nord di Rimini.</p> <p>Per cui, molte dell'aree di cui si compone, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario un intervento che ne normalizzi le anomalie urbanistiche, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante, vista anche la vicinanza col contesto fluviale del Fiume Marecchia.</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e quelli in previsione.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria ipotizzata per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 1455 abitanti teorici, di cui 1368 sull'ANS.A con un UT=0.45 mq/mq, e 87 sull'ANS.B. La norma del PSC ammetterebbe per l'ANS una potenzialità edificatoria più alta di quella ipotizzata, che porterebbe ad un carico massimo per l'areale di 1759 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>Allo stato attuale, il territorio in cui è inserito l'areale, risulta servito da una rete viaria piuttosto scarna, con Via Sacramora come unico asse principale su cui si scarica la maggior parte del carico veicolare della zona.</p> <p>Questa situazione è evidenziata ancor meglio dal fatto che l'ANS11 ha sul suo confine nord il tracciato ferroviario, che risulta quindi elemento separatore tra la fascia costiera e questa porzione di entroterra.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'immagine mette in evidenza la presenza di due fasce di rispetto ferroviario che interessano la porzione ANS.B, ed una di queste che interessa il confine nord-est della porzione ANS.A e ANS.C.</p> <p>Inoltre, una piccola parte del comparto ANS.B, interferisce con l'area di rispetto cimiteriale.</p> <p>Per una piccola parte del comparto ANS.B, è presente un elemento escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative, per quel che riguarda le zone interessate dalle fasce di rispetto ferroviario invece, si è in presenza di un condizionamento medio. Le parti dei comparti non interessate da alcun elemento infrastrutturale, non hanno condizionamenti alle previsioni insediative.</p> <p>Il condizionamento presente sull'area ANS.C in realtà non produce alcun effetto sul sistema della pianificazione dell'area perché per tale ambito già si prefigura da norma del PSC l'inedificabilità.</p>
	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p> 
---------------------------------	--

Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile per l'ANS11, in prima ipotesi, mantenere la III classe acustica per la parte a monte della linea ferroviaria e la IV classe per la parte a mare.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 45 a 55dBA di periodo diurno con punte attorno ai 60-65dBA in prossimità della via Sacramora e Coletti.
- da 40 a 45dBA di notturno per gran parte dell'areale mentre in prossimità delle infrastrutture stradali troviamo valori che variano dai 45 ai 55dBA nelle vicinanze della via Sacramora e da 45 a 60dBA nei pressi della via Coletti.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, attraversante il comparto condiziona l'edificabilità dello stesso.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto

della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari (via Coletti e Sacramora), dove è stata attribuita la IV classe. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, posta in adiacenza diretta all'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS11 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

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

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

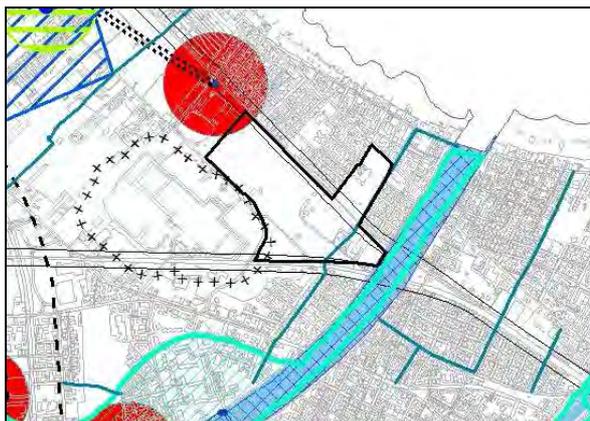
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE

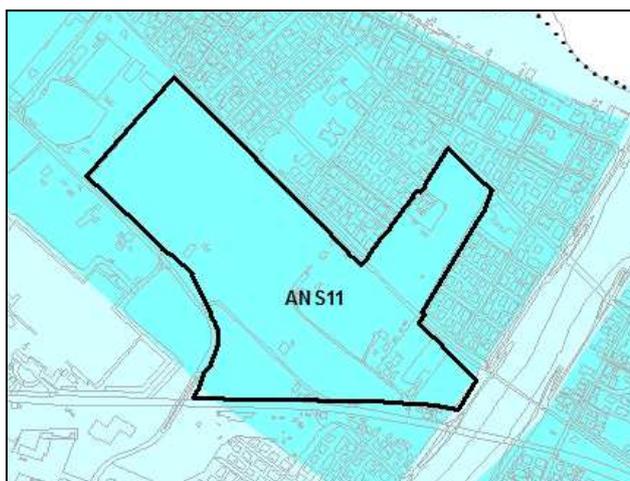


L'unico elemento di vincolo che interferisce con l'areale è la fascia di rispetto di un pozzo acquedottistico attivo, nella parte nord della porzione ANS.A dell'areale.

Per la tipologia di previsioni insediative, questo vincolo rappresenta un lieve condizionamento che si dovrà tradurre in prescrizioni normative.

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

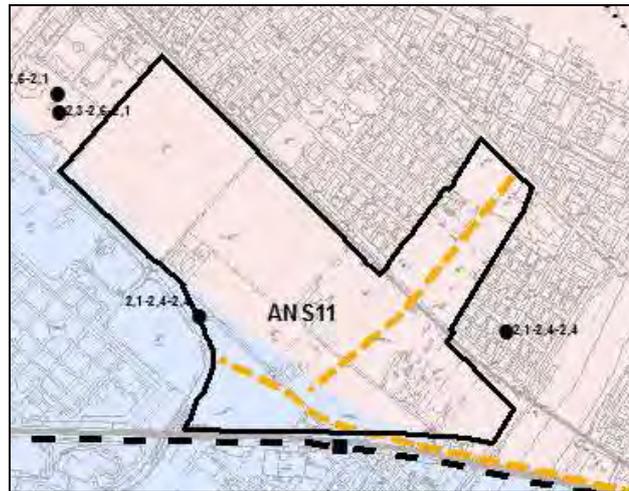
Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.



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

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

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

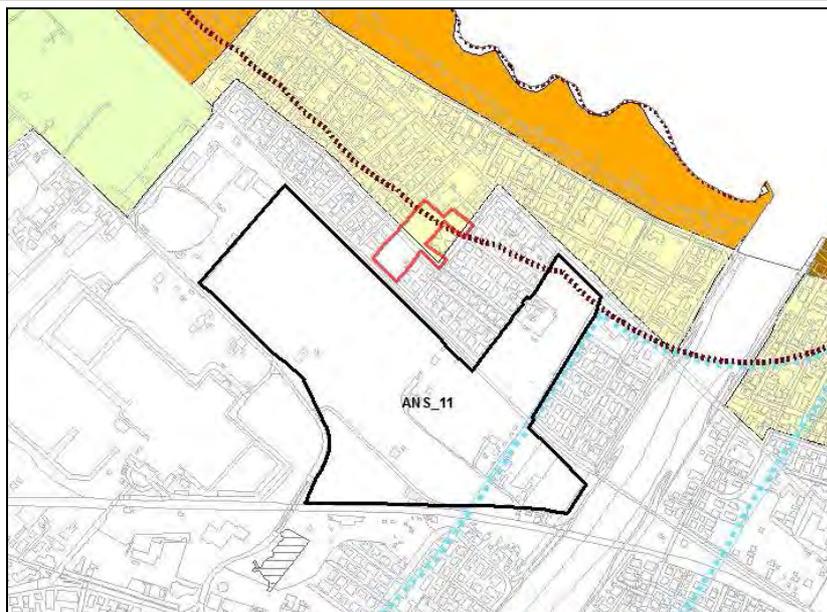
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area relativa al comparto ANS.A per la porzione nord-orientale è parzialmente interessata dal vincolo paesaggistico relativo all'arenile di cui all'art.142 del D.Lgs. 42/2004. Altresì la porzione sud dell'ANS.C è interessata dalla fascia perifluviale delle acque pubbliche con vincolo paesaggistico. Tali vincoli sono del tipo mediamente condizionanti.

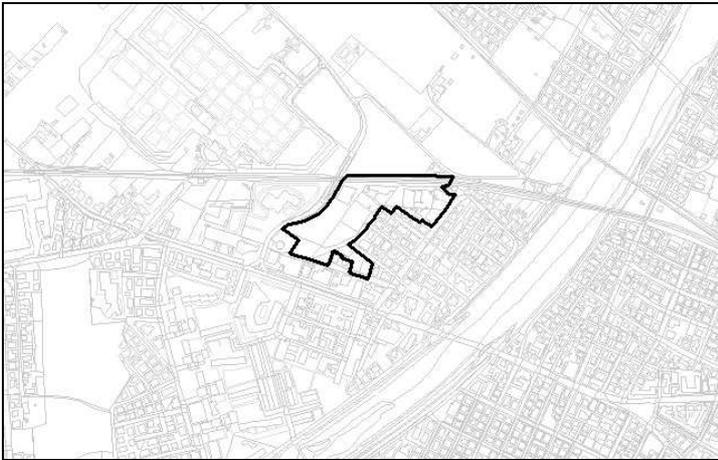
Pertanto la progettazione dell'ambito dovrà essere orientata alla tutela del valore paesaggistico di tali aree.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e appartenenti alla rete ecologica provinciale.

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

AREALE ANS 12



Localizzazione ambito

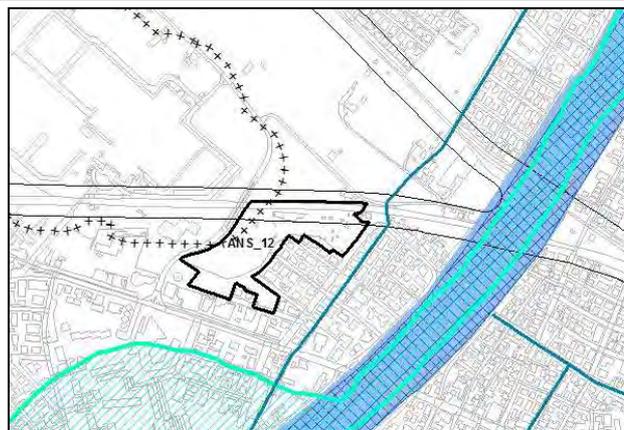
L'areale si trova ubicato tra via Sacramora e via 23 Settembre.

Descrizione

L'areale ANS12 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	L'areale, avente una superficie di circa 38.000 mq, si inserisce in un contesto di territorio urbanizzato mediamente denso, caratterizzato da una struttura prevalentemente residenziale. Ne consegue che l'areale si inserisce coerentemente nell'ambito urbano di riferimento.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità edificatoria ipotizzata per tale ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 330 abitanti teorici, pur consentendo, la norma di PSC, una potenzialità edificatoria tale da ammettere un carico massimo di 403 abitanti. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'area appare piuttosto buona, sostenuta in particolare dalla presenza di Via Sacramora ad ovest, ma soprattutto di Viale XXIII Settembre 1845, che rappresenta un importante asse di connessione con la parte centrale di Rimini ad est e con la SS16 a sud-sud-ovest.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mette in evidenza la presenza del tracciato del TRC e relativa fascia di rispetto ferroviario sul confine nord del comparto.

E' presente, su parte del comparto, un elemento (tracciato TRC) da considerarsi escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative ed uno mediamente condizionante (fascia di rispetto ferroviario).

Per quanto riguarda il rispetto cimiteriale, si è in presenza di un elemento di inedificabilità totale; idem per il tracciato ferroviario.

Per quel che riguarda la fascia di rispetto ferroviario, pur essendo possibile una deroga del vincolo dietro consenso dell'autorità ferroviaria competente, la posizione di tale elemento soprattutto nella porzione settentrionale dell'areale porta a valutare di fatto inedificabile tale porzione.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS12, in prima ipotesi, la III classe acustica.

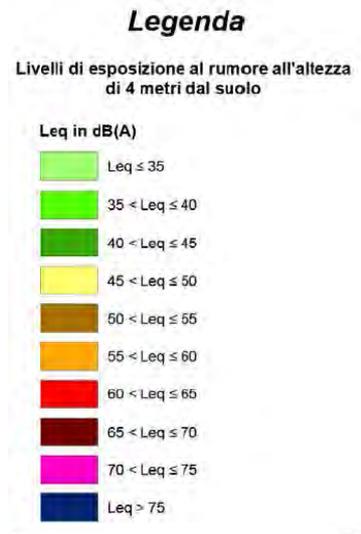
In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.

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

- da 50 a 65dBA di periodo diurno;
- da 45 a 60dBA di notturno.

L'areale è attraversato dalla via Vincini. Di conseguenza i livelli sonori più elevati si trovano nella porzione di comparto più prossima alla via Vincini: 60-65dBA diurni e 50-55dBA notturni.

Il resto dell'areale presenta valori compresi tra i 50-60dBA diurni e 45-50dBA notturni, livelli rispettosi dei valori limite della III classe acustica.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente in fregio al comparto potrebbe apportare dei condizionamenti all'edificabilità dello stesso.

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16.

In prima ipotesi occorrerà verificare la possibilità di ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (via Sacramora in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito; nel caso in cui tali azioni non siano sufficienti occorrerà valutare l'opportunità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS12 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

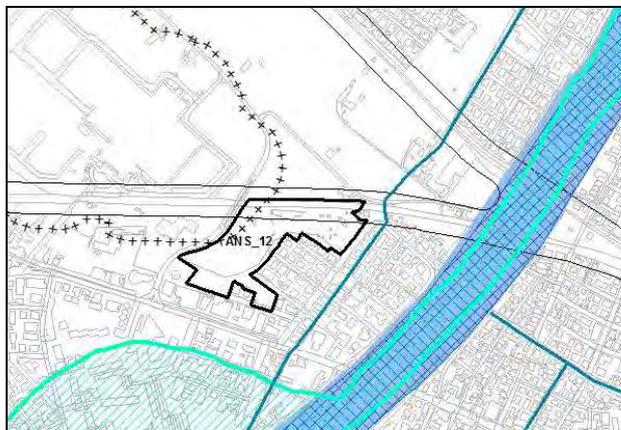
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

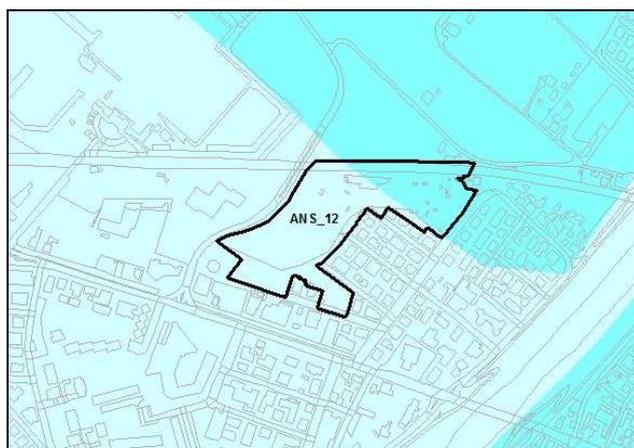
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'unico elemento, seppur non visibile in figura, che condiziona dal punto di vista idrogeologico le previsioni insediative, è l'area esondabile del Marecchia con tempo di ritorno di 500 anni.

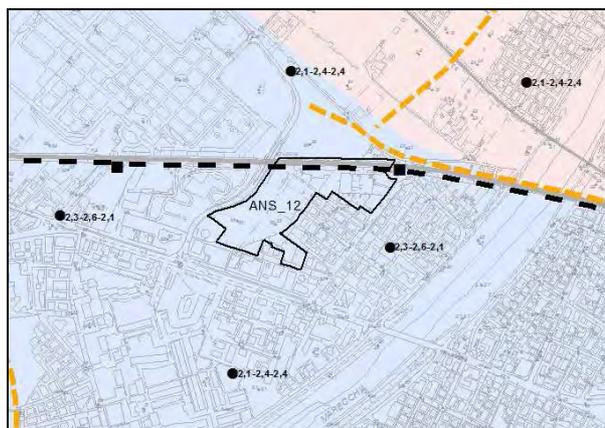
Tale elemento produce un condizionamento di tipo normativo sul comparto.



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

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere

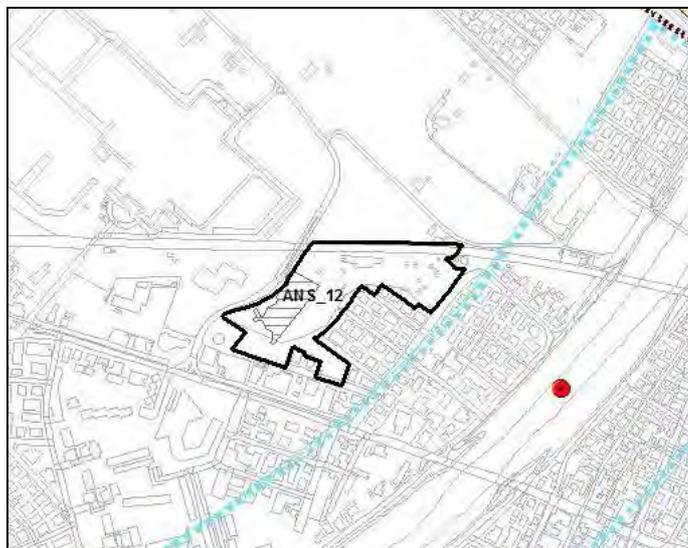
infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile” e gli “[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso” di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



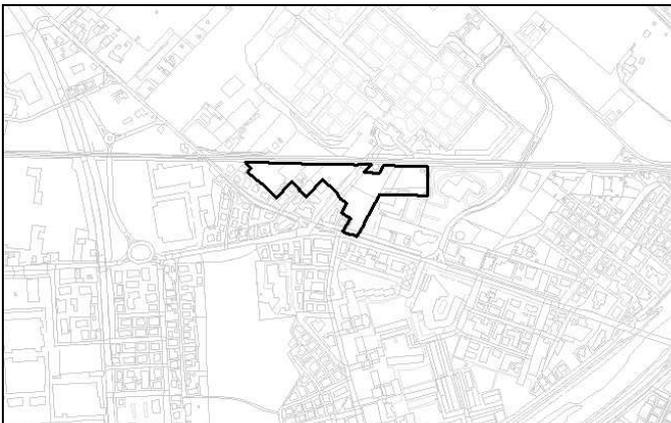
L'area è parzialmente interessata dal sistema forestale boschivo e vincolo paesaggistico di cui all'art.142 del D.Lgs. 42/2004 Tale vincolo è del tipo fortemente condizionante.

Pertanto la progettazione dell'ambito dovrà essere orientata alla tutela del valore paesaggistico di tali aree.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 13



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fra via 23 settembre e viale dei Cipressi a sud della linea ferroviaria nel quartiere di Rivabella.

Descrizione

L'areale ANS13 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa 24.000 mq, si inserisce in un contesto urbanizzato mediamente denso, caratterizzato da una struttura prevalentemente residenziale. Si tratta di un'area per la quale il Previgente PRG aveva già riconosciuto una potenzialità edificatoria.</p> <p>Ne consegue che l'areale si inserisce coerentemente nell'ambito urbano di riferimento.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo sull'areale, pari a 54 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area appare piuttosto buona, garantita dall'affaccio su Viale XXIII Settembre 1845, che rappresenta un importante asse di connessione con la parte centrale di Rimini ad est e con la SS16 a sud-sud-ovest.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<div data-bbox="635 1245 1273 1693" data-label="Image"> </div> <p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'areale è in gran parte interessato dall'area di rispetto cimiteriale e, nella porzione a nord dal tracciato del TRC e relativa fascia di rispetto infrastrutturale.</p> <p>Il rispetto cimiteriale è di tipo escludente per qualunque tipo di previsione insediativa, così come lo è l'elemento lineare relativo al tracciato ferroviario. La fascia di rispetto ferroviario è invece mediamente condizionante.</p> <p>Per quest'ultima è possibile andare in deroga su parere positivo della autorità ferroviaria competente.</p> <p>Rimane tuttavia il fatto che, per l'ANS13, il peso del vincolo cimiteriale e la quasi totale inclusione al suo interno degli altri vincoli, rende di fatto questi ultimi</p>

secondari rispetto alle valutazioni sulle potenzialità insediative dell'areale.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

. CRITICITA'
AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS13, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

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

- da 50 a 55dBA di periodo diurno con punte attorno ai 65dBA in prossimità di via 23 settembre;
- da 45 a 50dBA di periodo notturno con punte di 55dBA in prossimità di via 23 settembre.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alla viabilità principale.

Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS1 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se

necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

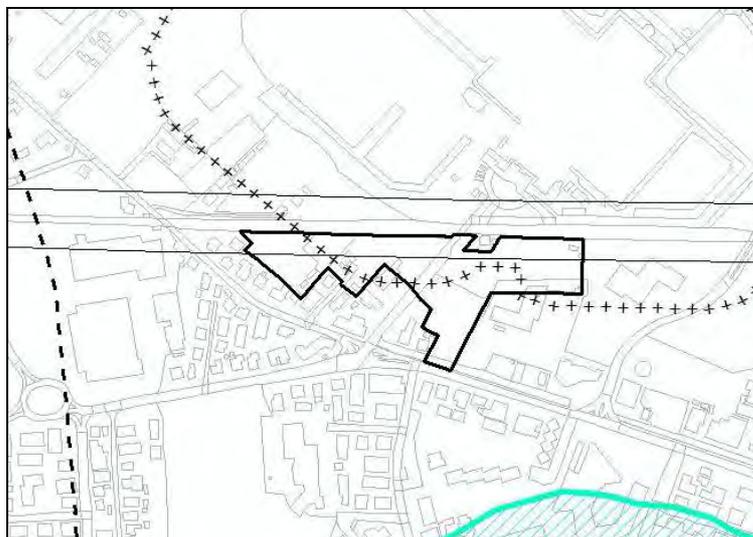
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

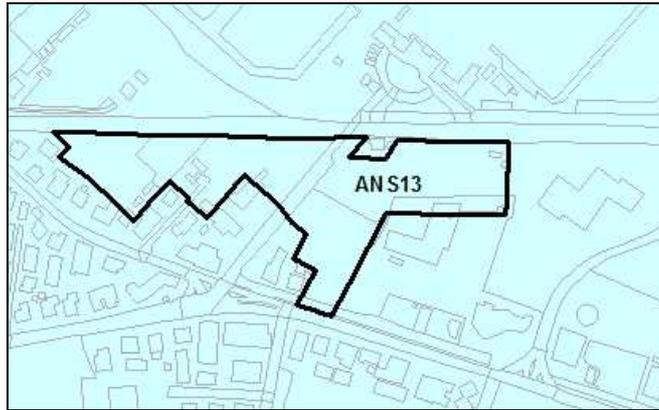
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'areale non interferisce con elementi di tutela o rispetto idrogeologico, pertanto non vi sono condizionamenti da questo punto di vista per le previsioni insediative.



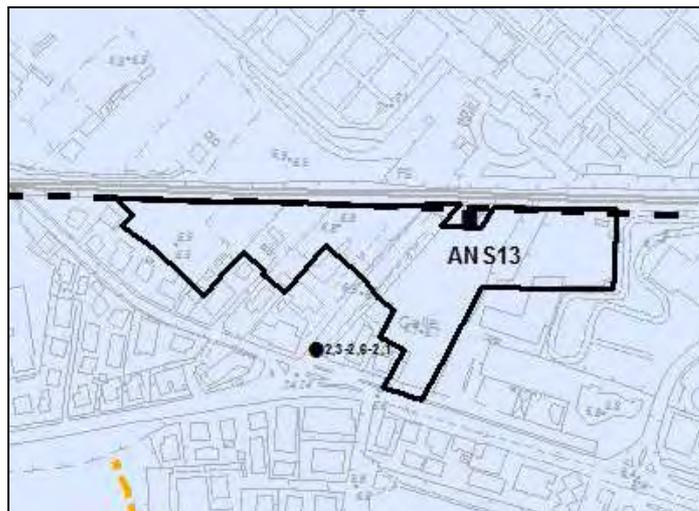
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

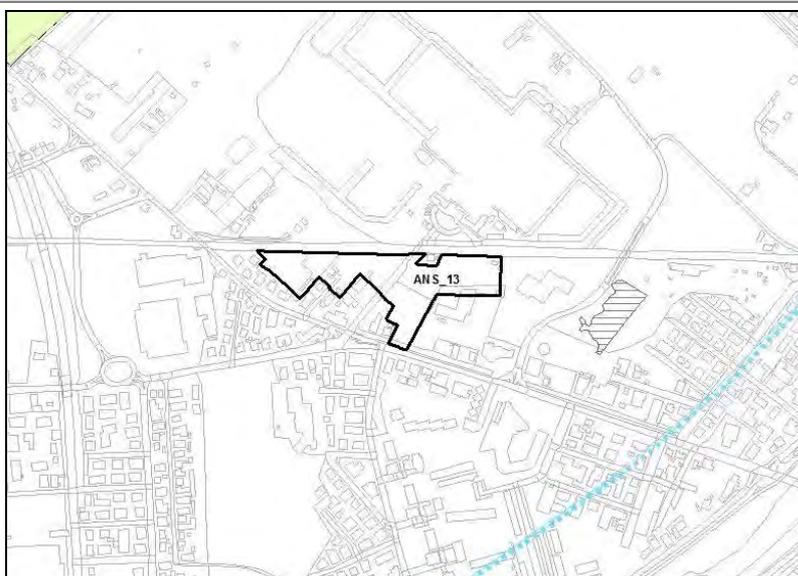
infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Non si rilevano sull'areale elementi di valore paesaggistico.

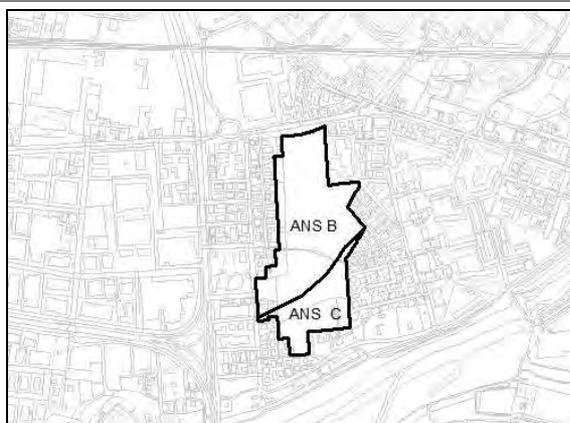
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche.

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

AREALE ANS 14



Localizzazione ambito

L'areale è ubicato fra le vie Bagli, Emilia e Tonale. E' collocato nella parte più densamente urbanizzata della zona nord della città, sita tra il quartiere Rivabella ed il fiume Marecchia

Descrizione

Il PSC riconosce in tale areale ANS14 sub-ambiti: ANS.B "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali", nella porzione nord, ANS.C "Ambiti inedificabili" nella porzione sud.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Questo areale si inserisce in una porzione di territorio urbano piuttosto composita e complessa, avente una superficie di circa 92.600 mq.</p> <p>L'area ha una forma irregolare in quanto trattasi di un ambito agricolo relittuale, intercluso nell'urbanizzato denso della periferia nord di Rimini. Tale area veniva riconosciuta edificabile già dal previgente PRG, ma non è mai stata attuata.</p> <p>Per cui, molte delle aree di cui si compone, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante.</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e in previsione.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 146 abitanti teorici da insediare esclusivamente sull'ANS B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area è garantita dalla vicinanza con la SS9 e la SS16, inoltre sul confine meridionale, è presente Via Tonale che consente un ulteriore collegamento con il centro città, aldilà del Fiume Marecchia ed una reimmissione tramite Via Bagli sulla SS9.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

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

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS14, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

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

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

- da 50 a 60dBA di periodo diurno;
- da 45 a 50dBA di periodo notturno.

L'areale non risulta in diretto affaccio a infrastrutture stradali significative, se non marginalmente, lungo il lato ovest alla via Bagli in prossimità della quale i livelli sonori raggiungono i 65dBA diurni e 55dBA notturni e sul fronte nord, lungo la SS9, ove pure il livello di esposizione si attesta sui 65dBA diurni e 55dBA notturni.

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

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza agli assi viari primari di perimetro.

Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS14 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

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

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della

sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali.; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità (la fascia condizionante determinata dalla SS16 si esaurisce immediatamente a ridosso del confine ovest dell'areale).

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Una piccola porzione del comparto, è interessata dall'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo, denominata "ARA", di cui all'art. 3.4 delle NdA del PTCP.

Una parte del comparto è interessata da un breve tratto di un corso d'acqua

appartenente al reticolo idrografico minore.

In ultimo, la porzione meridionale del comparto interferisce con le fasce di rispetto di due pozzi appartenenti al campo pozzi del Marecchia.

Sono presenti sul comparto, due elementi escludenti o fortemente condizionanti le previsioni insediative, per la porzione di comparto interessata dal vincolo; inoltre le aree di rispetto pozzi sono elementi condizionanti. Esternamente ai vincoli ed alle tutele individuate non vi sono condizionamenti.

La porzione sud dell'areale, risulta dunque interessata da una sommatoria di elementi di fragilità territoriale, tali da imporre una pressoché totale inedificabilità per qualunque tipo di intervento insediativo, di tale area.



LEGENDA

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

■ Alluvioni frequenti

■ Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.

2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui

all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verifichino le seguenti condizioni:

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

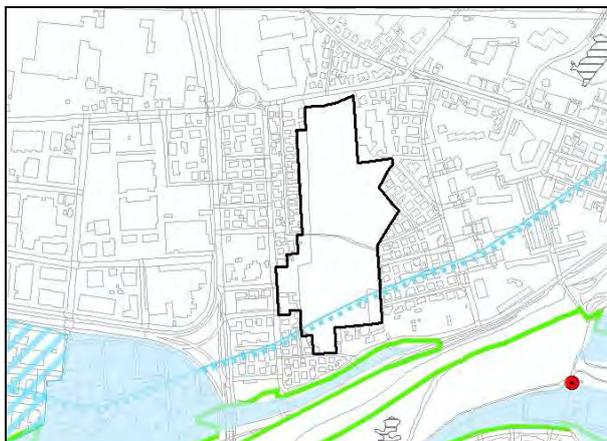
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

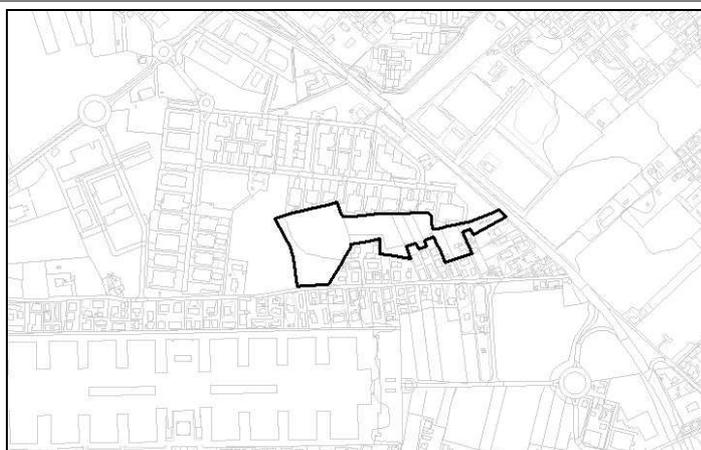


La porzione meridionale dell'areale è interessata da vincolo paesaggistico di cui all'art.142 del D.lgs.42/2004 legato alla fascia periluviale delle acque pubbliche.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 15



Localizzazione ambito

L'areale è ubicato tra le via Turchetta, la SS16 e via Pastore, nella zona nord della città in prossimità della Fiera.

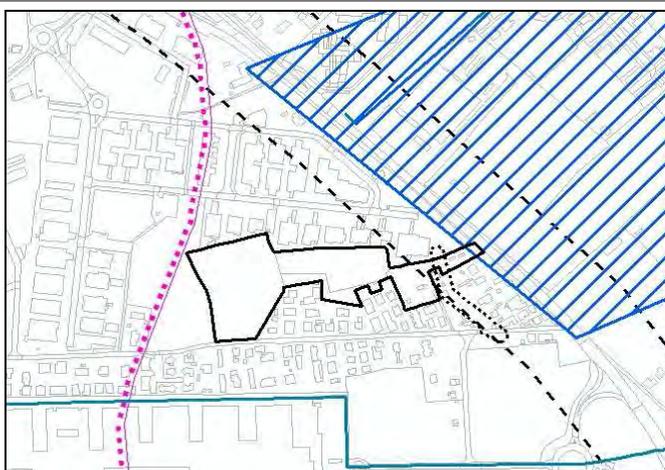
Descrizione

L'areale ANS15 viene riconosciuto dal PSC quale ANS.B, appartiene cioè agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, che interessa una superficie di circa 40.000 mq, è all'interfaccia tra due distinte zone urbane, una a nord a destinazione produttivo-artigianale, ed una stretta fascia a sud di tipo residenziale, aldilà della quale si trova la zona della Fiera di Rimini. Si tratta di un'area residua in una zona quasi del tutto edificata.</p> <p>Ad est confina con un parco pubblico denominato "Parco Marcovaldo" pertanto la tipologia ANS.B che viene definita per questo areale, che predilige l'insediamento di dotazioni territoriali si inserisce quindi correttamente tra queste due diverse forme urbane.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 92 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale, ha come asse principale di collegamento la SS16 che si trova sul confine orientale dell'ANS15, a contorno di questo collegamento si trovano altri assi stradali minori: Via Turchetta e Via Pastore.</p> <p>Oltre la zona della fiera si trova la fermata ferroviaria di Rimini Fiera, seppur non direttamente e linearmente raggiungibile.</p>

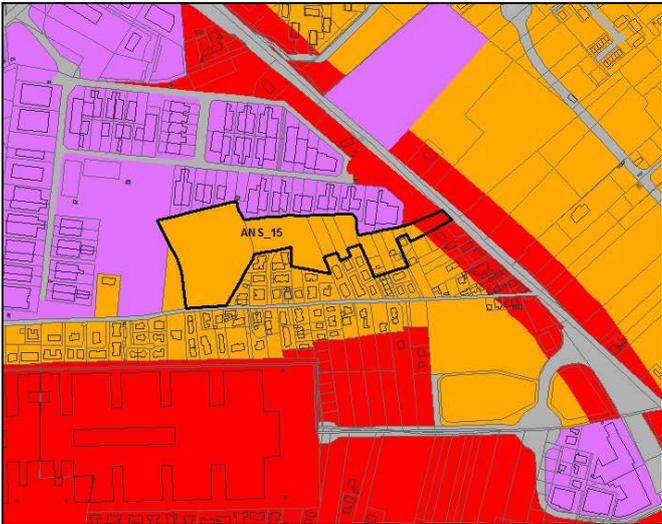
4. ELEMENTI ANTROPICI

4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

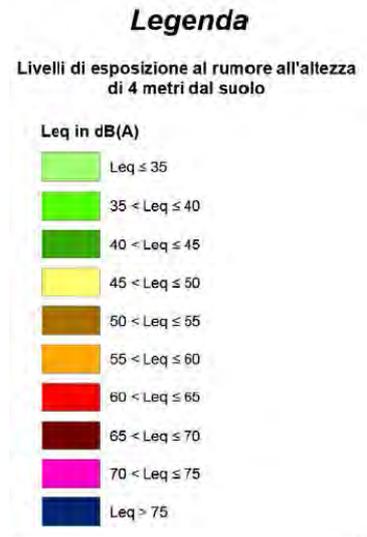


La porzione orientale dell'ANS15, è interessata da due tipologie diverse di

	<p>vincolo.</p> <p>La più ampia è quella relativa alla fascia di rispetto stradale del PGQA, relativa al tracciato dell'SS16.</p> <p>In misura invece minore, è presente un elettrodotto MT in conduttori nudi, per il quale si richiede una fascia di protezione, segnata indicativamente in figura. Tale fascia definita come DPA (Distanza di Prima Approssimazione), è da definirsi mediante apposita richiesta all'ente gestore della linea in oggetto.</p> <p>Il vincolo derivante dal PGQA, è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e se ne approfondiscono i contenuti nell'apposito riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p> <p>Il vincolo relativo all'elettrodotto è escludente per le previsioni insediative, fatta salva la possibilità di interrimento, spostamento o rinnovamento dell'infrastruttura, in modo tale da eliminare la necessità di una fascia di salvaguardia.</p>
	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p>
	<p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS15, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p>
--	---

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale. Tali valori aumentano man mano che ci avvicina alla SS16 fino ad arrivare a punte di 70-75dBA in prossimità del bordo strada.
- per il periodo notturno da 45 a 55dBA per gran parte dell'areale. Tali valori aumentano man mano che ci avvicina alla SS16 fino ad arrivare a punte di 65-70dBA in prossimità del bordo strada.



Mappatura diurna e notturna

Si ha quindi qualche criticità acustica determinata dal traffico stradale in prossimità della SS16.

Vista la dimensione e la forma dell'areale è possibile in generale affermare che **l'ANS15 non presenta forti elementi di criticità legati al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica per la maggior parte della superficie territoriale coinvolta, con qualche superamento solo in avvicinamento alla SS16. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Il clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS15 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva individuata in zonizzazione acustica come di V classe: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

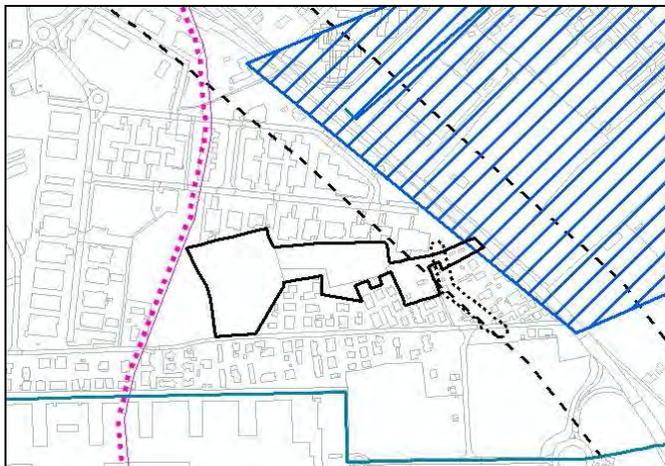
Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

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

Infine, l'areale in esame risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di

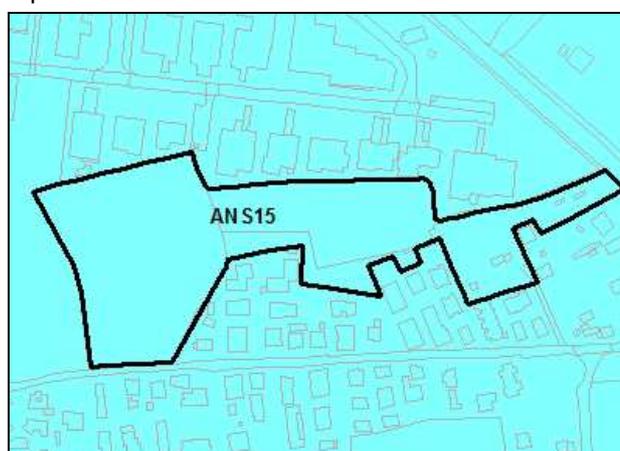
progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS15e l'area produttiva adiacente.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale non interferisce in modo significativo con alcun elemento di tutela e vincolo, tranne che per una piccolo lembo sul confine orientale che interessa, probabilmente solo dal punto di vista grafico, la zona definita come "Concessioni di coltivazione delle acque minerali" e che potrebbe piuttosto ricadere sulla fascia stradale della SS16, rendendo di fatto nulla l'interferenza con l'areale in oggetto.

Ad ogni modo, per una tipologia di previsione insediativa come quella in oggetto, tale vincolo è lievemente condizionante e richiede unicamente prescrizioni dal punto di vista normativo.



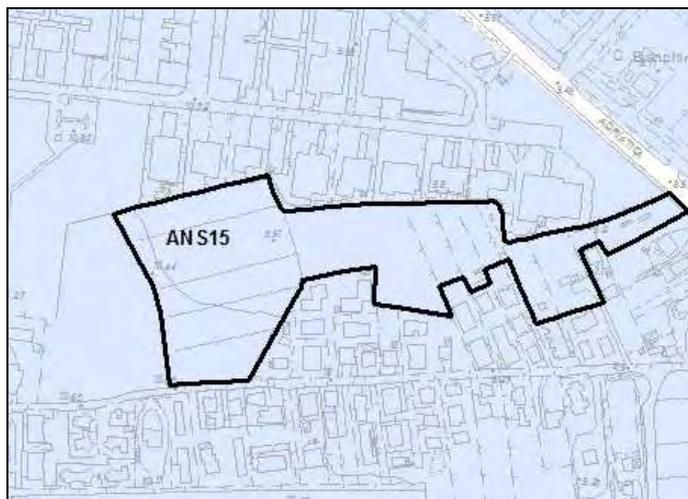
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

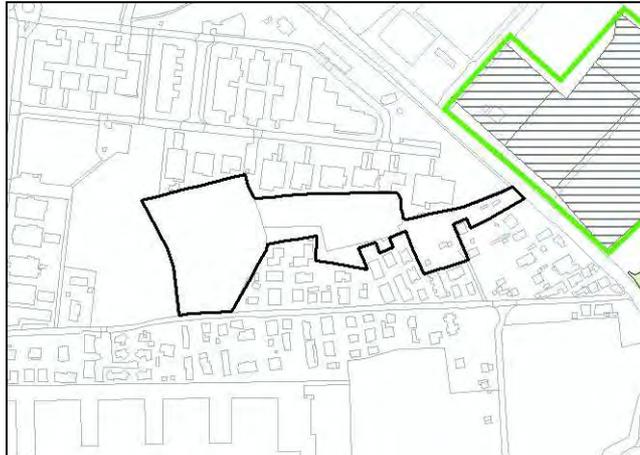
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



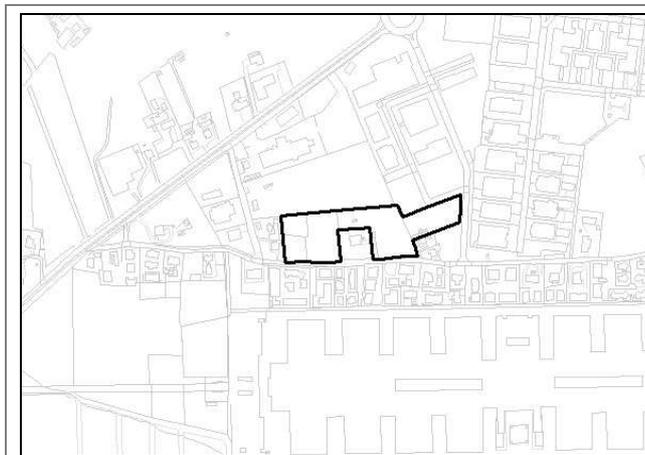
Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti legati al paesaggio.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

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

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

AREALE ANS 16



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato lungo la via Turchetta a nord della stretta fascia residenziale che costeggia l'area Fiera.

Descrizione

Il PSC ha riconosciuto l'areale ANS16 come un ANS.C ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	L'areale, con una superficie di circa 18.500 mq, è all'interfaccia tra due distinte zone urbane, una a nord a destinazione produttivo-artigianale, ed una stretta fascia a sud di tipo residenziale, al di là della quale si trova la zona della Fiera di Rimini. Un'areale destinato a dotazioni territoriali, si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbanistico inquadrato.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale è intercluso tra assi stradali minori che si collegano ad est con la SS16 e ad ovest-sudovest con la SS9. Ne consegue che, l'ANS16 è dotato di un buon livello di accessibilità rispetto al territorio circostante ed ai principali assi di collegamento extraurbano.

4. ELEMENTI ANTROPICI	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'unico vincolo che interferisce con l'ANS16, visibile in figura, è il tracciato</p>

dell'acquedotto di Ridracoli.

Questo tipo di vincolo è mediamente condizionante per le previsioni insediative, in quanto potenzialmente oggetto di modifiche del tracciato, condizioni e costi permettendo.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

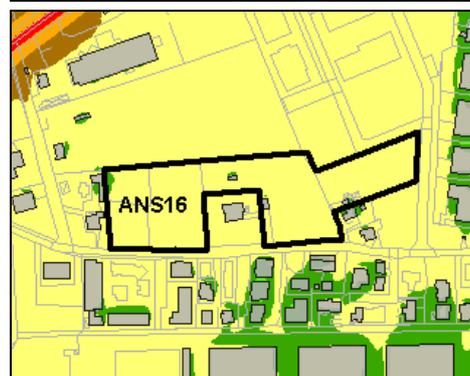
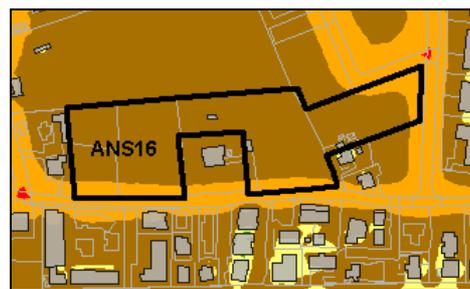
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS16, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

_ da 50 a 60 dBA di periodo diurno;

_ da 45 a 50 dBA di notturno.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Il clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS16 non risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da elementi di criticità.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva individuata in zonizzazione acustica come di V classe: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

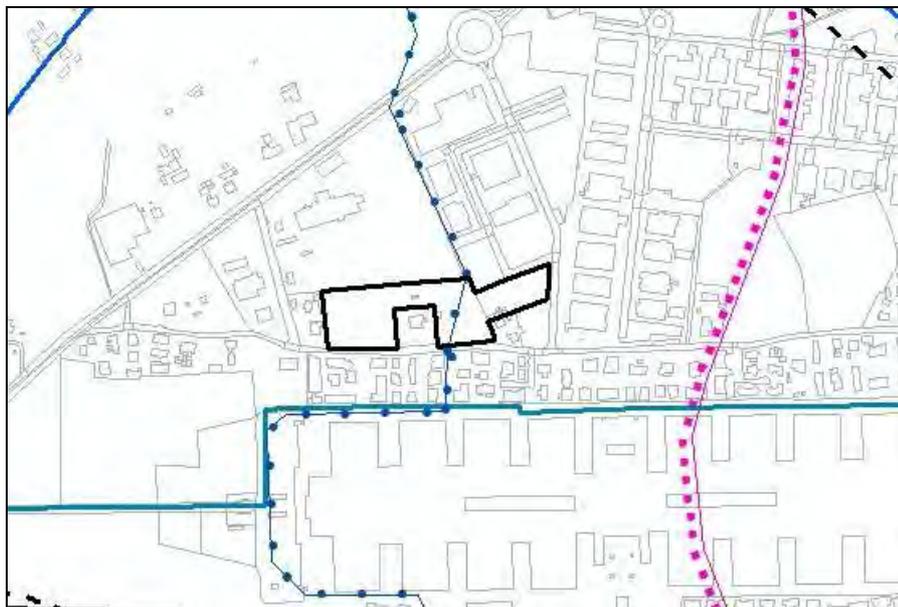
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS16 e l'area produttiva adiacente.

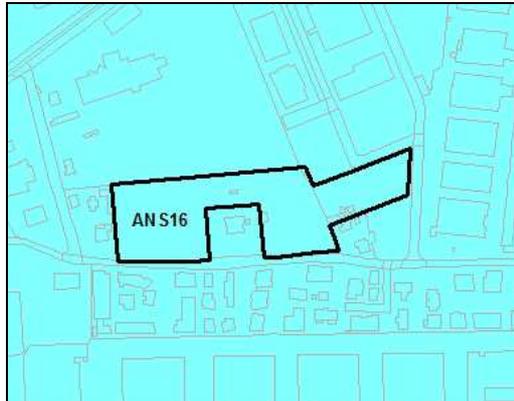
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI).

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante.

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



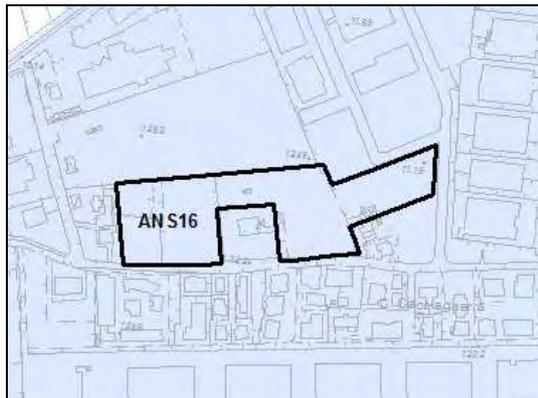
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

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

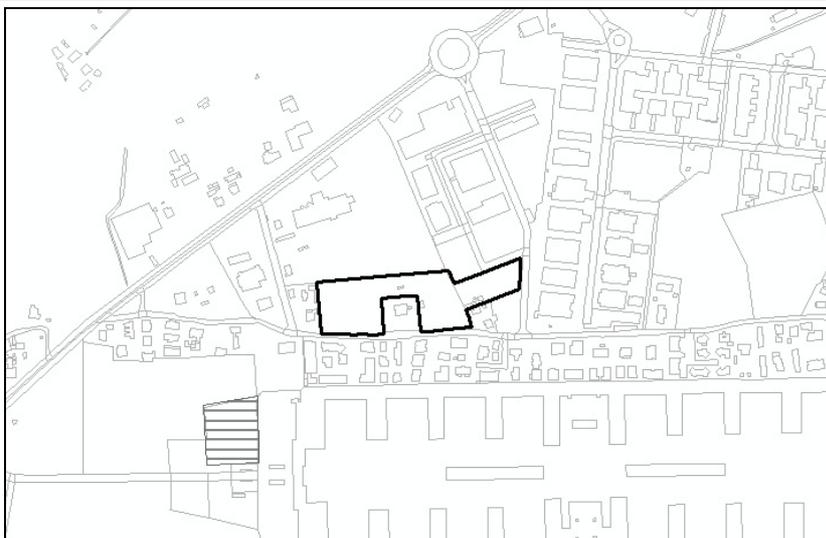
Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio

di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Non si rilevano sull'areale elementi aventi rilevanza paesaggistica.

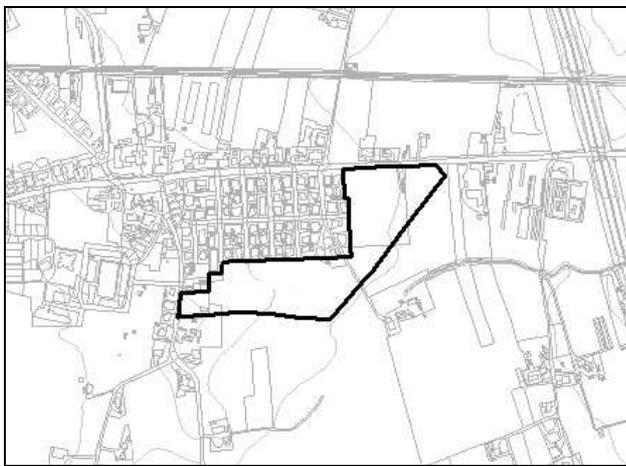
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche.

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

AREALE ANS 17



Localizzazione ambito

L'areale è localizzato in località Santa Giustina e parte dalla via Emilia fino a cingere l'attuale centro abitato.

Descrizione

L'areale ANS17 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS17, avente una superficie di circa 55.000 mq, posizionato attorno all'abitato di Santa Giustina, rappresenta una porzione dell'ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene l'areale vada a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la sua collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per tale ambito, porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 467 abitanti teorici. Il PSC ammette una potenzialità edificatoria più alta rispetto a quella ipotizzata, con un carico massimo di 571 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	

4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è interessata dall'area di rispetto relativa all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili).

Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

Andrà ugualmente valutata la portanza delle reti esistenti rispetto al carico aggiuntivo che si determinerà con la realizzazione delle previsioni insediative contenute in questo ANS e negli altri gravitanti su Santa Giustina.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS17, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow-green	45 < Leq ≤ 50
Yellow	50 < Leq ≤ 55
Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

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

- da 55 a 60 dBA di periodo diurno per la porzione sud dell'areale da 60 a 65dBA per la porzione nord con punte di 70dBA in prossimità della via Emilia
- da 50 a 60 dBA di periodo notturno per la porzione sud dell'areale da 55 a 65dBA, con punte di 70 nei pressi della via Emilia nella porzione nord dell'areale.

L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per un'ampia porzione d'ambito più prossima alla via Emilia in riferimento al periodo diurno.

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

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

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS17 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi

naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.
Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

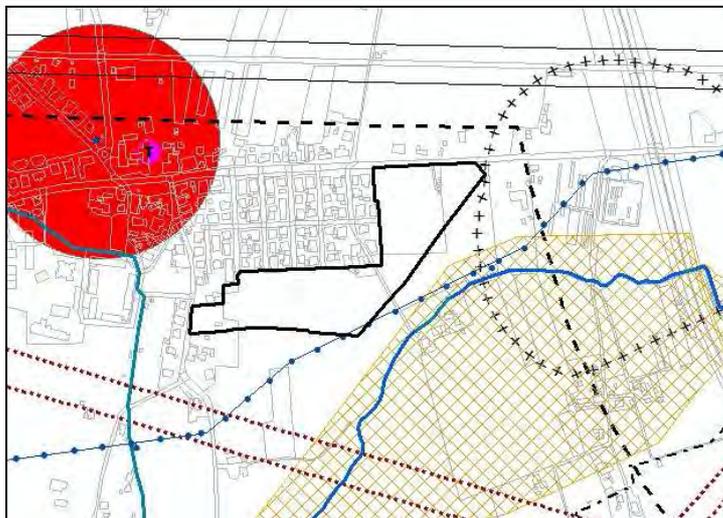
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

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

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE

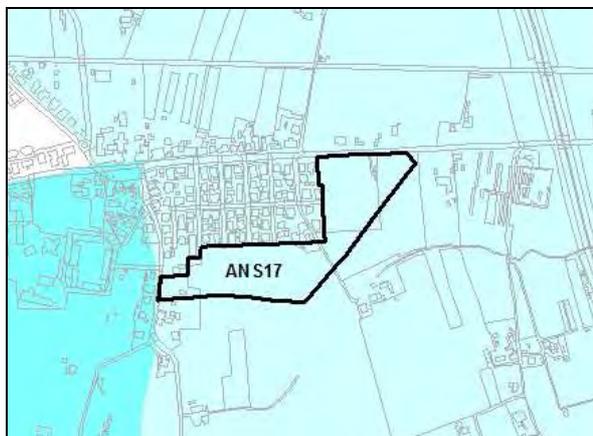


L'areale è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda le destinazioni non sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione

residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.



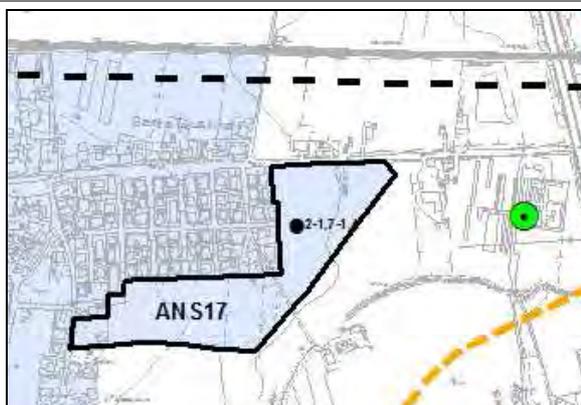
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

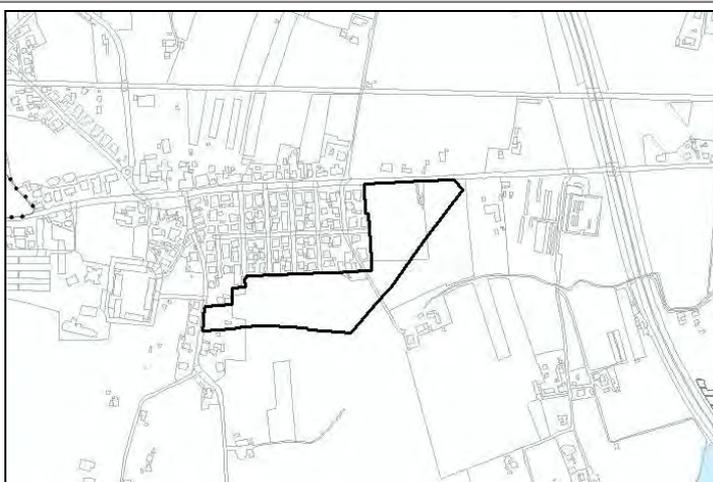
infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



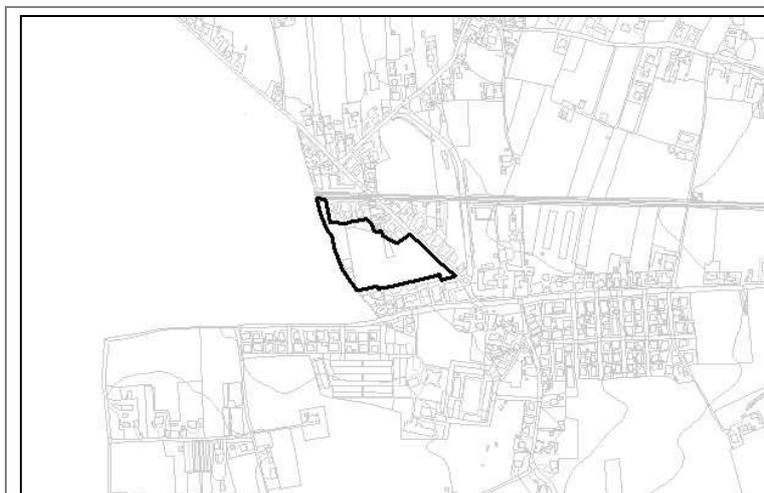
L'area in oggetto con alcun elemento riferibile al paesaggio. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 18



Localizzazione ambito

L'areale è localizzato ad ovest della località Santa Giustina. Parte dalla via Emilia fino alla via Emilia vecchia ed è sita in prossimità della linea ferroviaria Bologna Rimini.

Descrizione

L'areale ANS18 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Questo areale di sviluppo, con una superficie di 22.000 mq circa, rappresenta una porzione dell'ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa di Santa Giustina. Si tratta di un'area già avente una potenzialità edificatoria nel previgente PRG.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, l'areale è intercluso in un contesto residenziale già realizzato, questa sua collocazione e la sua natura di area prevalentemente residenziale, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria ipotizzata per l'ambito porta alla determinazione di un carico ammissibile, sull'areale, pari a 190 abitanti teorici, pur consentendo la norma del PSC una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo pari a 232 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	

4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Su questo areale, è possibile vedere: l'ampia presenza del vincolo di rispetto dovuto all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili), l'interferenza con la fascia di protezione stradale definita dal PGQA per la qualità dell'aria (mediamente condizionante e la fascia di rispetto ferroviario (mediamente condizionante).

Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.

Rispetto ai vincoli di tipo ferroviario, le fasce di rispetto sono derogabili su risposta positiva dell'ente ferroviario gestore.

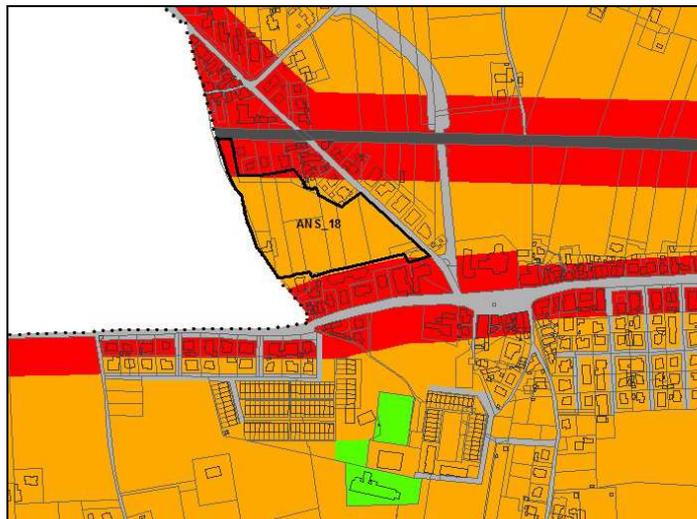
4.2 RETI TECNOLOGICHE

La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

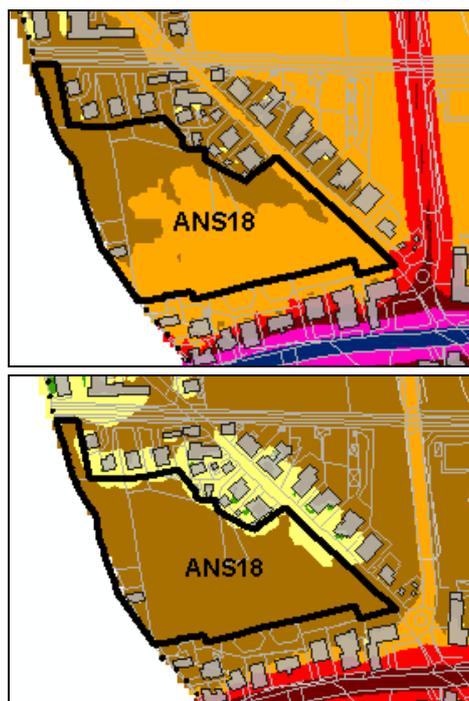
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS18, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno
- da 50 a 55 dBA di periodo notturno

L'areale parrebbe presentare importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al periodo notturno.

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS18 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

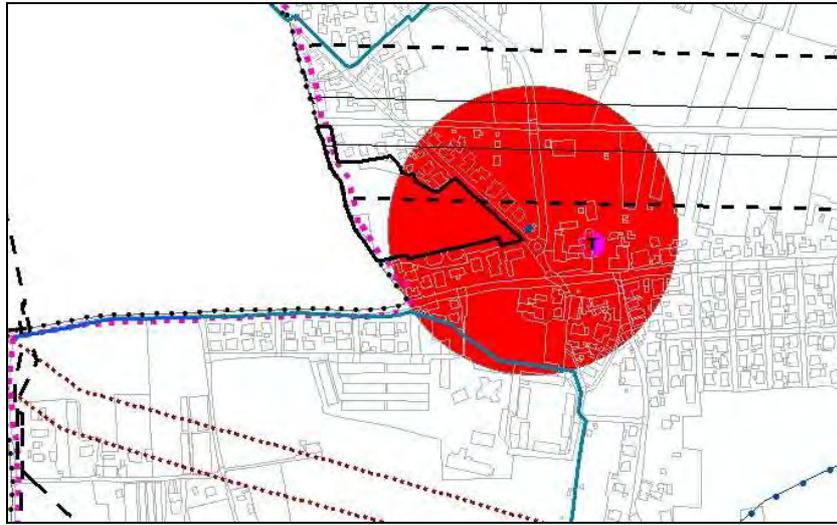
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

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

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



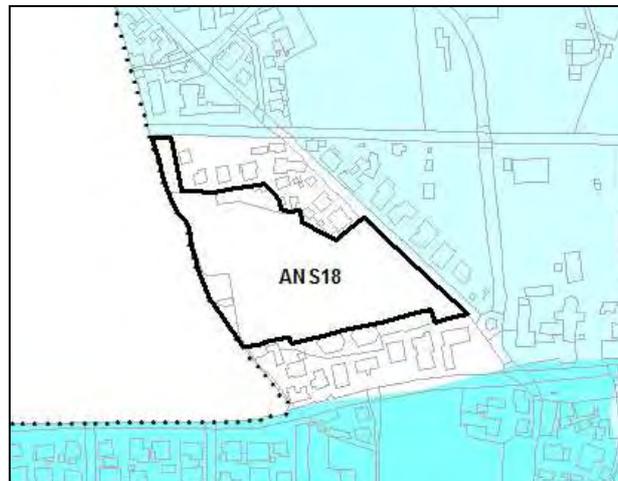
L'ANS18, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

Inoltre, è in parte interessato da un'area di rispetto pozzi.

In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda le destinazioni non sensibili.

Relativamente alla fascia di rispetto pozzi, tale elemento è lievemente condizionante per le previsioni insediative di tipo residenziale e sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.



LEGENDA

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

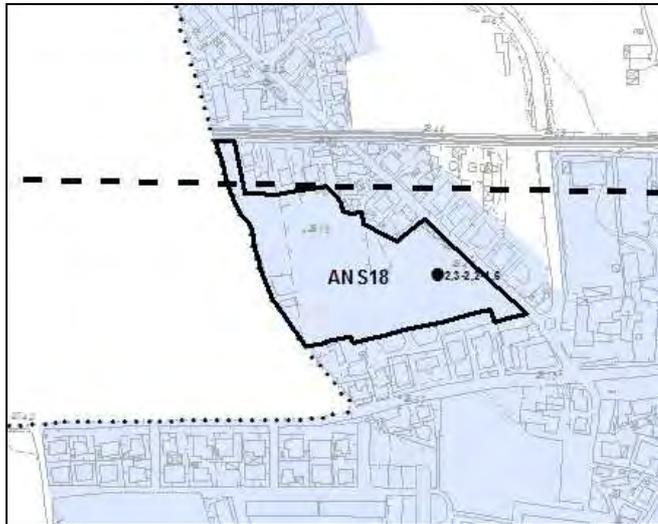
Alluvioni frequenti

Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire

gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

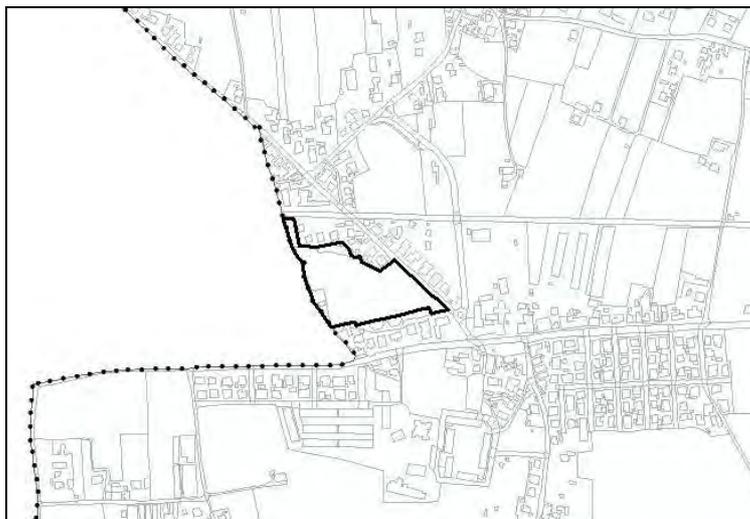
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE

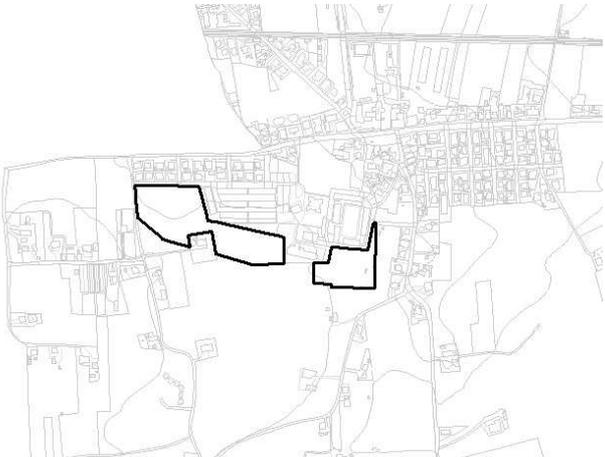


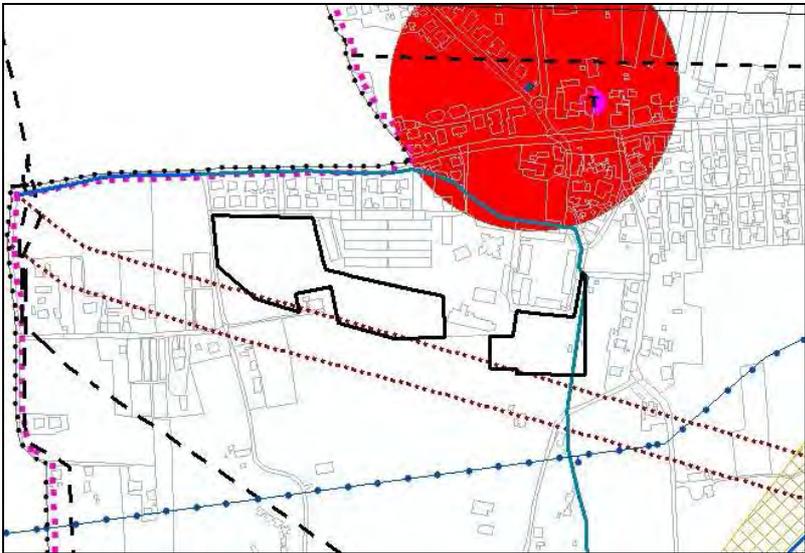
L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al paesaggio.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 19

	<p><u>Localizzazione ambito</u></p> <p>I due areali che costituiscono l'ANS19 sono localizzati a sud ovest della località Santa Giustina in prossimità della via Montalaccio e della via Tredoccio.</p> <p><u>Descrizione</u></p> <p>L'areale ANS19 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"</p>
---	---

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS19, avente una superficie complessiva di circa 36.800 mq, rappresenta una porzione del processo di ampliamento ed allargamento della sua offerta abitativa. Tale area era già prevista in ampliamento dal previgente PRG.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene i due areali vadano a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la loro collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 316 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 386 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	

4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è interessato dall'area di rispetto relativa all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili). Inoltre è sfiorato marginalmente dalla fascia di rispetto di una linea AT.

Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.

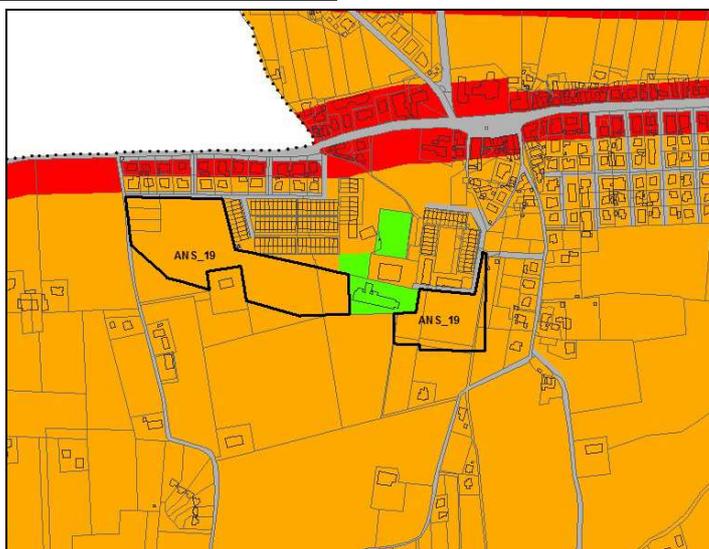
4.2 RETI TECNOLOGICHE

La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

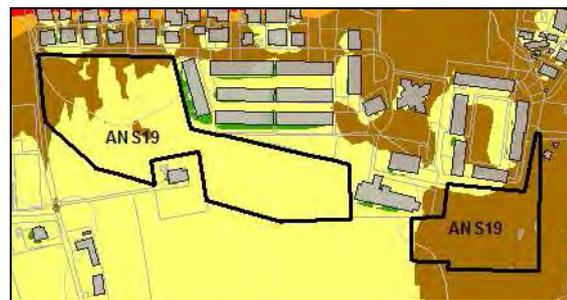
Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS19, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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





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

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Yellow-Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Dark Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Pink	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

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

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno
- da 45 a 55 dBA di periodo notturno

L'areale parrebbe quindi presentare qualche criticità acustica, in riferimento al periodo notturno.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS19 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da qualche elemento di criticità in riferimento al periodo notturno superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si dovrà comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

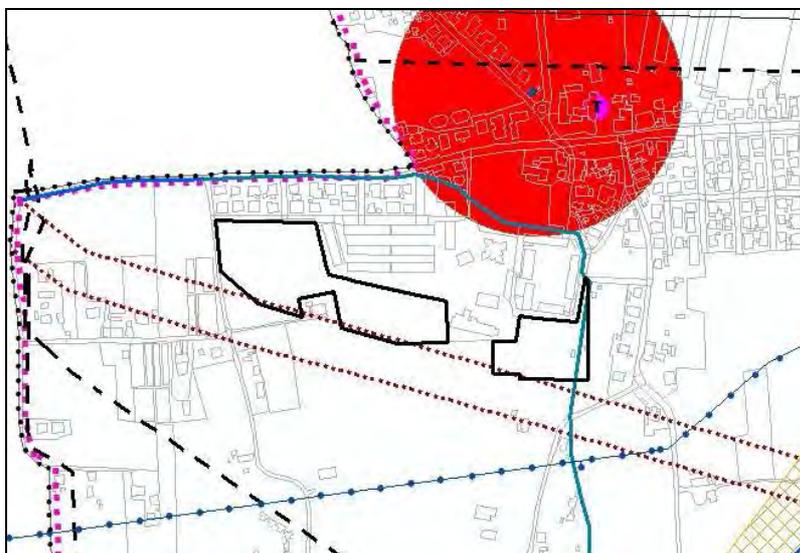
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

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

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE

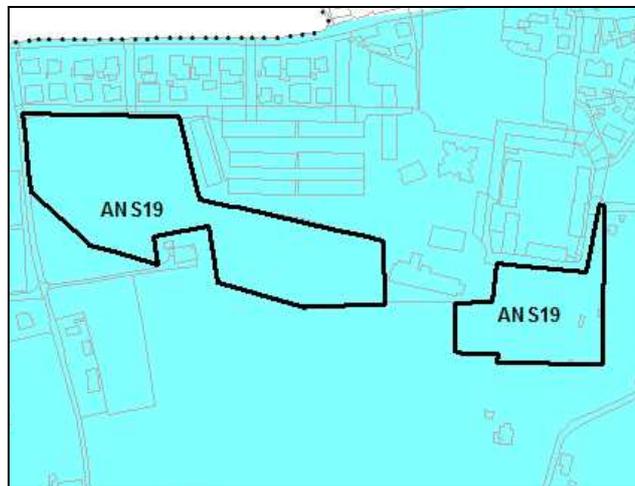


L'ANS19 è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

Una parte del comparto è interessata altresì da un breve tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.

In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda le destinazioni non sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.



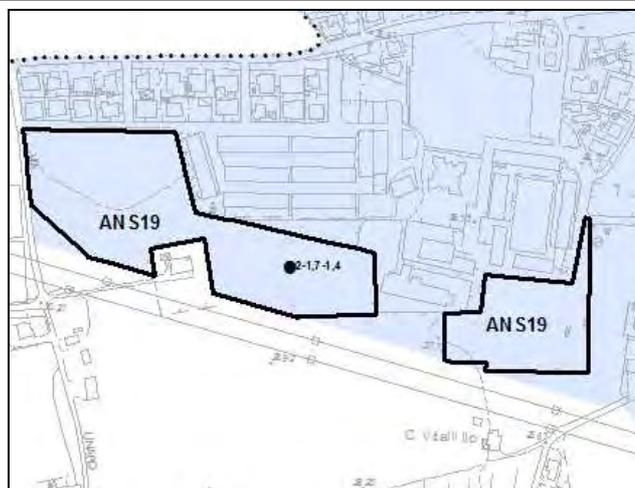
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del

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

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

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

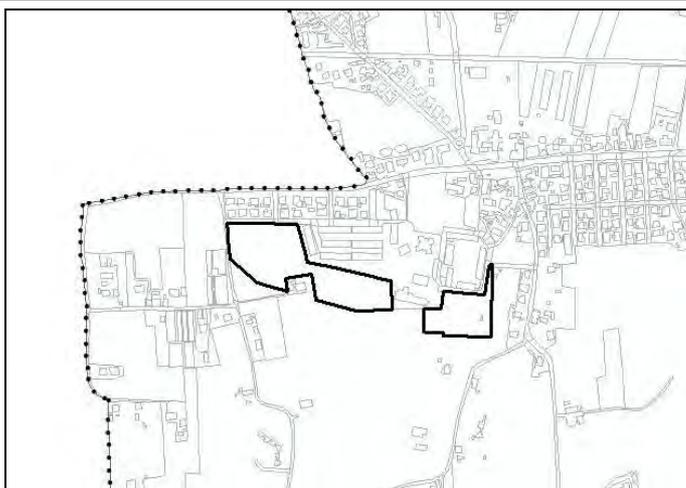
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE

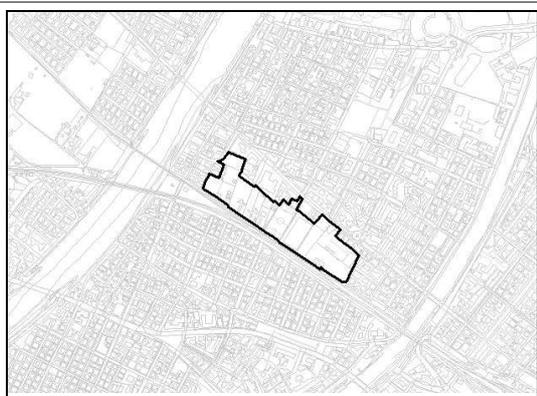


Non si rilevano elementi aventi valenza paesaggistica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

AREALE ANS 20



Localizzazione ambito

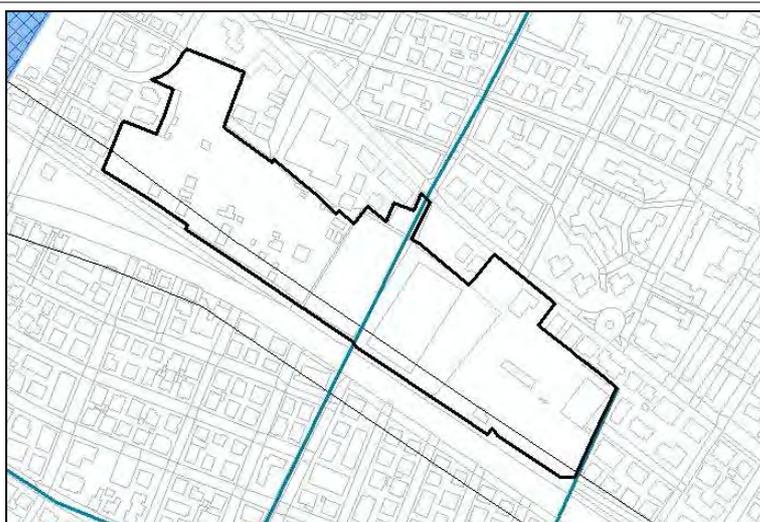
L'areale è ubicato tra la via Coletti e la via Brennero in prossimità della linea ferroviaria adriatica, nel quartiere San Giuliano.

Descrizione

L'areale ANS20 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, con una superficie di circa 54.000 mq, è pienamente inserito nell'urbanizzato denso di Rimini, nella zona di San Giuliano a Mare. La realizzazione di un nuovo ambito di sviluppo a prevalente destinazione residenziale in questa porzione di Rimini, è certamente coerente dal punto di vista urbanistico, a patto che si bilanci il nuovo carico urbanistico entrante con adeguate dotazioni territoriali e servizi alla persona.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per tale ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 463 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 566 abitanti. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale risulta piuttosto carente, gli accessi sono dati da strade di quartiere e dalla sola Via Coletti come asse di attraversamento in direzione lungomare di Rivabella e in direzione centro di Rimini. L'ANS inoltre è chiuso sul lato meridionale, dove è presente il tracciato ferroviario.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'unico vincolo che interferisce con l'areale in oggetto, è la fascia di rispetto ferroviario sul confine sudovest dell'ANS20.

Tale vincolo risulta mediamente condizionante per le previsioni insediative, essendo derogabile su parere positivo dell'ente ferroviario competente.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano dotato dalle reti tecnologiche primarie, rimane comunque da valutare la reale capacità del sistema fognario di assorbire senza problemi il nuovo carico urbanistico che, la realizzazione delle previsioni insediative del PSC, aggiungerà a quello esistente.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

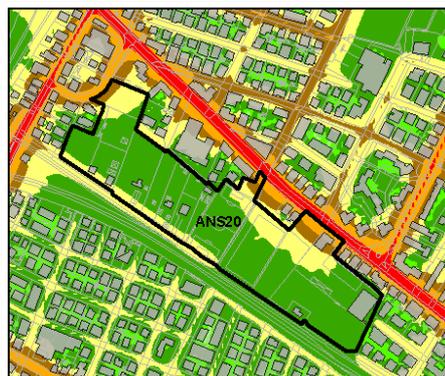
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS20, in prima ipotesi, la IV classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno con punte di 65-70dBA in prossimità della via Coletti
- da 40 a 50 dBA di periodo notturno con punte di 60dBA in prossimità della via Coletti

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della IV classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente lungo il confine sud est dell'areale che potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS20 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Inoltre il presente areale è posizionato in diretto affaccio al tratto di strada intermedio retro costiero proposto da PSC, si indica quindi di verificare e valutare, nel caso di conferma e di realizzazione del tracciato stradale, l'indotto sull'area della nuova sorgente stradale.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

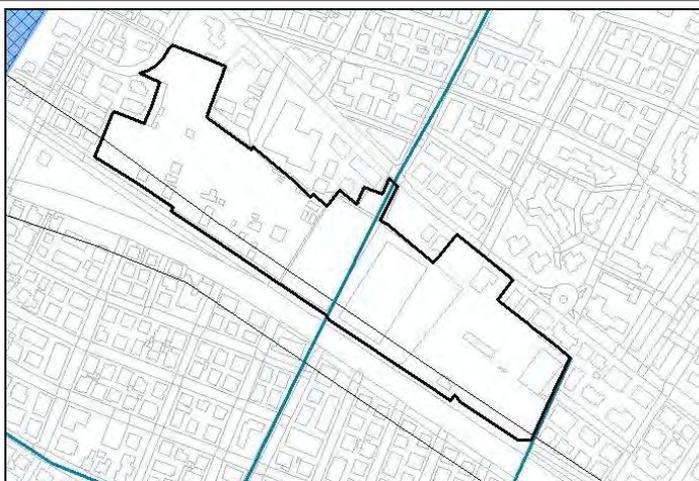
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

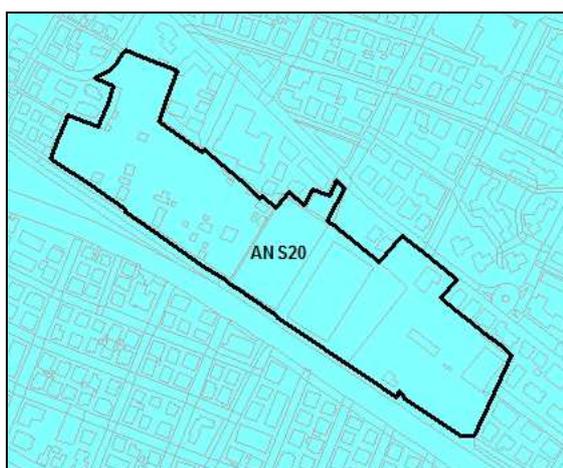
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



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

Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.



LEGENDA

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

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

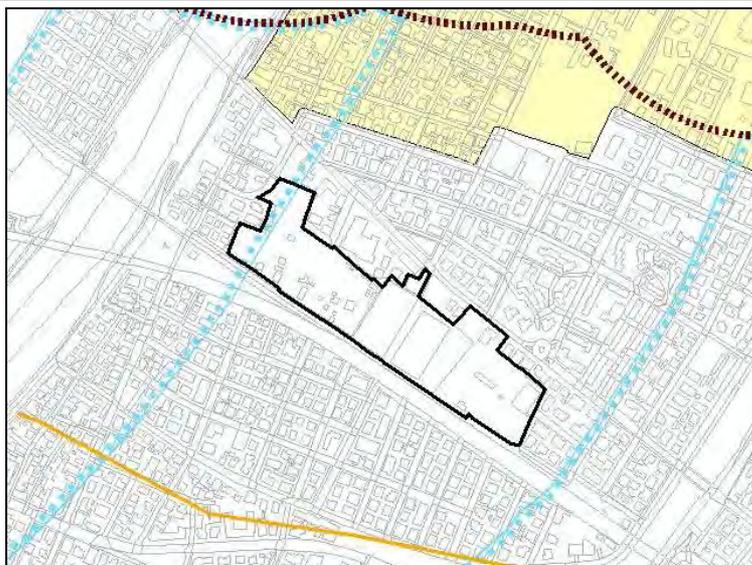
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE

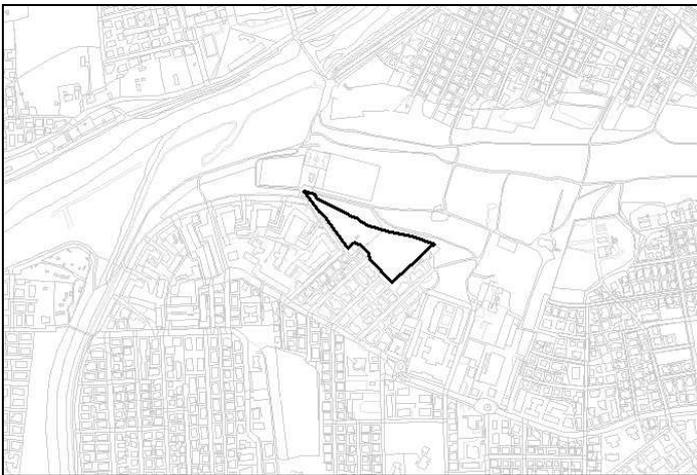


Non sono presenti sull'areale vincoli o elementi di tutela del sistema paesaggistico.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

Non sono presenti sull'areale vincoli o elementi di tutela del sistema naturale e delle reti ecologiche.

AREALE ANS 21



Localizzazione ambito

L'areale è nella parte occidentale della periferia di Rimini, a ridosso del Parco XXV Aprile, in affaccio su Via Argelli.

Descrizione

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale, con una superficie di circa 14.000 mq, previsto come ANS.C, si configura quale naturale estensione del vicino Parco XXV Aprile, pertanto l'inedificabilità prevista risponde coerentemente alle esigenze del contesto urbano entro cui si trova.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale risulta inserito in una zona urbana servita da una rete viaria di quartiere, caratterizzata quindi da piccoli e brevi assi di collegamento interno.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'areale non insistono elementi di vincolo o tutela antropici

4.2 RETI TECNOLOGICHE

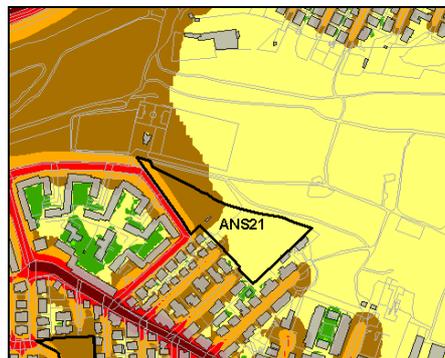
La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui margini si attesta l'ANS21.

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna all'areale in esame la III classe acustica. Per l'areale in esame è prevista una I classe di progetto, in quanto l'area si configura quale naturale estensione del vicino Parco XXV Aprile.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 45 a 60dBA di periodo diurno

- da 40 a 50dBA di periodo notturno

Il clima acustico di scenario futuro:

In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'intero areale è interessato dalle aree di rispetto pozzi del Parco del Marecchia. Inoltre la porzione superiore interferisce con l'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo del Marecchia.

La natura dell'ambito non determina condizionamenti vista la mancanza di previsioni insediative.

In funzione degli interventi eseguibili, sarà comunque necessario mantenere l'invarianza idraulica delle superfici coinvolte, prestando attenzione inoltre a non determinare contaminazioni dei suoli e delle acque sotterranee.



LEGENDA

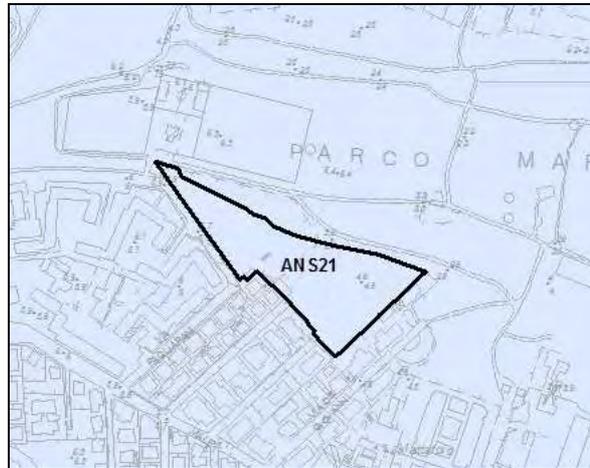
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire

gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

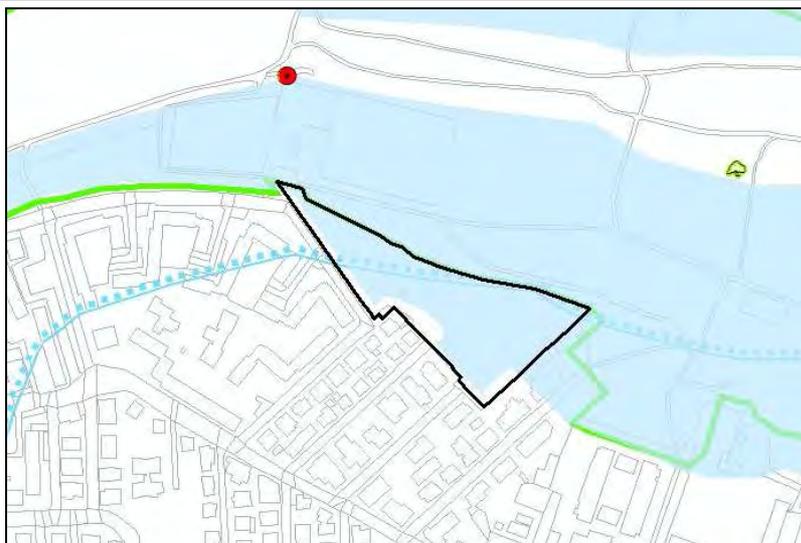
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'ANS21 è totalmente inserito nell'areale relativo alle "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", di cui all'art. 5.4.

Inoltre è interessata dal vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua ai sensi dell'art.142 del D.Lgs 42/2004.

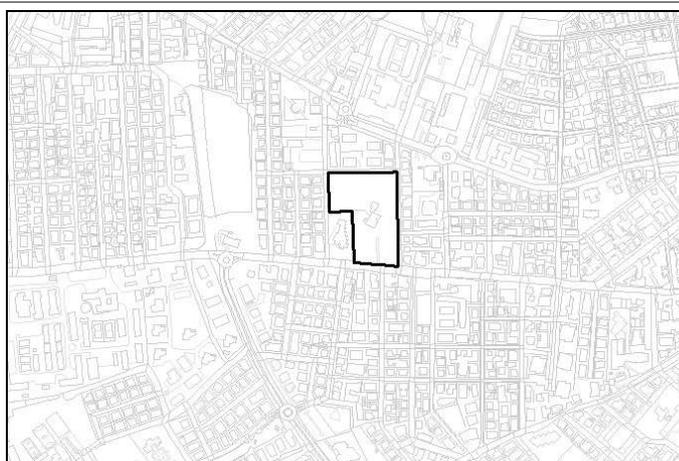
La natura del ambito non determina condizionamenti vista la mancanza di previsioni insediative.

Ad ogni modo, gli interventi che verranno realizzati su questo areale dovranno essere pensati per dare continuità e maggior valorizzazione al vicino ambito fluviale del Marecchia e al Parco XXV Aprile.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

Come per il tema del paesaggio, gli interventi che verranno realizzati sull'ANS21, dovranno determinare un potenziamento ed un miglioramento delle funzione ecologiche dell'area fluviale e verde interessata.

AREALE ANS 22



Localizzazione ambito

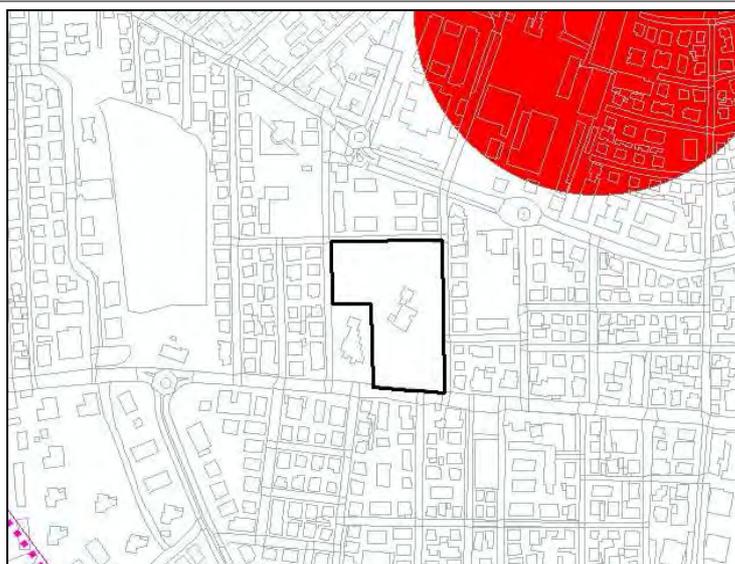
L'areale è ubicato tra la via Petruzzi e la via Marecchiese.

Descrizione

L'areale ANS22 è un ANS.B, ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	L'ANS22, avente estensione di circa 15.800 mq, è ben inserito nel territorio urbano di Rimini, a poca distanza dal centro storico, in un contesto prettamente residenziale. Tale area era già prevista dal previgente PRG come un'area di espansione. L'inserimento quindi di questo ambito caratterizzato dalla predominanza delle dotazioni territoriali, risulta pienamente coerente dal punto di vista urbanistico.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 60 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC
3. ACCESSIBILITA'	In funzione delle dimensioni e dell'utilizzo prevalente di questo areale, non si configurano particolari sovraccarichi alla rete stradale che è comunque caratterizzata da strade interne di quartiere e dalla sola Via Marecchiese come asse di attraversamento e collegamento principale con il territorio extra-urbano.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono condizionamenti dovuti a infrastrutture o elementi antropici.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si inserisce nell'urbanizzato denso di Rimini e ha di conseguenza accesso e facilità di collegamento alle reti tecnologiche esistenti inoltre, le dimensioni e la prevalente destinazione a dotazioni territoriali di questo ambito non pone particolari emergenze da questo punto di vista.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS22, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

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

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

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

- da 50 a 60dBA di periodo diurno, con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55-60dBA nei pressi della via Marecchiese in riferimento al periodo notturno.

L'areale parrebbe quindi presentare qualche criticità acustica, in prossimità delle vicine arterie stradali.

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

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

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS22 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

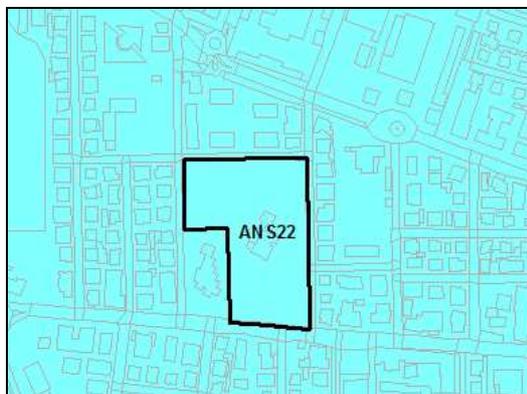
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



LEGENDA

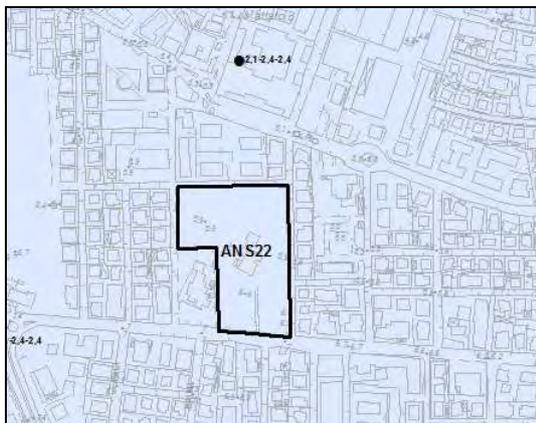
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

Alluvioni frequenti

Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

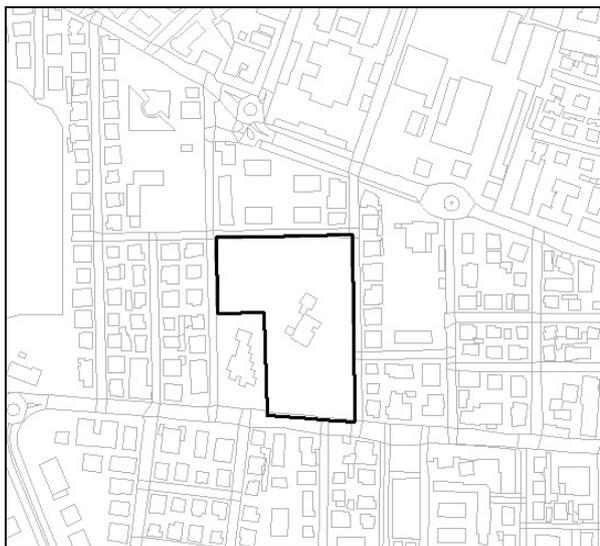
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



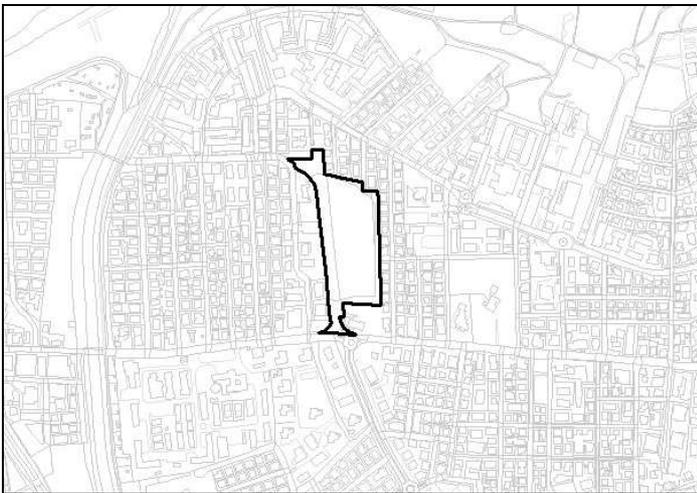
Non si rilevano elementi di rilevanza paesaggistica, pertanto è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 23



Localizzazione ambito

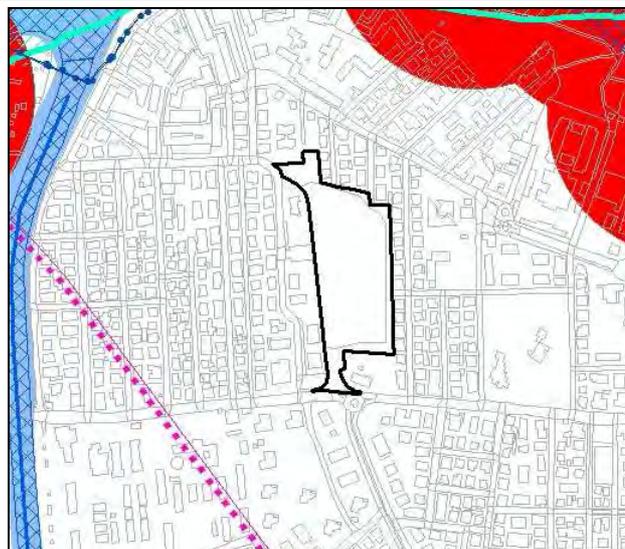
L'areale è ubicato tra la via Campana e la via Marecchiese.

Descrizione

Il PSC riconosce l'ANS23 come un ANS.B, ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'ANS23, con una superficie di circa 27.600 mq, è ben inserito nel territorio urbano di Rimini, a poca distanza dal centro storico, in un contesto prettamente residenziale e densamente urbanizzato.</p> <p>L'inserimento quindi di questo ambito caratterizzato dalla predominanza delle dotazioni territoriali, risulta pienamente coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 63 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>In funzione delle dimensioni e dell'utilizzo prevalente di questo areale, non si configurano particolari sovraccarichi alla rete stradale che è comunque caratterizzata da strade interne di quartiere, dalla Via Marecchiese e da Via Marzabotto, che proseguendo si innesta su Viale della Repubblica e sulla SS16, come assi di attraversamento e collegamento principale con il territorio extra-urbano.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi di interesse sull'area individuata.

Per i due ambiti non vi sono condizionamenti dovuti a infrastrutture o elementi antropici.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si inserisce nell'urbanizzato denso di Rimini e ha di conseguenza accesso e facilità di collegamento alle reti tecnologiche esistenti inoltre, la prevalente destinazione a dotazioni territoriali di questo ambito non pone particolari emergenze da questo punto di vista.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS23, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 50 a 60dBA di periodo diurno, con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55-60dBA nei pressi della via Marecchiese

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alla via Marecchiese. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS23 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi

attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

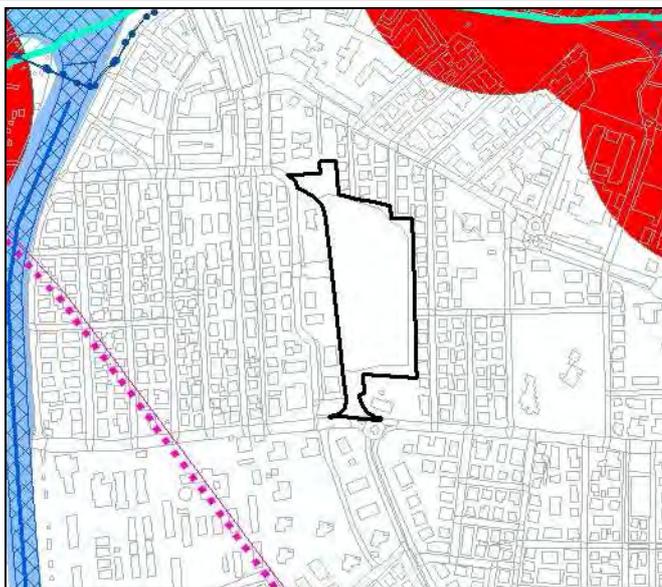
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



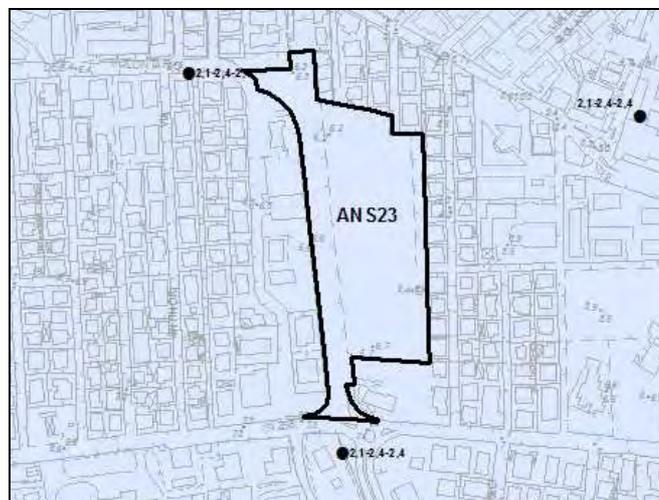
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

- presenza di falda.

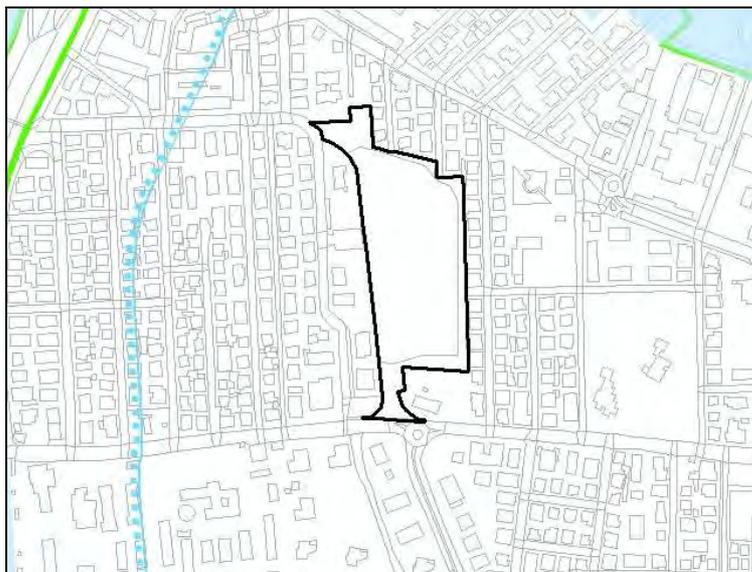
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



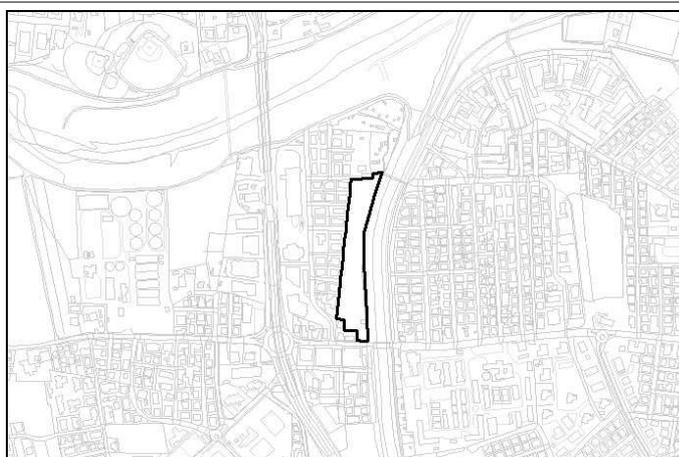
L'areale non appare interessato elementi aventi rilevanza paesaggistica.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 24



Localizzazione ambito

L'areale è ubicato tra la via Campana e la via Marecchiese in adiacenza all'alveo del deviatore Ausa.

Descrizione

L'areale ANS24 è un ANS.B, ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa 17.300 mq, risulta essere ad oggi, un'area relittuale già prevista come area in espansione dal previgente PRG ma mai attuata e che oggi conserva le caratteristiche prevalentemente rurali, all'interno di quello che è ormai l'urbanizzato denso di Rimini.</p> <p>La situazione attuale è quindi una situazione di incoerenza urbanistica che verrà normalizzata mediante le previsioni contenute nel PSC e nei successivi strumenti attuativi.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 27 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è inserito in un ambito piuttosto chiuso, ad est il canale che si congiunge con il Fiume Marecchia e a nord il fiume stesso. Ciò nonostante, l'ambito può avvalersi dal punto di vista viabilistico della vicina Via Marecchiese e della SS16.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito in oggetto non presenta particolari condizionamenti dal punto di vista delle infrastrutture e degli elementi antropici.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'ANS24 è inserito in un contesto urbano e pertanto può facilmente connettersi alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS24, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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

Legenda

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

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva

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

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno; per gran parte dell'areale con punte di 65dBA nei pressi di via Marecchiese
- da 45 a 50dBA di periodo notturno, per gran parte dell'areale e da 50 a 55dBA per le zone dell'areale più prossime alle strade via Marecchiese e la SS16

L'areale parrebbe quindi presentare delle criticità acustiche legate al rumore prodotto da traffico veicolare.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare alle criticità presenti nel periodo diurno, prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la via Marecchiese in particolare) e, in riferimento alle criticità presenti nel periodo notturno seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti :

In riferimento allo stato attuale l'ANS24 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche criticità soprattutto in riferimento al periodo notturno, superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale, come ad esempio con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di

elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una piccolissima porzione dello stesso. La dimensione dello stesso e il fatto che solo una sua piccola porzione ricade all'interno della fascia di prima, consente di superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

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

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Su questo comparto insistono diversi vincoli e tutele relative ai caratteri idrogeologici del territorio.

Su una buona parte del comparto insiste l'area di ricarica indiretta della falda, denominata ARI, di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

La parte nord del comparto è interessata dall'area di rispetto di un vicino pozzo. L'insieme dei vincoli presenti impone di considerare questi elementi come fortemente condizionanti se non escludenti, le previsioni insediative, quantomeno sulla porzione di areale interessata dai vincoli.



LEGENDA

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

Alluvioni frequenti

Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'intero comparto è ricompreso nella zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.

Inoltre l'area è interessata da vincolo paesaggistico delle acque pubbliche ai sensi dell'art.142 del D.lgs.42/2004.

Il vincolo paesaggistico è un vincolo condizionante l'intervento insediativo.

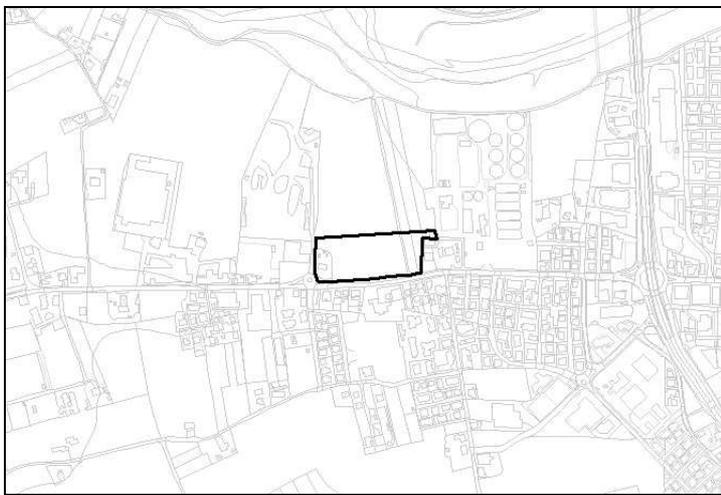
5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'areale in oggetto, è interessato nella sua interezza dall'elemento di tutela relativo alla "zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", già riportato nel precedente riquadro.

La tipologia di tutele presenti sul comparto è di tipo escludente per qualunque previsione insediativa,

La definizione di politiche di sviluppo per questo areale potrebbe essere una buona occasione per definire in un unico intervento omogeneo la riqualificazione dell'ambito fluviale e la realizzazione di dotazioni territoriali che rendano fruibile e esteticamente piacevole l'ambito spondale su cui è localizzato l'ANS24.

AREALE ANS 25



Localizzazione ambito

L'ANS25 si colloca a sinistra del depuratore di Rimini, in affaccio sulla Strada Statale Marecchiese.

Descrizione

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale, di circa 18.500 mq, si colloca in prossimità dell'ambito fluviale del Fiume Marecchia e a lato del depuratore. Risulta pertanto corretta e coerente la caratterizzazione ad ANS_C dell'ambito di sviluppo in oggetto.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'areale è ben garantita dalla strada Statale Marecchiese su cui si affaccia l'ANS25.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è parzialmente interessato dalla fascia di inedificabilità assoluta del confinante depuratore di Rimini.

All'interno di tale vincolo non sono consentite previsioni insediative che comunque non sono previste per questo tipo di ambito di espansione.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui

5. CRITICITA' AMBIENTALI

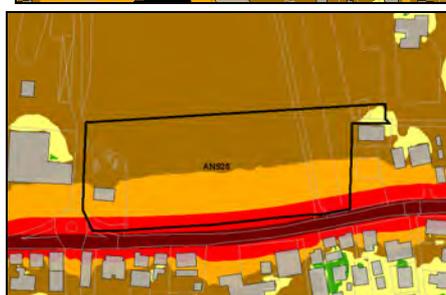
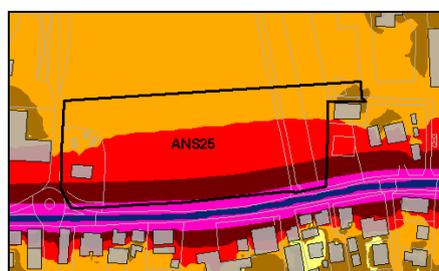
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna a parte dell'areale la III classe acustica alla restante parte la IV classe acustica. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS25, in prima ipotesi, la IV classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)	
Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red	55 < Leq ≤ 60
Dark red	60 < Leq ≤ 65
Pink	65 < Leq ≤ 70
Blue	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

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

- da 50 a 65dBA di periodo diurno con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 50 a 60dBA di periodo notturno con punte di 65dBA in prossimità della via Marecchiese
-

Il clima acustico di scenario futuro:

In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

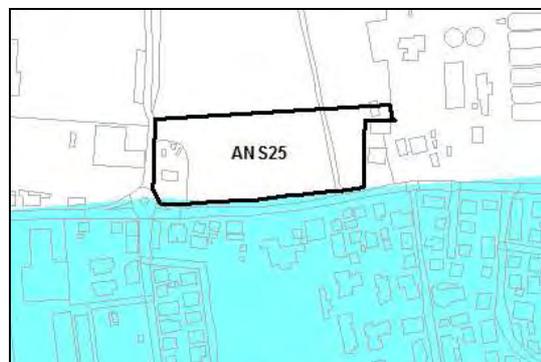
Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale è completamente inserito nella zona di ricarica indiretta della falda, pertanto, sebbene non siano previste espansioni insediative all'interno dell'ambito, gli interventi che potranno essere attuati al suo interno dovranno prevedere il mantenimento dell'invarianza idraulica dei suoli coinvolti.



LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire

gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

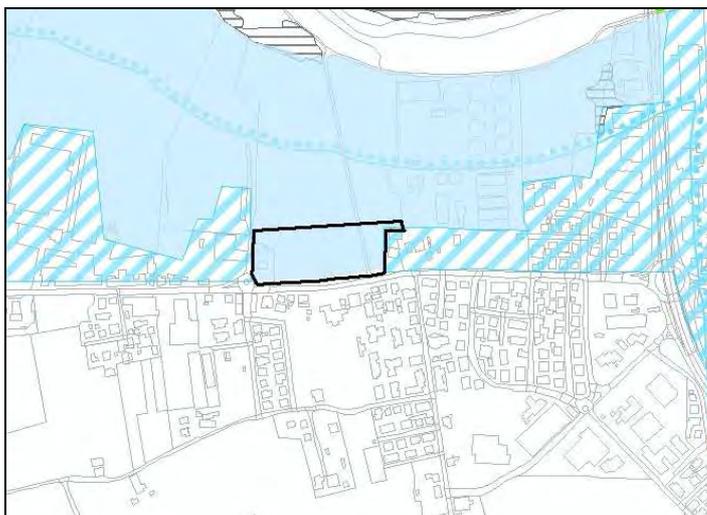
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale si trova all'interno dell'area di tutela dei caratteri ambientali relativi al Fiume Marecchia, di cui all'art. 5.4 del PTCP.

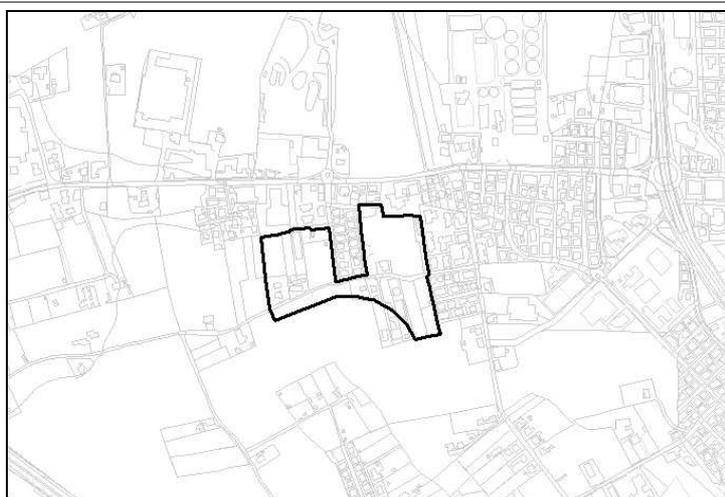
Questi elementi di vincolo non possono ovviamente pesare su previsioni insediative non consentite all'interno di questo ANS, ad ogni modo è opportuno definire interventi che consentano anche a questo areale di riconnettersi con il corridoio paesaggistico rappresentato dal Torrente Marecchia salvaguardando peraltro l'invarianza idraulica dei suoli interessati.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

Si richiama l'area di tutela dei caratteri ambientali del Fiume Marecchia, già vista nel precedente riquadro.

Come detto precedentemente, questi vincoli non vanno a pesare su espansioni insediative non previste all'interno dell'ANS25 ma, come per gli elementi paesaggistici, dovranno essere previsti interventi di riconnessione di questo areale con l'ambito del Marecchia, in modo da valorizzare e potenziare le funzioni di corridoio ecologico del medesimo fiume.

AREALE ANS 26



Localizzazione ambito

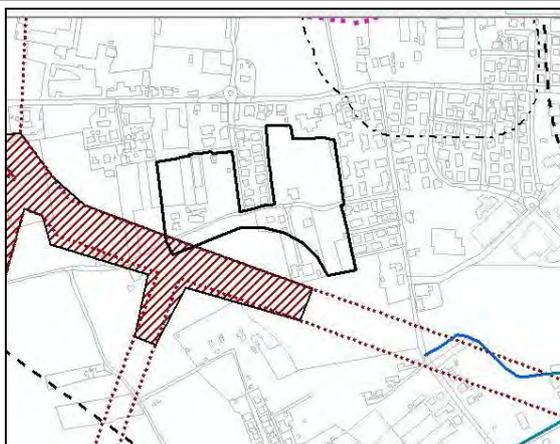
L'areale è localizzato tra la via Marecchiese (a una distanza di circa 100m dal confine nord dell'areale) e la via Secchiano.

Descrizione

L'areale ANS26 viene riconosciuto dal PSC quale ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ambito in oggetto, con una superficie di circa 51.000 mq, è inserito in un contesto periurbano caratterizzato in senso maggioritario da aree agricole tranne che per una fascia densamente urbanizzata a ridosso della Via Marecchiese. Tale area era già prevista in espansione dal previgente PRG.</p> <p>Le previsioni insediative definite dal PSC per questo areale, sono quindi coerenti con un disegno di espansione e sviluppo residenziale della periferia di Rimini. Da non dimenticare però l'adeguamento delle dotazioni territoriali, delle reti tecnologiche ed alla presenza e accessibilità ai servizi per il cittadino.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 438 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 535 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è strettamente connesso con la Via Marecchiese ed è a poca distanza dalla SS16. L'accessibilità è garantita dalla via Secchiano.</p> <p>Internamente all'areale individuato, è già presente una rete di strade, molte delle quali bianche, che forniscono già una prima traccia di viabilità interna, da potenziare e adeguare in funzione della realizzazione delle previsioni insediative.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mostra come il comparto non sia interessato da alcun vincolo o tutela, a parte un piccolo angolino a sudovest, su cui transita la fascia di protezione di un elettrodotto a 132 kV. Questo vincolo è comunque indicativo, dal momento che la nuova normativa in materia di inquinamento elettromagnetico, individua delle distanze di prima approssimazione da calcolarsi caso per caso.

E' presente quindi, su quella piccola porzione di comparto, un elemento da considerarsi fortemente condizionante per le previsioni insediative; esternamente ad esso non esistono elementi condizionanti.

Rispetto alla risoluzione della problematica relativa alla fascia di rispetto individuata, si possono definire le seguenti possibilità: disposizione degli edifici internamente all'ambito tale da evitare contatti con la fascia di rispetto, interrimento dell'elettrodotto o suo spostamento.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

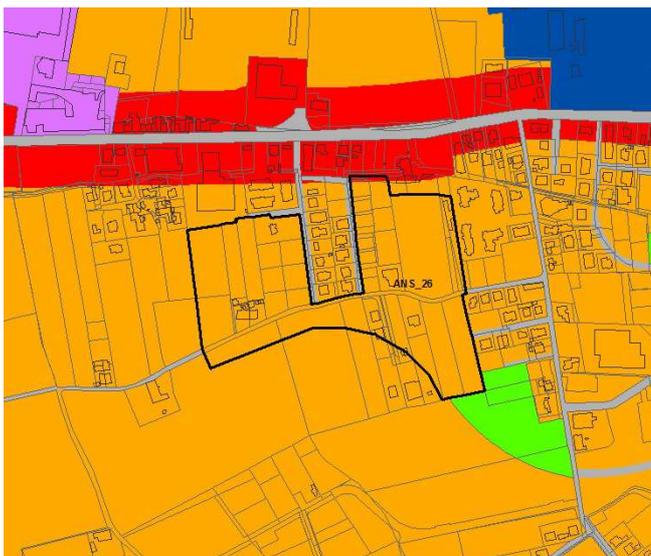
L'areale, sebbene piuttosto ampio e attualmente inserito in un contesto urbano che determina una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

Vista l'ampiezza dell'areale, da valutare l'efficienza e la sufficienza delle reti esistenti rispetto all'ulteriore carico previsto.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS26, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

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

- da 55 a 60dBA di periodo diurno per l'intero areale in esame
- da 50 a 55dBA di periodo notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA per la porzione sud ovest dell'areale

L'areale parrebbe quindi presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

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

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

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS26 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

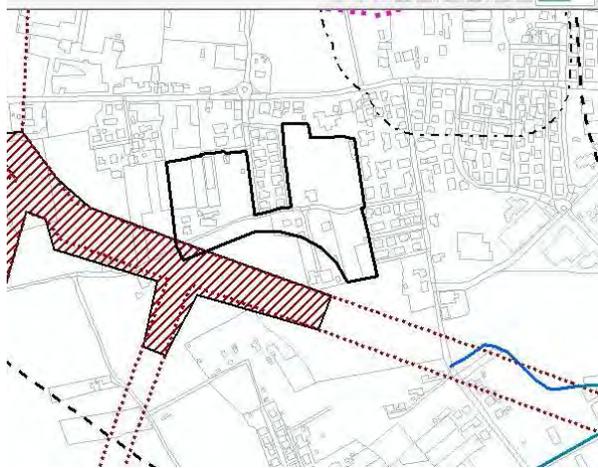
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

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



LEGENDA

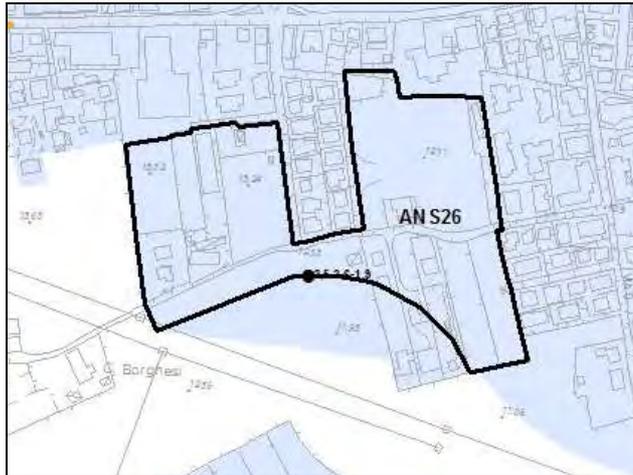
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

Alluvioni frequenti

Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

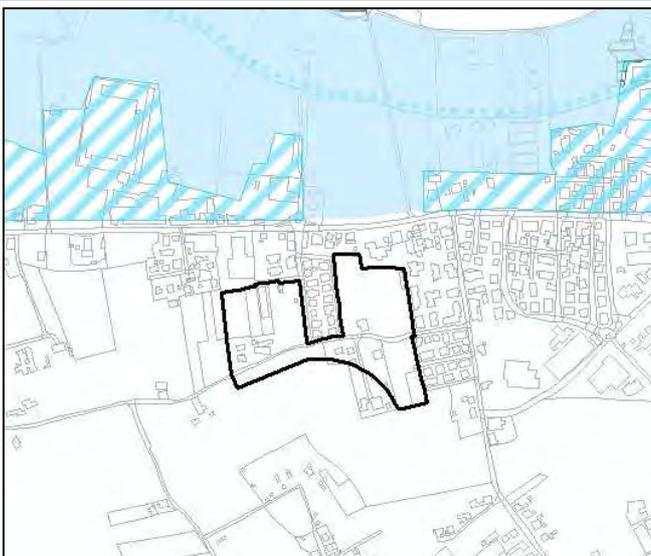
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

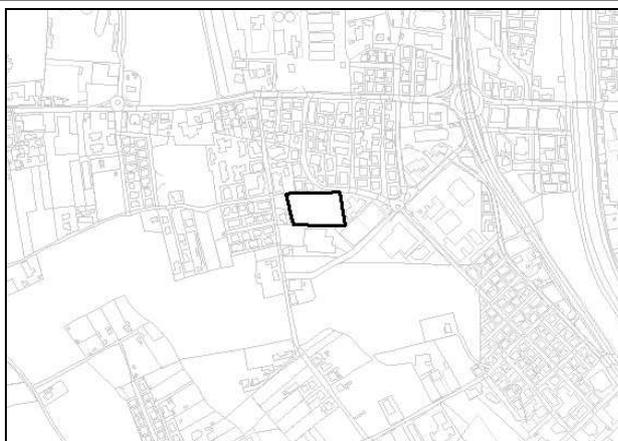
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relativi alla rete ecologica.

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

AREALE ANS 27



Localizzazione ambito

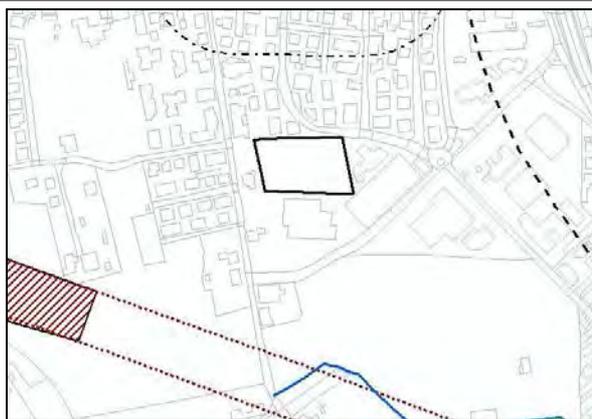
L'areale è ubicato in prossimità della via Villagrande e della via San Leo.

Descrizione

L'areale ANS27 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS27, avente una superficie di circa 6300 mq, appare oggi come una piccola area incolta ed abbandonata, interclusa nel tessuto urbano esistente. Il previgente PRG aveva già riconosciuto all'area una certa potenzialità edificatoria.</p> <p>Trattandosi di un'area libera in un contesto residenziale esistente la previsione di un ambito prevalentemente per dotazioni territoriali è certamente coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 24 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è in posizione defilata e interna, in affaccio su Via San Leo e Via Villagrande. A poca distanza sono comunque raggiungibili sia la Via Marechiese che la SS16.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che confliggono con il comparto in oggetto.

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

4.2 RETI TECNOLOGICHE

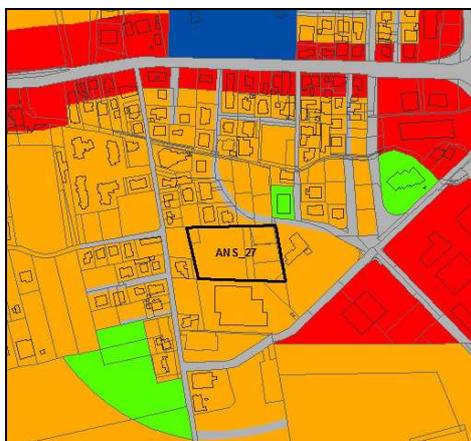
L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza è

presumibile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

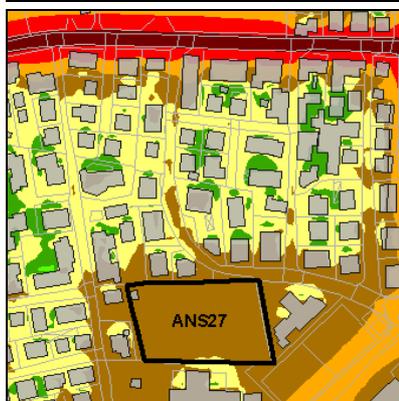
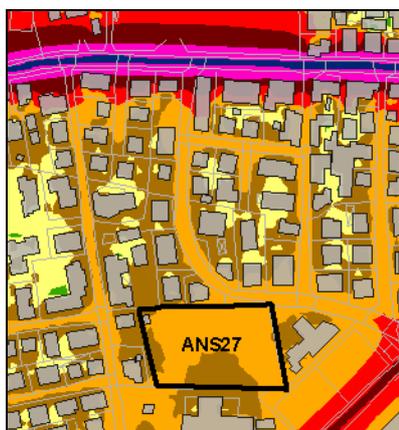
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS27, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha

portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60dBA di periodo diurno
- da 50 a 55dBA di periodo notturno

L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS27 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono

associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

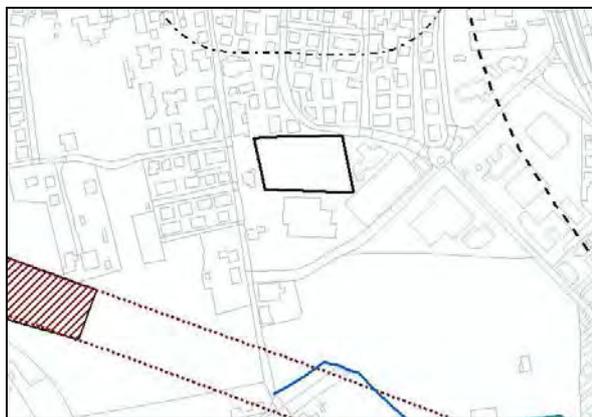
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

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



LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

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

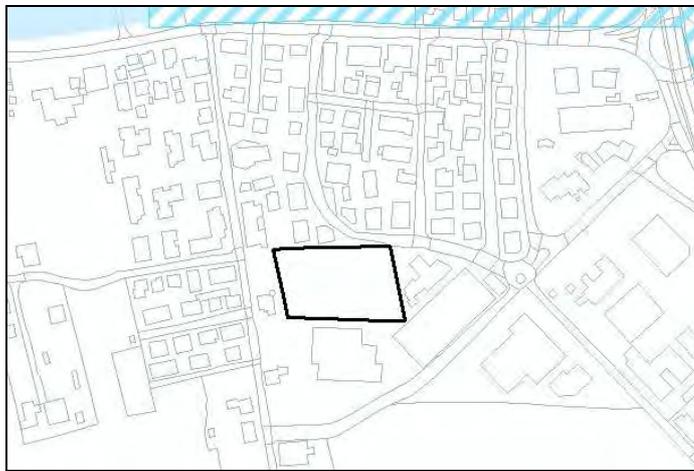
1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non conflige con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

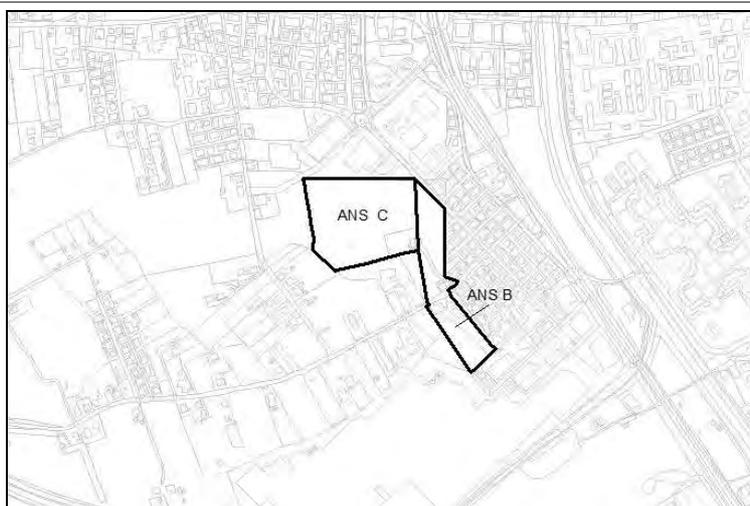
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relativi alla rete ecologica.

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

AREALE ANS 28



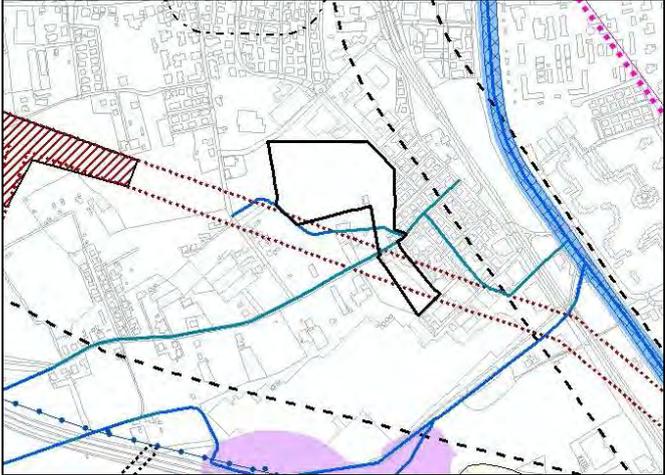
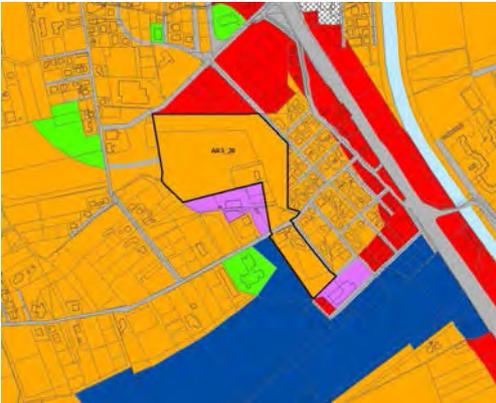
Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Padulli.e della via Tristano e Isotta.

Descrizione

L'areale ANS28 risulta costituito da due sub-ambiti: ANS.B "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali", nella porzione sud, ANS.C "Ambiti inedificabili" nella porzione nord.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di mq 51.800 circa, si trova in una zona periurbana di Rimini, all'interfaccia tra l'urbanizzato e le aree agricole residue, che ancora resistono tra il capoluogo e l'A14. L'area relativa all'ANS B era già prevista edificabile nel PRG previgente.</p> <p>I terreni su cui si prevede di realizzare delle previsioni insediative contenute nell'ANS28, sono attualmente terreni prevalentemente di tipo agricolo, non pienamente interessati da urbanizzazioni e strutture insediative.</p> <p>La tipologia di previsioni insediative in oggetto, a prevalenza di nuove dotazioni territoriali, risulta quindi un potenziale fattore di equilibrio tra una destinazione residenziale spinta ed il mantenimento dello status quo, che peraltro risulta ormai incongruo dal punto di vista urbanistico, vista la quasi totale chiusura di questa porzione di territorio rispetto a ciò che sta aldilà del tracciato autostradale.</p> <p>Quindi, dal punto di vista urbanistico, la scelta insediativa definita nel PSC per questo areale appare coerente rispetto al contesto in cui viene a trovarsi.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 73 abitanti teorici, da insediare esclusivamente sull'ANS B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>La viabilità principale a cui può fare riferimento l'ANS28, è riconducibile alla SS16, per il resto l'accessibilità dell'areale è garantita da strade di quartiere, come Via Tristano e Isotta e Via Gioconda, e strade di attraversamento minori come Via Padulli.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'immagine mostra come il comparto sia interessato da due elettrodotti a 132 kV e dalla relativa fascia di rispetto individuata come DPA. Questo vincolo è comunque indicativo, dal momento che la nuova normativa in materia di inquinamento elettromagnetico, richiede una distanza di prima approssimazione da calcolarsi caso per caso, richiedendola direttamente all'ente gestore dell'elettrodotto.</p> <p>E' presente quindi, su quella piccola porzione di comparto, un elemento da considerarsi fortemente condizionante per le previsioni insediative; esternamente ad esso non esistono elementi condizionanti.</p> <p>Per questo elemento di vincolo, è possibile prevedere diverse soluzioni di mitigazione: interrimento dell'elettrodotto, spostamento dell'elettrodotto o dislocazione degli edifici all'interno dell'areale tale da non interferire con il vincolo. Da evidenziare peraltro che il doppio elettrodotto individuato, interferisce nella zona anche con edifici residenziali esistenti, ragion per cui dovrebbe essere realizzato un apposito progetto di risanamento degli elettrodotti stessi.</p> <p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>L'areale, pur essendo sostanzialmente localizzato su terreni agricoli o comunque privi di urbanizzazioni, si trova a stretto contatto con l'urbanizzato denso della periferia est di Rimini ed ha quindi facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.</p>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS28, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p>

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- da 55 a 60dBA di periodo diurno
- da 50 a 55dBA di periodo notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA per le porzioni ovest dello stesso

L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS28 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

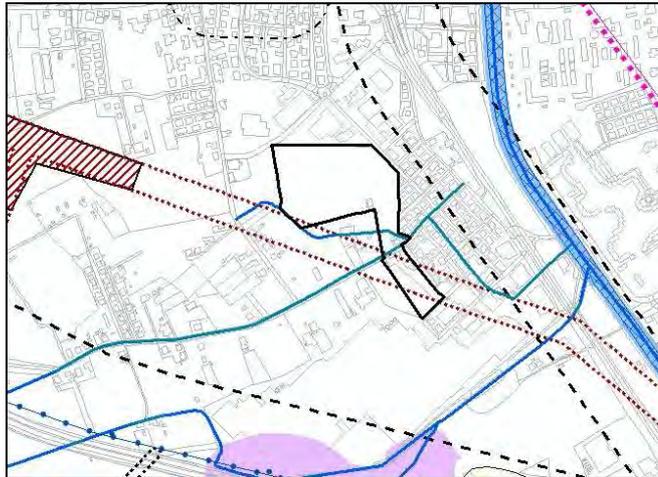
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE

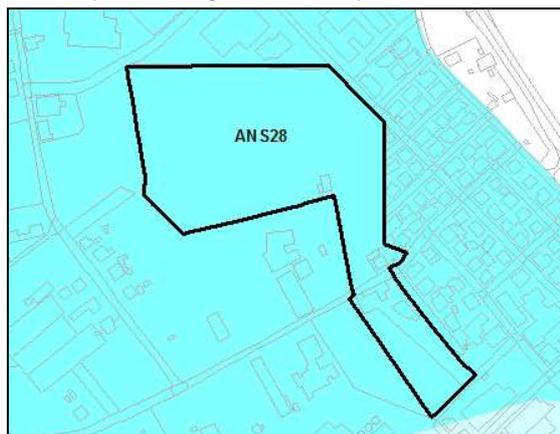


Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili, lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Una parte del comparto è interessata altresì da due brevi tratti di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore. Tali elementi lineari sono escludenti per il tratto interessato.

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



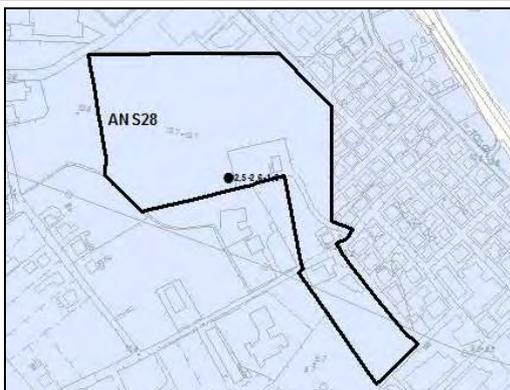
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

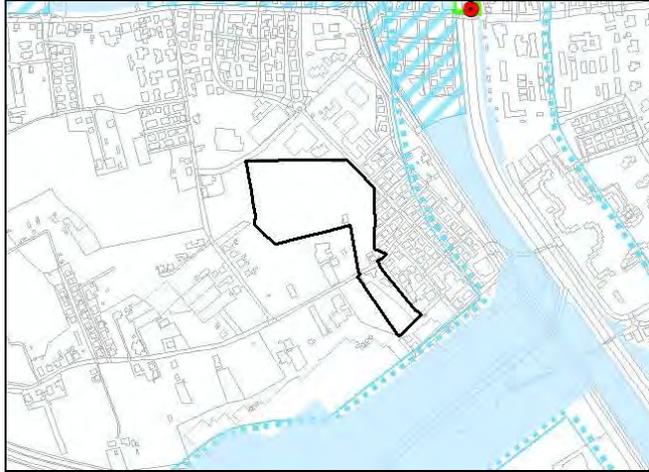
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "*[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile*" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

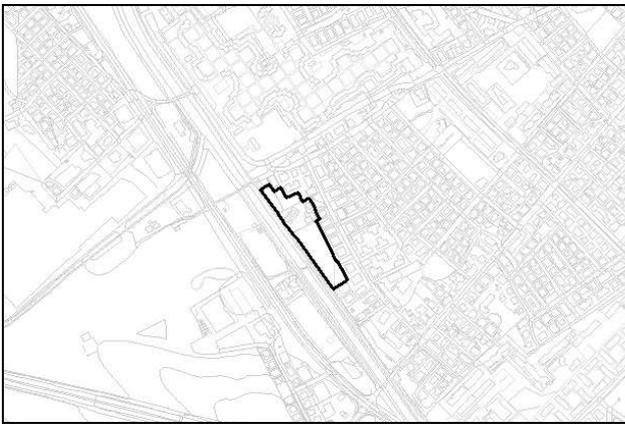
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 29



Localizzazione ambito

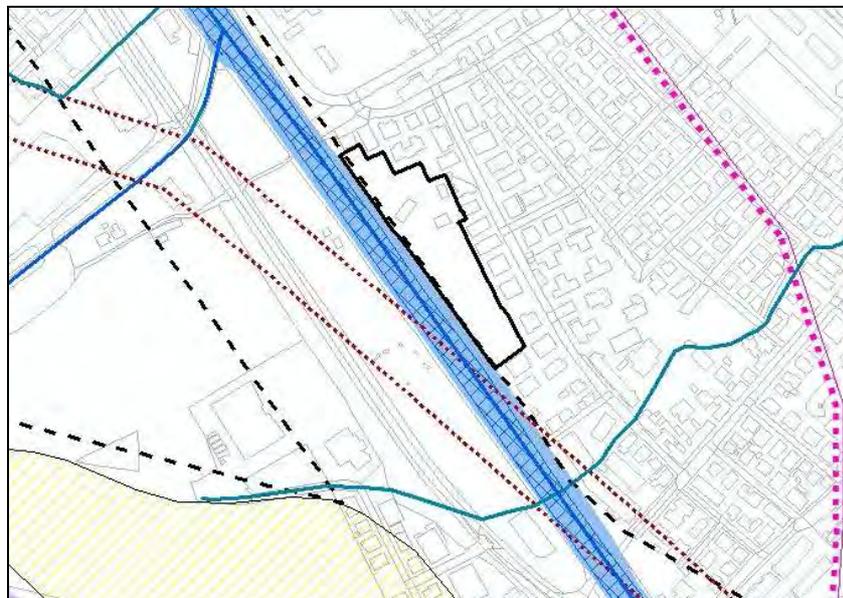
L'areale si trova ubicato in prossimità della SS16 e della via Covignano, in adiacenza al canale Ausa.

Descrizione

L'areale ANS29 è un ANS.C ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale, con una superficie di circa 13.400 mq, previsto come ANS.C, si colloca in prossimità del canale che si congiunge con il Fiume Marecchia. Risulta pertanto corretta e coerente la caratterizzazione ad ANS_C dell'ambito in oggetto.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'area è garantita dalla rete stradale di quartiere via del Crocificio e via di Mezzo e, a poca distanza, dalla presenza di Via Covignano che funge da collegamento verso il centro e in uscita da esso.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'ambito non insistono elementi infrastrutturali e antropici che condizionano le previsioni insediative.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza ha facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS29, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

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

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

- per il periodo diurno da 60 a 65dBA,
- per il periodo notturno da 55 a 60dBA

L'areale parrebbe presentare forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare presente lungo la SS16..

L'areale non risulta idoneo ad ospitare destinazioni residenziali.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS29 risulta caratterizzato, da forti criticità acustiche.

Vista l'importanza di tali criticità al fine di ovviare alle stesse si rimanda ad uno studio più accurato dell'area nella quale si tenga in considerazione anche del suo reale utilizzo e si valutino i più appropriati interventi di mitigazione.

Si dovrà comunque limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali:, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva come indicato in tavola PSC.3 del PSC, la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

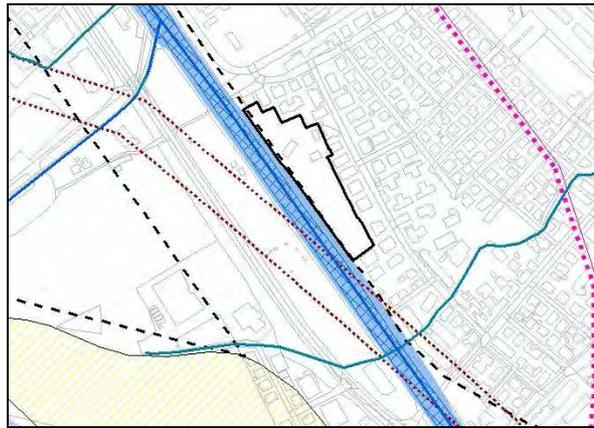
traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

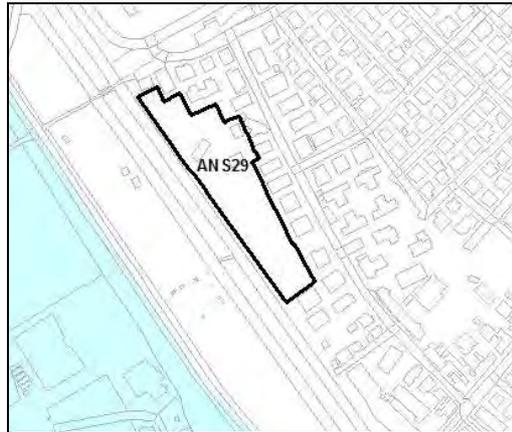
5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

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



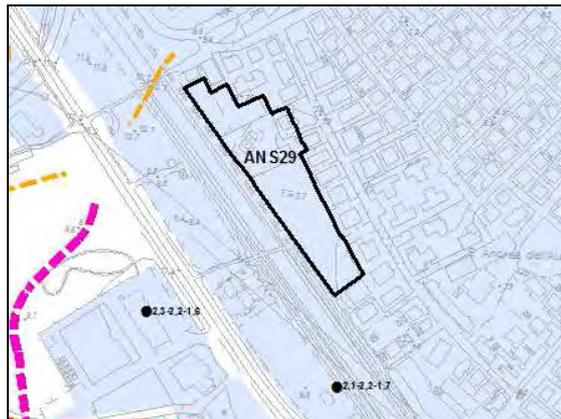
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



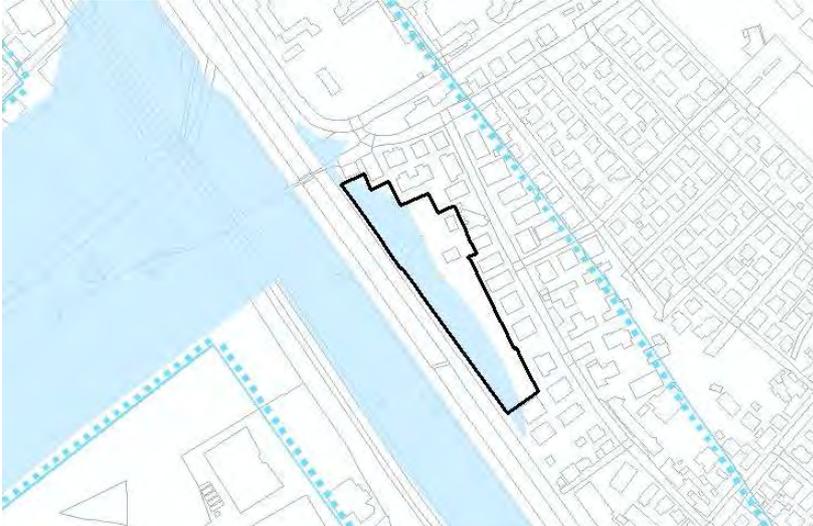
In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello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

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

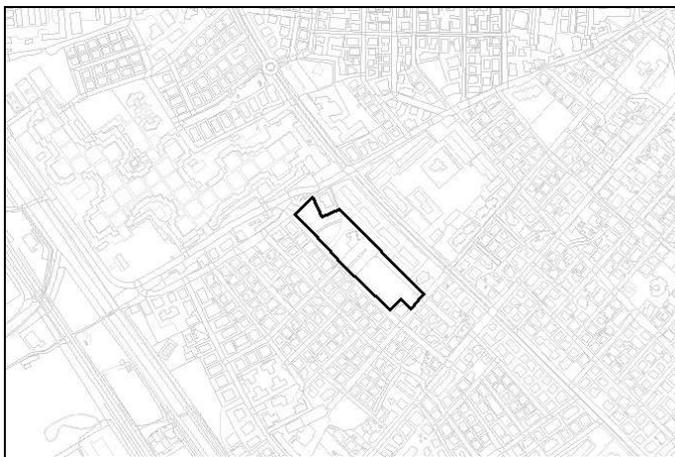
- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

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

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

	<p>Locale – RSL.</p> <p>Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.</p> <p>L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.</p>
	<p>5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE</p>  <p>Parte del comparto è ricompreso nella zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.</p> <p>Questo elemento di vincolo non può ovviamente pesare su previsioni insediative non consentite all'interno di questo ANS.</p> <p>5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p>Si richiama l'area di tutela dei caratteri ambientali del Fiume Marecchia, già vista nel precedente riquadro.</p>

AREALE ANS 30



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Planco e la via Boninsegni.

Descrizione

L'areale ANS30 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	L'areale, con un'estensione pari a circa 15.000 mq, appare come un'area di completamento del territorio urbano consolidato, di conseguenza la scelta urbanistica relativa a questo ANS appare coerente con il territorio in cui è stata inserita. Definendo quindi dotazioni territoriali quantitativamente e qualitativamente consoni al contesto urbano interessato.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 58 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'area è garantita dalla rete stradale di quartiere, via Boninsegni, via Filippo Re e, a poca distanza, dalla presenza di Via Jano Planco che funge da collegamento verso il centro e in uscita da esso.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti dovuti ad elementi antropici e infrastrutturali.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza ha facile

accesso alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

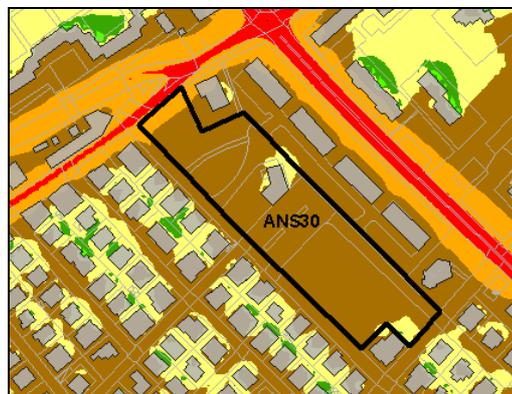
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS30, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

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

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha

portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 55 a 60dBA, con punte di 65 in prossimità della via Boninsegni e di Mezzo
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA con punte di 60dBA in prossimità della via di Mezzo

L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare (in particolare in riferimento alla via Planco e di Mezzo) relativamente al periodo notturno.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS30 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

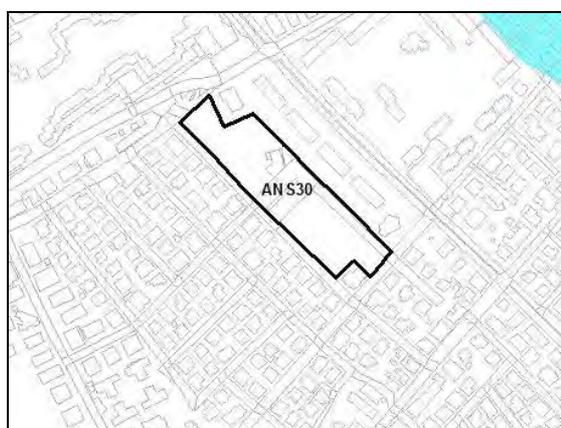
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire

gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

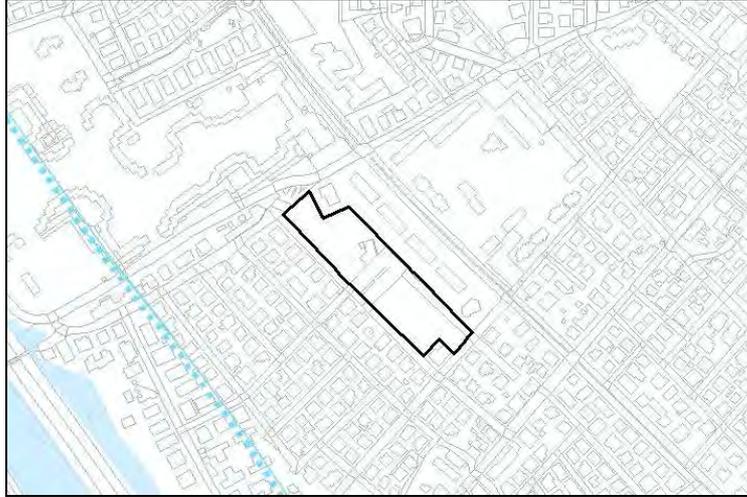
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



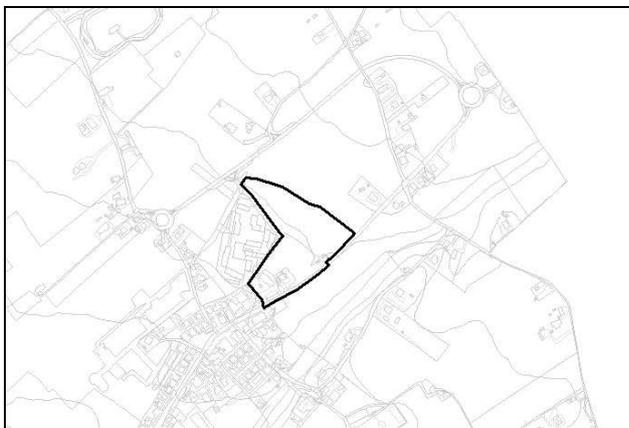
Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti dovuti ad elementi del paesaggio o a beni culturali-architettonici.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

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

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

AREALE ANS 31



Localizzazione ambito

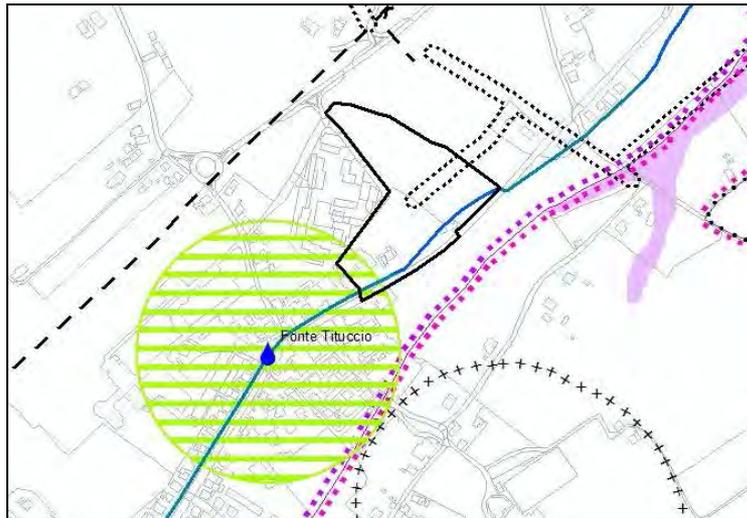
L'areale si trova ubicato tra la via Marecchiese, Cupa e Saporì.

Descrizione

L'areale ANS31 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'ANS31, avente una superficie di circa 37.300 mq, si inserisce nella porzione rurale a nord-est di Corpolò, in quello che a tutt'oggi è un territorio agricolo. Tale area era già prevista in espansione dal precedente PRG.</p> <p>Il territorio urbano a cui si dovrebbe connettere l'areale in oggetto ha caratteristiche prettamente residenziali, di conseguenza, sebbene vi sia un notevole cambio d'uso tra l'agricolo attuale e il residenziale, la scelta fatta per questo areale risulta essere urbanisticamente coerente rispetto all'ambito urbano di Corpolò in quanto si configura quale prolungamento ed ampliamento dell'edificato esistente.</p> <p>Queste valutazioni sono da approfondire rispetto alla necessità di mantenere o migliorare il livello degli standard e dei servizi pro capite, al netto della realizzazione dei nuovi areali di espansioni individuati sull'abitato di Corpolò.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 320 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 391 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>L'accessibilità all'areale è individuabile ad oggi nel solo asse della Strada Statale Marecchiese. Lo sviluppo infrastrutturale dell'ANS31, individuerà la rete stradale interna al comparto e le modalità di collegamento con l'esistente.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito è interessato da una linea a media tensione e relativa fascia di rispetto, da confermare comunque secondo quanto richiede la normativa vigente in materia di DPA.

L'elemento riscontrato è di natura escludente per le previsioni insediative.

Rispetto alla risoluzione della problematica relativa alla fascia di rispetto individuata, si possono definire le seguenti possibilità: disposizione degli edifici internamente all'ambito tale da evitare contatti con la fascia di rispetto, interrimento dell'elettrodotto o suo spostamento.

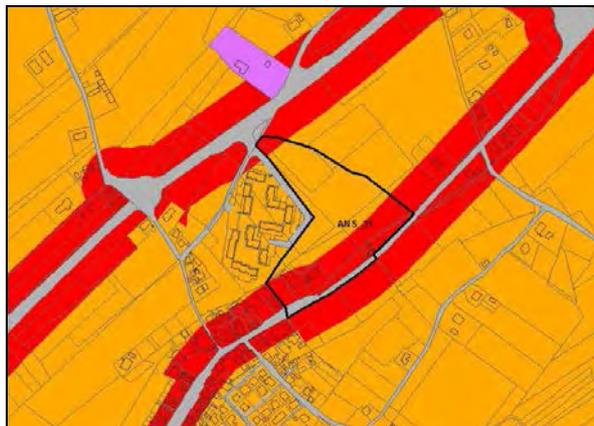
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è localizzato a ridosso dell'abitato di Corpòlo e, come si può osservare anche nella precedente immagine, pur trattandosi attualmente di una zona di aperta campagna, sono facilmente raggiungibili e accessibili le reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

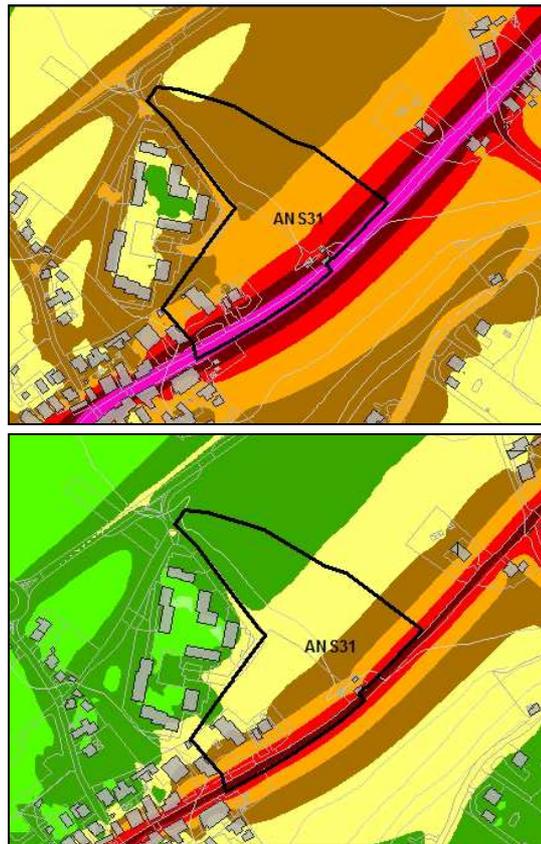
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS31, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)	
Leq ≤ 35	Light Green
35 < Leq ≤ 40	Green
40 < Leq ≤ 45	Dark Green
45 < Leq ≤ 50	Yellow
50 < Leq ≤ 55	Orange
55 < Leq ≤ 60	Light Orange
60 < Leq ≤ 65	Red
65 < Leq ≤ 70	Dark Red
70 < Leq ≤ 75	Magenta
Leq > 75	Blue

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e fino a 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA con valori tra i 55 ed i 60dBA in prossimità della via Marecchiese.

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Marecchiese. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, vista la distanza non dovrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS31 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale e di eseguire una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo nel periodo notturno.

Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc. Sarà necessario poi

Una breve annotazione riguarda porzione di areale con destinazione ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extrasidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

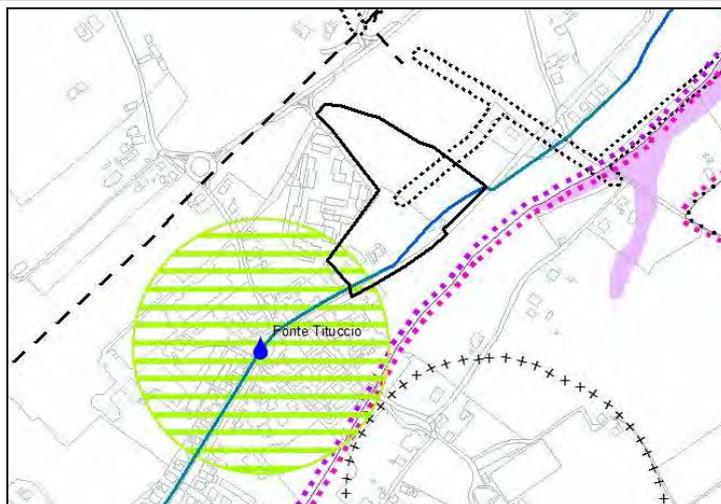
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE- IDRAULICHE



Il comparto è interessato interamente dall'area di ricarica diretta della falda acquifera, denominata ARD, di cui all'articolo 3.4 delle NdA del PTCP.

E' visibile inoltre un elemento lineare, relativo al reticolo idrografico minore.

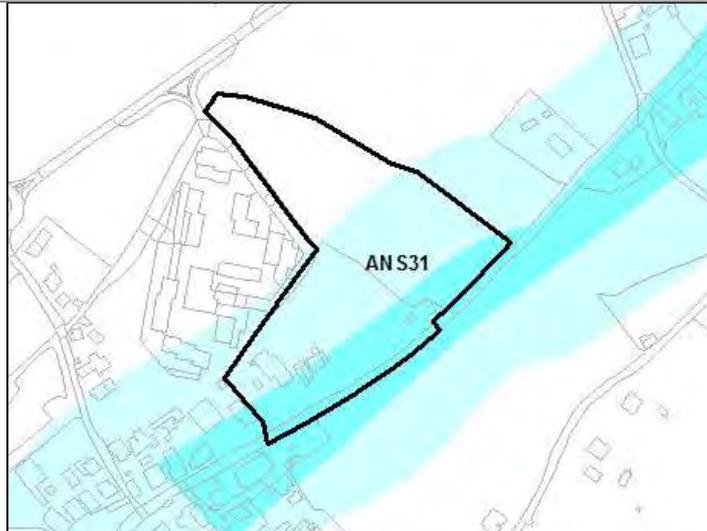
Ultimo elemento interessato da una piccola porzione del comparto è quello rappresentato dall'area di rispetto pozzi visibile in figura.

La convergenza dei vincoli e delle tutele posti su questo territorio porta a definirli quantomeno come elementi areali che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi.

Il tipo di tutela relativo all'area di ricarica della falda qui presente, in aggiunta alle altre criticità individuate, determina un collegamento diretto con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

Oltre a queste indicazioni, la connessione diretta del terreno superficiale con la falda sottostante, rende ancor più critico il posizionamento di ambiti insediativi sopra di esso. E' opportuno quindi che vengano definite prescrizioni e soluzioni progettuali tali da evitare l'interazione con gli strati di suolo al di sotto di 1,5 m, dimensionando opportunamente manufatti e soluzioni tecnologiche tali da mantenere il più possibile invariato il livello di permeabilità dei terreni nella loro condizione attuale.



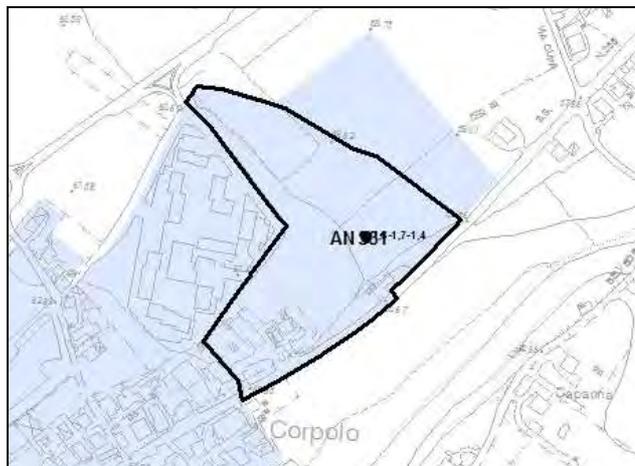
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

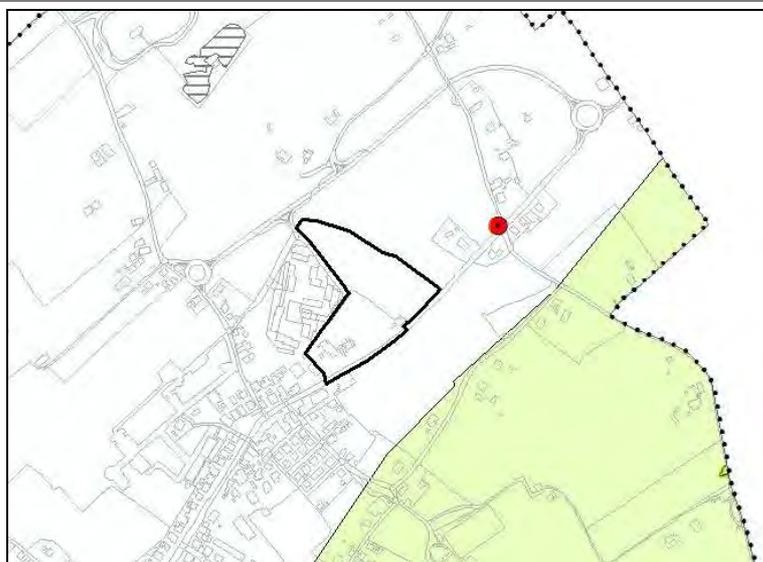
infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



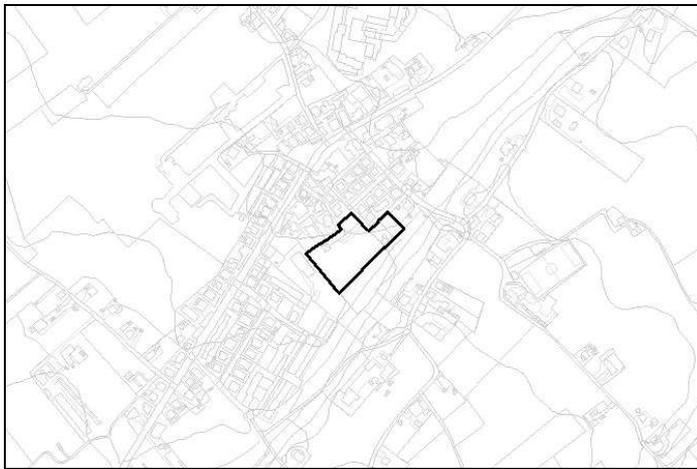
Non si riscontrano elementi aventi rilevanza paesaggistica.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

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

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

AREALE ANS 32



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Marecchiese, e Belvedere (anche se non in diretto affaccio sulle due strade).

Descrizione

L'areale ANS32 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS32, con una superficie di circa 10.500 mq, è collocato nell'urbanizzato denso della località di Corpolò, in un contesto prettamente residenziale. L'introduzione in questo contesto di un ambito di espansione residenziale è dal punto di vista urbanistico coerente. Tale areale era riconosciuto edificabile già dal previgente PRG.</p> <p>Queste valutazioni sono da approfondire rispetto alla necessità di mantenere o migliorare il livello degli standard e dei servizi pro capite, al netto della realizzazione dei nuovi areali di espansioni individuati sull'abitato di Corpolò.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 90 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria più alta rispetto a quella ipotizzata, pari a 0,55 mq/mq, ammettendo un carico massimo di 110 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale è garantita in particolare dalla via Formigiana e su ampia scala dall'asse della Strada Statale Marecchiese.</p>

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

	4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI
	Non si riscontrano condizionamenti di tipo antropico e infrastrutturale sull'ambito in oggetto.
	4.2 RETI TECNOLOGICHE
	L'areale si inserisce quasi totalmente nel contesto urbano di Corpolò, consentendo quindi un certo livello di accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI	5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE
	<p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui di sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS32, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il periodo diurno da 45 a 55dBA - per il periodo notturno da 35 a 45dBA <p><u>L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare,</u> avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.</p> <p>La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.</p>



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

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

Mappatura diurna e notturna

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS32 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto è interessato interamente dall'area di ricarica diretta della falda acquifera, denominata ARD, di cui all'articolo 3.4 delle NdA del PTCP.

Ultimo elemento interessato da un'ampia porzione del comparto è quello rappresentato dall'area di rispetto pozzi visibile in figura.

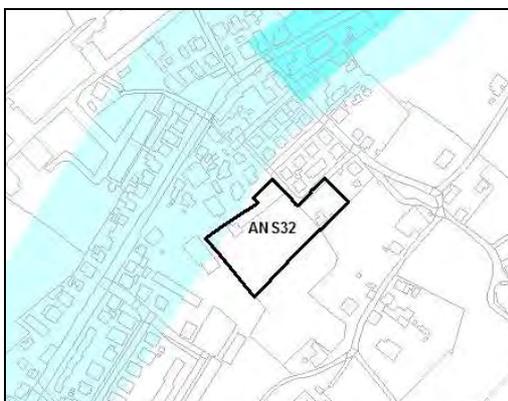
La convergenza dei vincoli e delle tutele posti su questo territorio porta a definirli quantomeno come elementi areali che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi.

Il tipo di tutela relativo all'area di ricarica della falda qui presente, in aggiunta alle altre criticità individuate, determina un collegamento diretto con la falda freatica superficiale.

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

Oltre a queste indicazioni, la connessione diretta del terreno superficiale con la falda sottostante, rende ancor più critico il posizionamento di ambiti insediativi

sopra di esso. E' opportuno quindi che vengano definite prescrizioni e soluzioni progettuali tali da evitare l'interazione con gli strati di suolo al di sotto di 1,5 m, dimensionando opportunamente manufatti e soluzioni tecnologiche tali da mantenere il più possibile invariato il livello di permeabilità dei terreni nella loro condizione attuale.



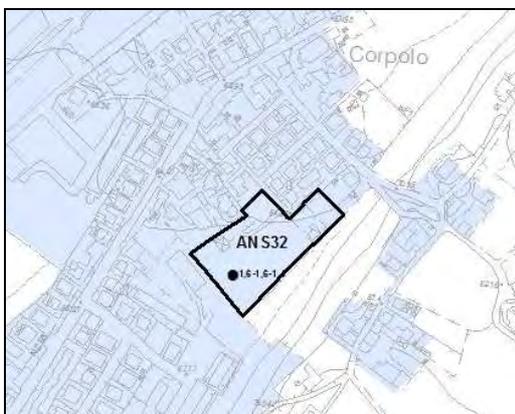
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere

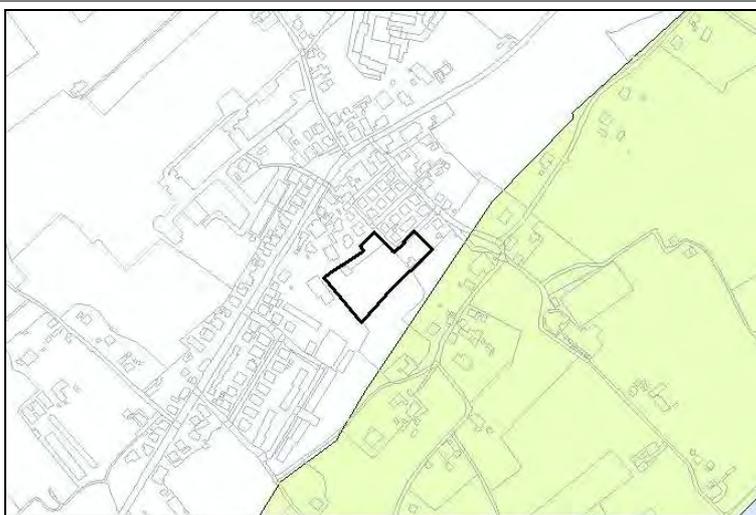
infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

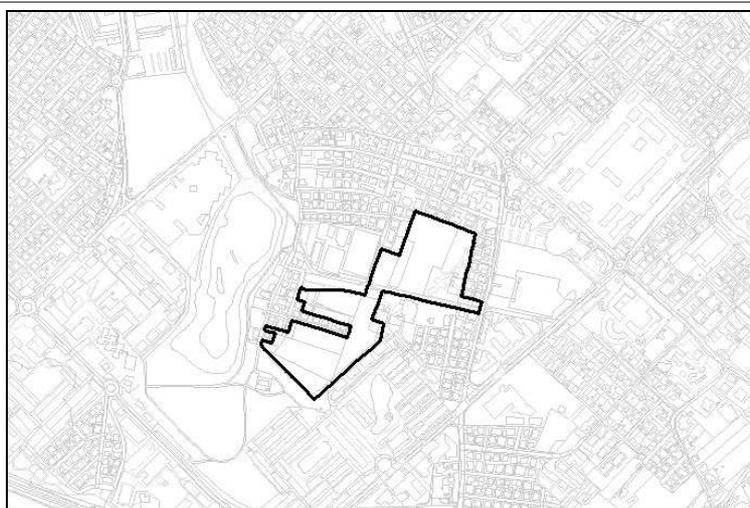


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 33



Localizzazione ambito

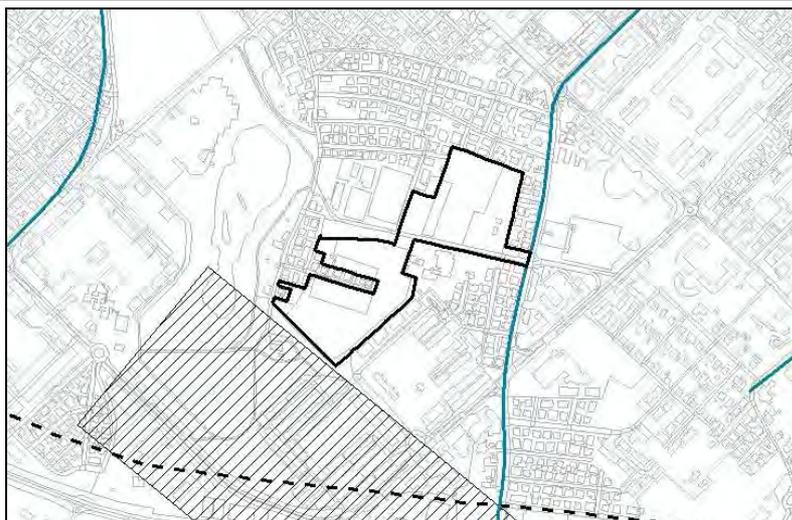
L'areale si trova ubicato tra la via Pananti e Abruzzo, nel quartiere dell'ex Fiera di Rimini

Descrizione

L'areale ANS33 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa mq 71.700, è ad oggi una porzione di area urbana ineditata, interclusa nella zona residenziale ad est del Lago Mariotti. Si tratta di un'area per la quale il PRG previgente aveva riconosciuta una certa potenzialità edificatoria.</p> <p>Vista l'adiacenza al Parco, la natura di ANS.B dell'areale in oggetto definita dal PSC, quindi a prevalenza di dotazioni territoriali con una minima quota parte di nuove residenze, si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbano interessato.</p> <p>Andrà posta particolare attenzione alla porzione di ANS33 in prossimità della zona verde prospiciente lo specchio d'acqua, in modo da realizzare una continuità ed uno sbocco fruibile anche per le nuove residenze e raggiungibile da quelle esistenti.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 273 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è posizionato in una parte della città in cui vanno ad intersecarsi diversi importanti assi di collegamento con il centro, con la fascia costiera e con l'entroterra: Strada Statale Consolare Rimini San Marino, Strada Statale Adriatica, Via Euterpe, Viale della Repubblica poi Viale Carlo Alberto dalla Chiesa e la Via Flaminia. Come collegamento con la rete viaria principale citata, sono presenti diversi assi stradali minori di quartiere.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito in oggetto non interferisce con elementi infrastrutturali e antropici. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

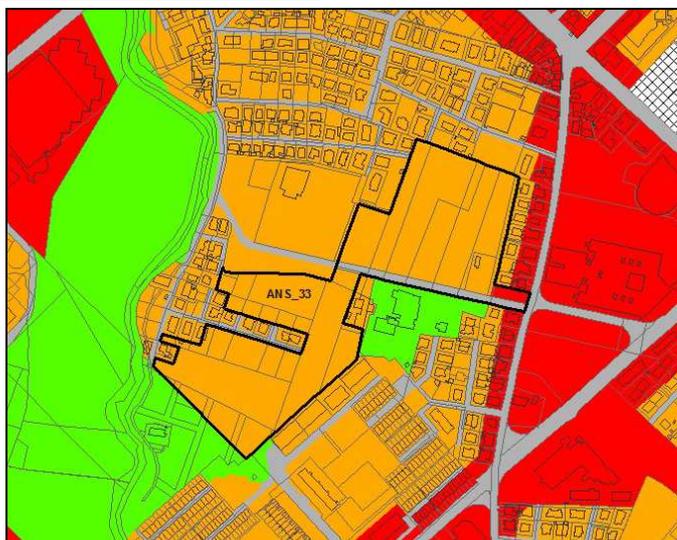
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nella periferia densamente urbanizzata a sudovest del centro di Rimini, ne deriva una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

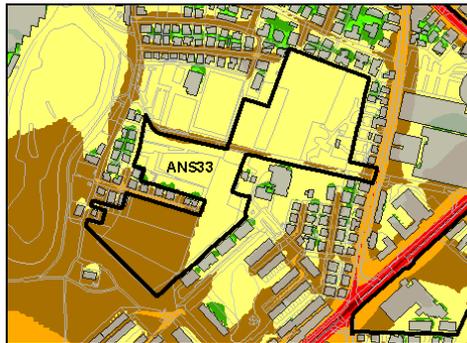
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS33, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 55 a 60dBA
- per il periodo notturno da 45 a 55dBA, mostrando comunque un'ampia zona rispettosa dei 50dBA notturni.

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al solo periodo notturno e sulla porzione d'ambito più a sud.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS33 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da qualche elemento di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

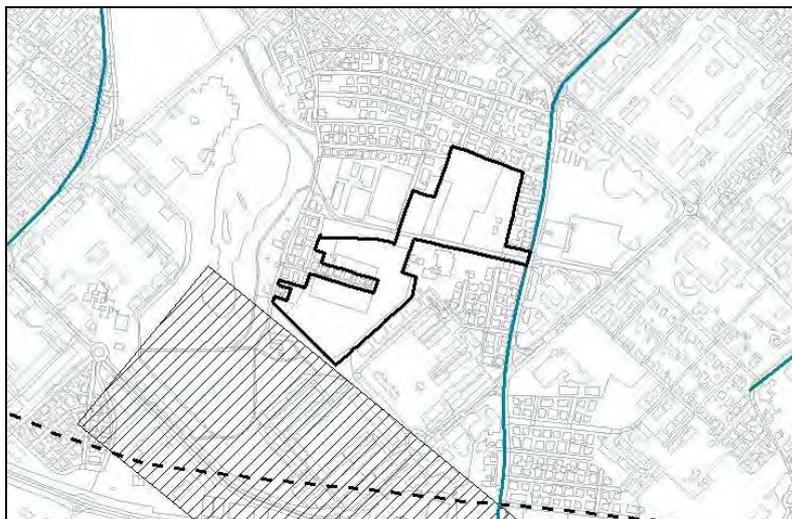
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

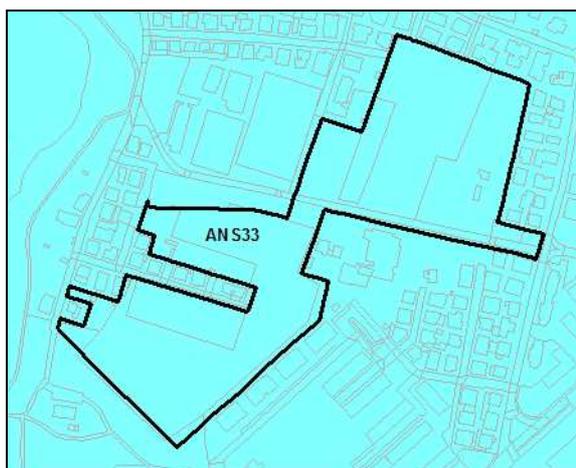
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



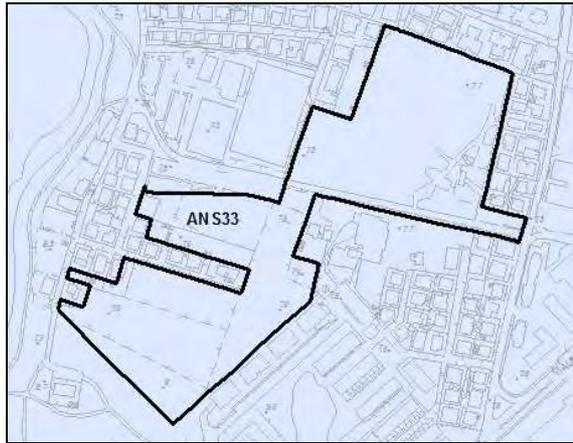
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

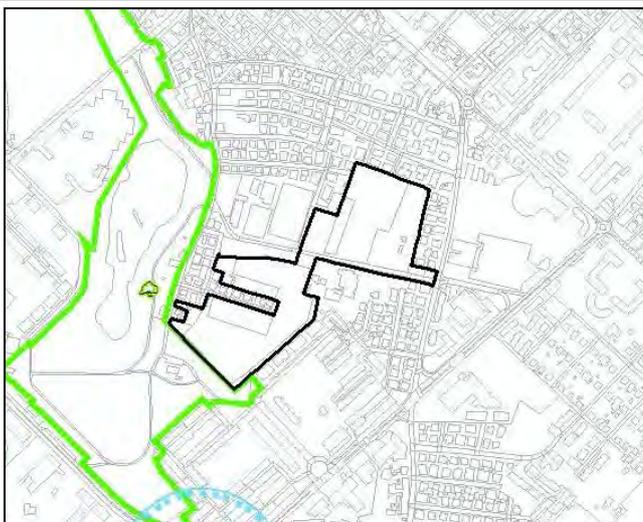
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

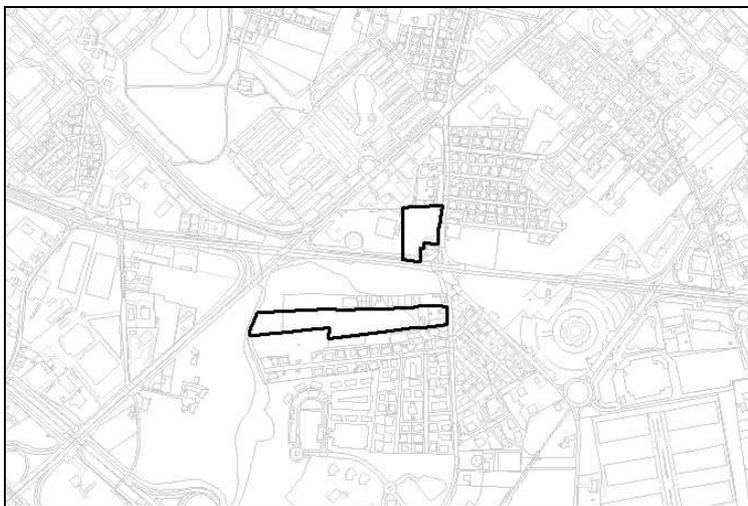
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

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

Ciò nondimeno, è importante evidenziare nuovamente la presenza dello specchio d'acqua noto come "Lago Mariotti", non tanto per la sua importanza ecologica, essendo ormai intercluso nell'urbanizzato di Rimini, quanto per la sua importanza come polmone verde e area cuscinetto rispetto alla densificazione circostante ed al bilanciamento rispetto al carico che le attività antropiche determinano sulle aree fortemente insediate e infrastrutturale.

AREALE ANS 34



Localizzazione ambito

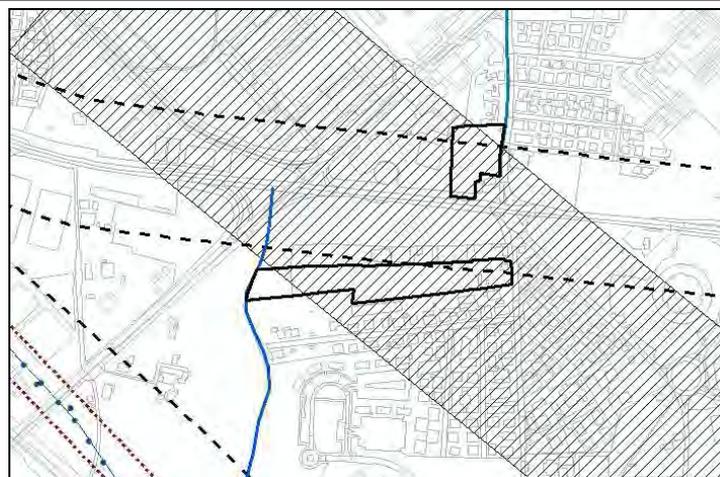
L'areale si trova ubicato nei pressi della SS16.

Descrizione

L'areale ANS34 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	L'ANS34, con una superficie di 30.000 mq, è inserito in un contesto urbano caratterizzato da un sistema insediativo non ancora pienamente compatto e da una rete stradale articolata e costituita da assi stradali di primaria importanza. La tipologia di insediamento previsto per questo ambito di espansione, prevalentemente per dotazioni territoriali, è coerente dal punto di vista urbanistico con il contesto urbano circostante.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 46 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale, come detto sopra, è inserito in un contesto infrastrutturale piuttosto articolato, con diversi importanti assi stradali che circondano l'areale rendendolo facilmente raggiungibile e facilitandone i movimenti da e per l'esterno. In particolar modo si individuano nell'area, la SS16, la SS72, Via Euterpe e Viale della Repubblica, e a poca distanza il casello autostradale di Rimini sud.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Entrambi gli areali di cui si compone l'ANS34, risultano interessati dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16. Il vincolo individuato è

mediamente condizionante per le previsioni insediative, e verrà approfondito nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche.
L'areale è interessato altresì dalla zona di rispetto aeroportuale di tipo C.
Tale vincolo è del tipo mediamente condizionante.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è prospiciente all'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini, di conseguenza è nelle condizioni di avere una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS34, in prima ipotesi, la III classe acustica per la porzione a sud della SS16, mentre è consentito mantenere la IV classe per la porzione a nord.

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





Mappatura diurna e notturna



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

- per il periodo diurno da 60 a 75dBA
- per il periodo notturno da 50 a 70dBA

L'areale parrebbe quindi presentare una criticità acustica importante, in riferimento sia al periodo diurno che al periodo notturno.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS34 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

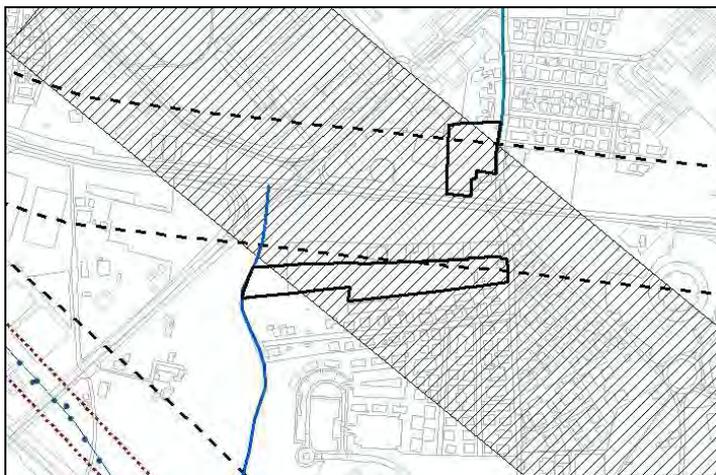
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

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

Infine, l'areale in esame risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS34 e l'area produttiva esistente. (Tale fascia sarà definita in sede di piano particolareggiato sulla base dell'effettivo impatto delle vicine attività produttive).

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'ANS34 non interferisce con alcun elemento di tipo idrogeologico.



LEGENDA

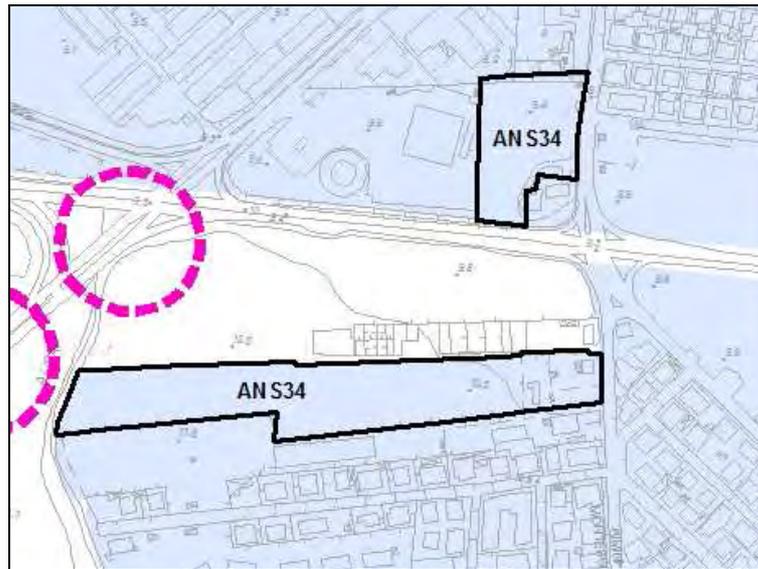
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

 Alluvioni frequenti

 Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

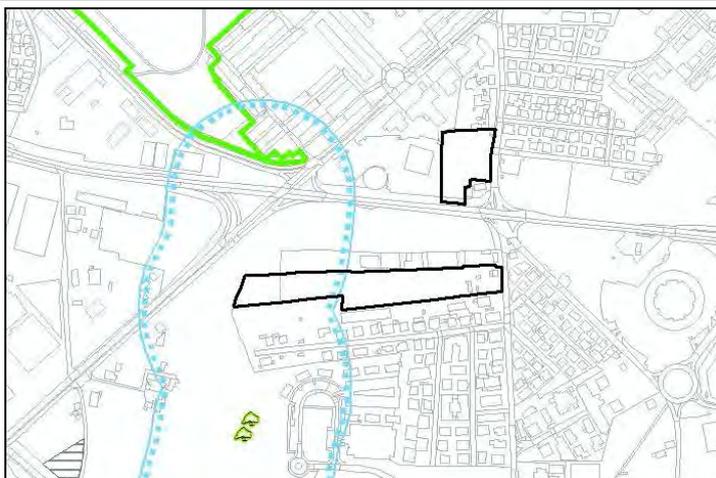
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

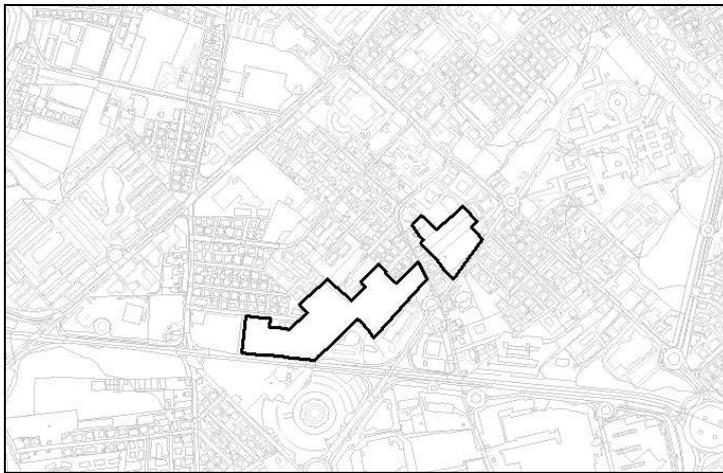


Parte dell'ANS 34 è interessata dal vincolo paesaggistico generato dalle fasce di rispetto fluviale ai sensi dell'art.142 del D.lgs 42/2004.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'areale non interferisce con elementi del sistema naturale e delle reti ecologiche.

AREALE ANS 35



Localizzazione ambito

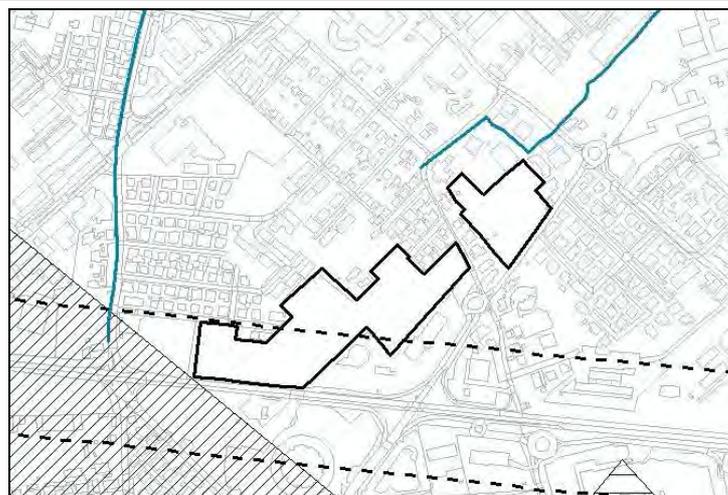
L'areale si trova ubicato tra la SS16 e la via Flaminia.

Descrizione

L'areale ANS35 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, con una superficie di circa 54.800 mq, sebbene appaia tutt'oggi in parte come terreno agricolo ed in parte come terreno abbandonato con piccole formazioni arbustive e boschive, è pienamente inserito e intercluso nell'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini.</p> <p>La tipologia ad ANS.B, che è stata definita per questa porzione di territorio risulta quindi coerente dal punto di vista urbanistico rispetto al contesto in cui si trova.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 209 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'ANS35 è incluso in un ampio areale delimitato da due importanti assi stradali: SS16 e Via Flaminia; inoltre è raggiungibile in breve tempo la SS72 che conduce al vicino casello autostradale di Rimini sud.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

La porzione inferiore dell'ANS35, risulta interessata dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16. Il vincolo individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e verrà approfondito nel riquadro

relativo alle criticità atmosferiche.

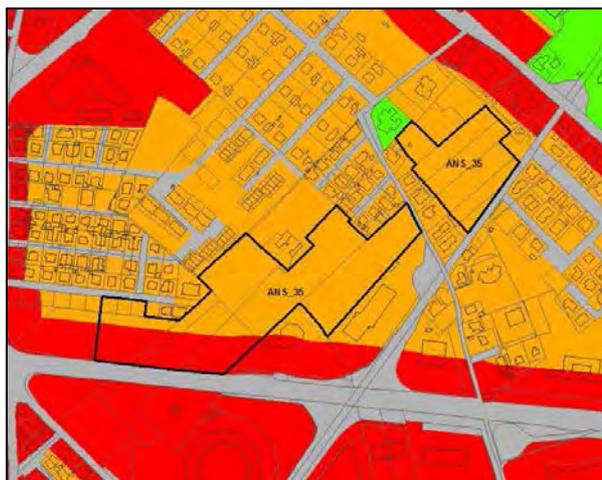
4.2 RETI TECNOLOGICHE

Come detto sopra, l'areale pur nella sua attuale condizione di terreno parzialmente incolto e parzialmente coltivato, si viene a trovare in un contesto urbano denso, che ne facilita l'accesso alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS35, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale, da 60 a 75dBA per la porzione sud dell'areale più prossima alla SS16 e da 60 a 65dBA per la porzione nord est dell'areale in prossimità della via Rodriguez
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per una piccola porzione dell'areale (parte nord dell'ANS35) e da 50 a 65dBA per le porzioni di areale più prossime alla via Rodriguez ed alla SS16



Legenda

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

Leq in dB(A)

Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

L'areale parrebbe presentare importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16 ed alla via Rodriguez.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la SS16 e la via Rodriguez in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, cercando così di evitare l'introduzione sull'area di elementi fisici di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8,

L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS35 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da elementi importanti di criticità.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

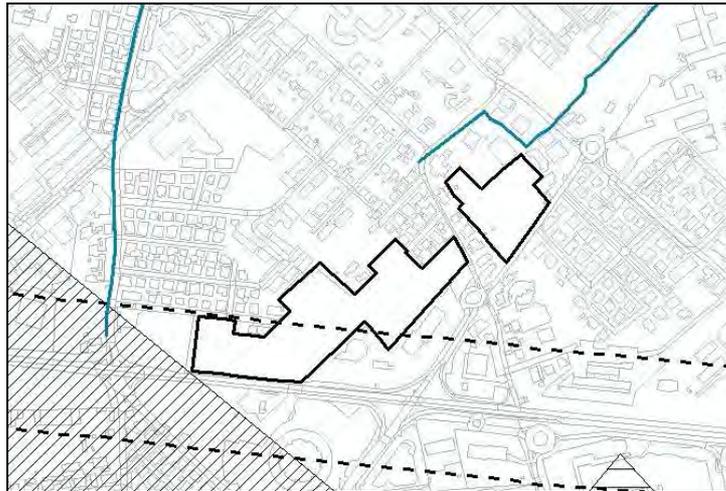
Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della la fascia di rispetto della SS16

indicata da PGQA e PTCP.

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

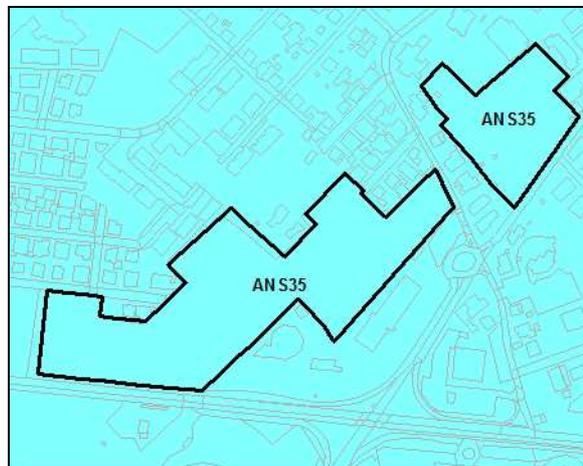
Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



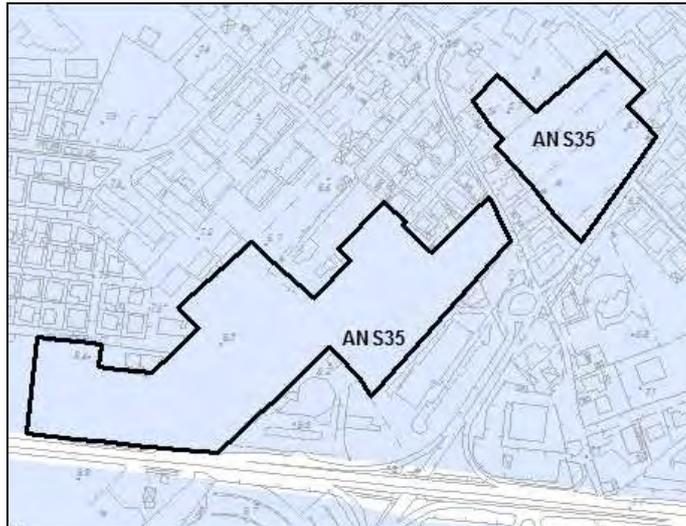
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

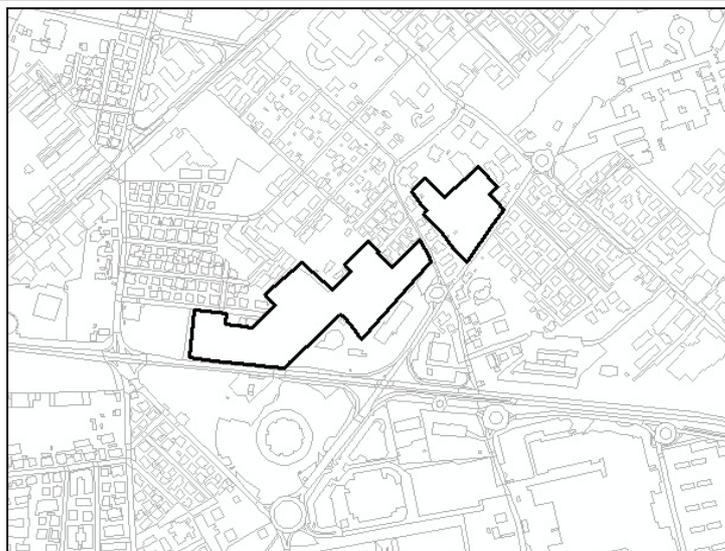
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



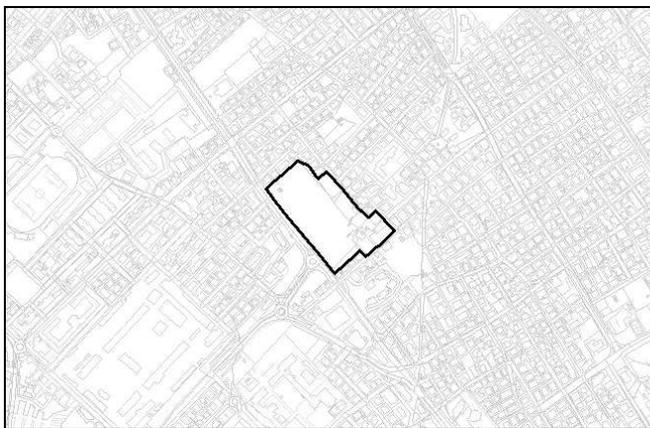
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

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

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

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

AREALE ANS 36



Localizzazione ambito

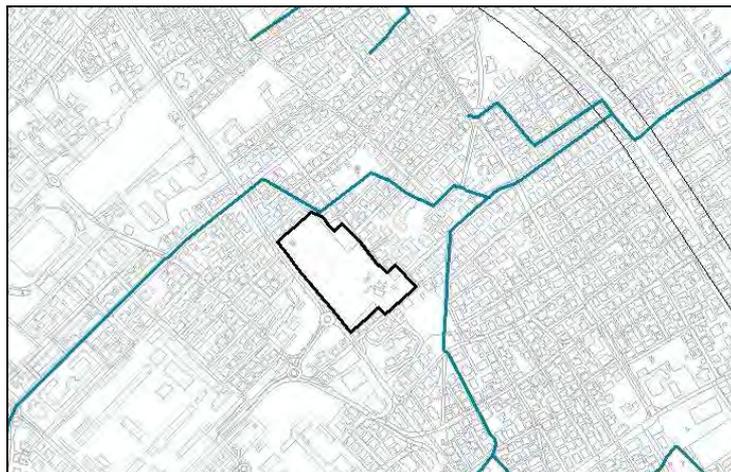
L'areale si trova ubicato tra la via Fucini e la via Giuliani nel quartiere Pascoli.

Descrizione

L'areale ANS36 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	L'ANS36, che presenta una superficie di circa 30.600 mq, si inserisce nel tessuto urbano denso esistente, a sud del centro di Rimini. L'areale risulta attualmente come terreno abbandonato intercluso in un contesto prettamente residenziale. Ne consegue che, la scelta di porre su questa porzione inutilizzata di urbanizzato, un areale a prevalenza di dotazioni territoriali, risulta estremamente coerente dal punto di vista urbanistico e dal punto di vista della vivibilità delle aree residenziali esistenti.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 117 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'accesso principale all'areale in oggetto è dato da Via Giuliani, su cui affaccia l'ANS36. Attorno ad esso è presente il tipico reticolo di strade di quartiere, che non aggiungono comunque nulla al livello di accessibilità dell'areale.

4. ELEMENTI ANTROPICI

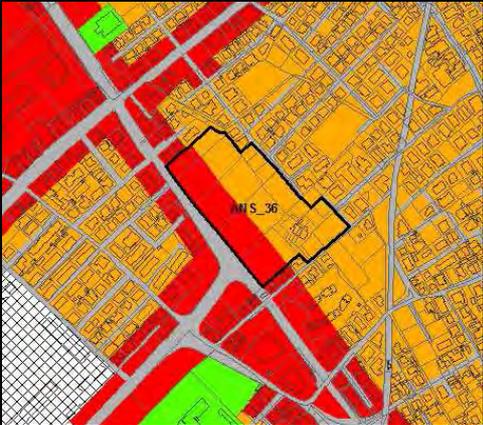


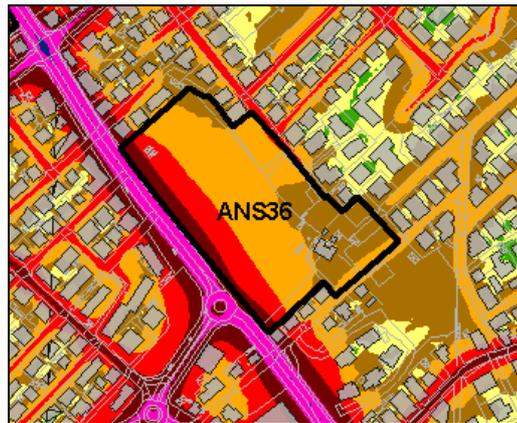
4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.

Il livello di campo elettromagnetico è compreso fra valori che vanno da 1 a 3 V/m, valori comunque non critici, sulla maggior parte del comparto; su di una piccola porzione nell'angolo sudest, è visibile una fascia in cui il campo elettromagnetico sale a valori di quasi 4 V/m, valori comunque ancora inferiori al

	<p>valore di attenzione dei 6 V/m.</p> <p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p> <p>In merito al livello di CEM leggermente al di sopra della media del territorio comunale, è possibile che la causa di questo sia una sorgente emittente nelle vicinanze, visto che i valori indicati sono valori probabili e derivanti da calcolo mediante modello matematico, si consiglia eventualmente un rilievo strumentale in modo da avere un riscontro diretto della reale consistenza e pericolosità del campo individuato.</p>
	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p>
	<p>L'areale è pienamente inserito nell'area urbana di Rimini, ed è di conseguenza ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p>
	<p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS36, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il periodo diurno da 50 a 60dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità della via Giuliani - per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità della via Giuliani



Mappatura diurna e notturna

Legenda

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

Leq in dB(A)

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

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Giuliani.

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

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS36 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità

superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

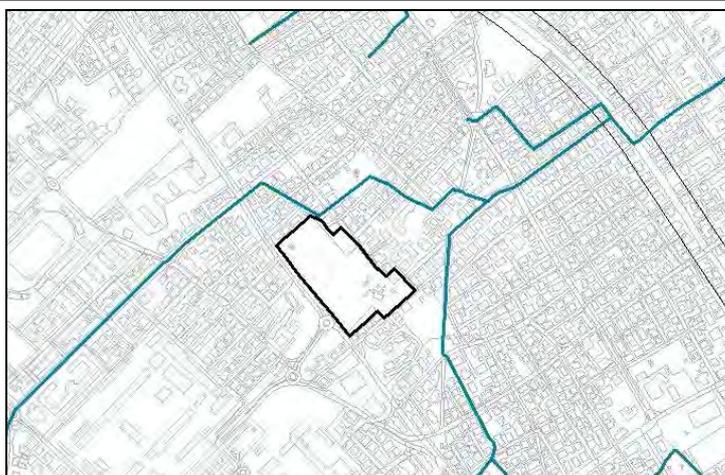
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

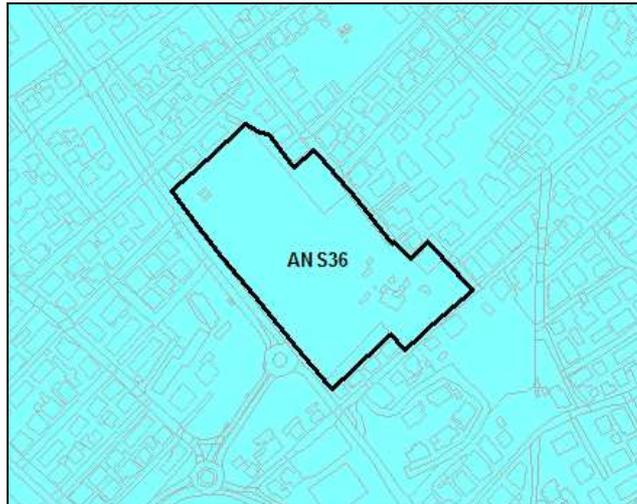
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



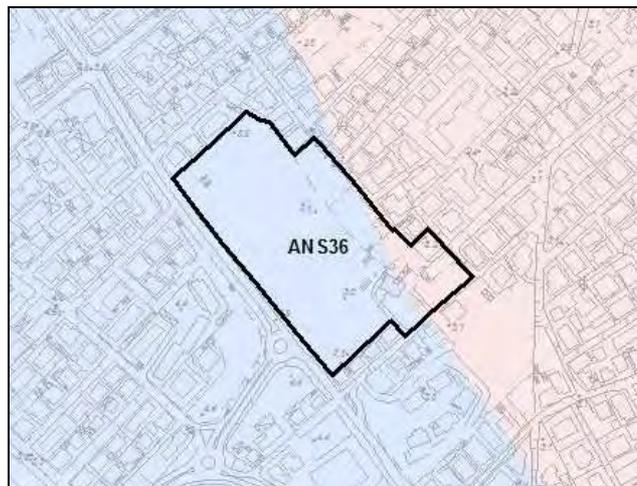
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

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

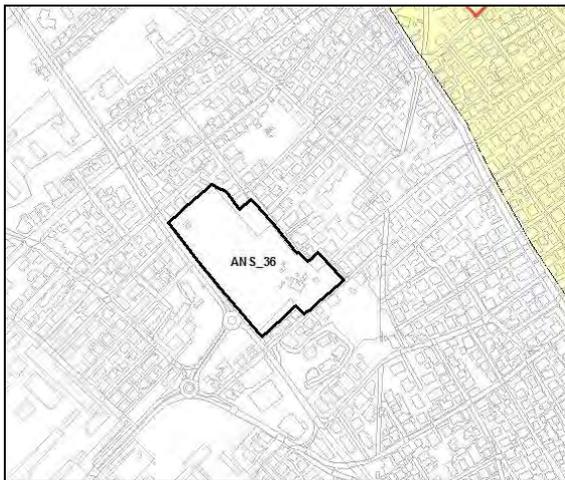
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



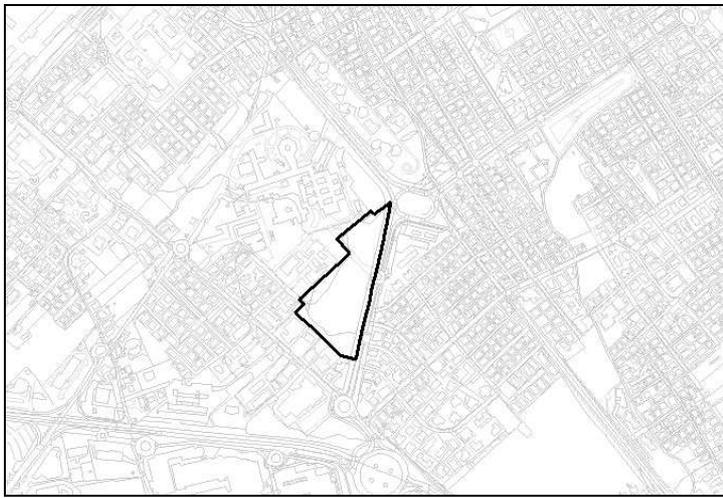
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

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

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 37



Localizzazione ambito

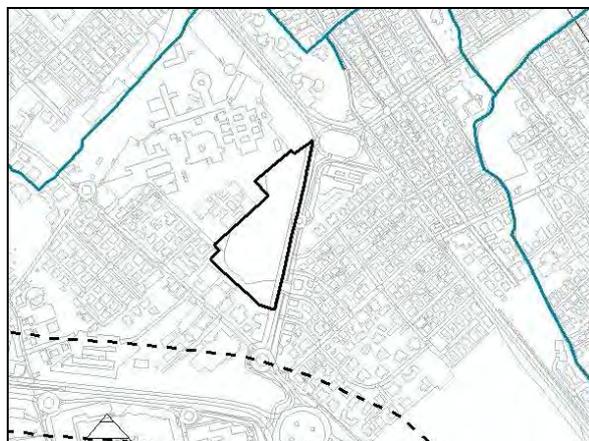
L'areale si trova ubicato tra la via Flaminia e viale Settembrini.

Descrizione

L'areale ANS37 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa 35.000 mq, è inserito nel contesto urbano di Rimini, a sud dell'Ospedale Infermi di Rimini.</p> <p>L'ambito territoriale è quindi piuttosto particolare vista la stretta connessione dell'areale con una struttura sanitaria importante ed estesa, peraltro in ampliamento, come l'ospedale Infermi.</p> <p>L'area era riconosciuta dal PRG previgente, come area edificabile.</p> <p>La scelta del PSC di posizionare un'areale a prevalenza di dotazioni territoriali in questo punto e su di una superficie attualmente inutilizzata, appare una scelta coerente sia dal punto di vista urbanistico che dal punto di vista della semplice vivibilità territoriale.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 134 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale gode della stretta connessione con Via Flaminia, Viale Settembrini e della vicinanza con la SS16.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI

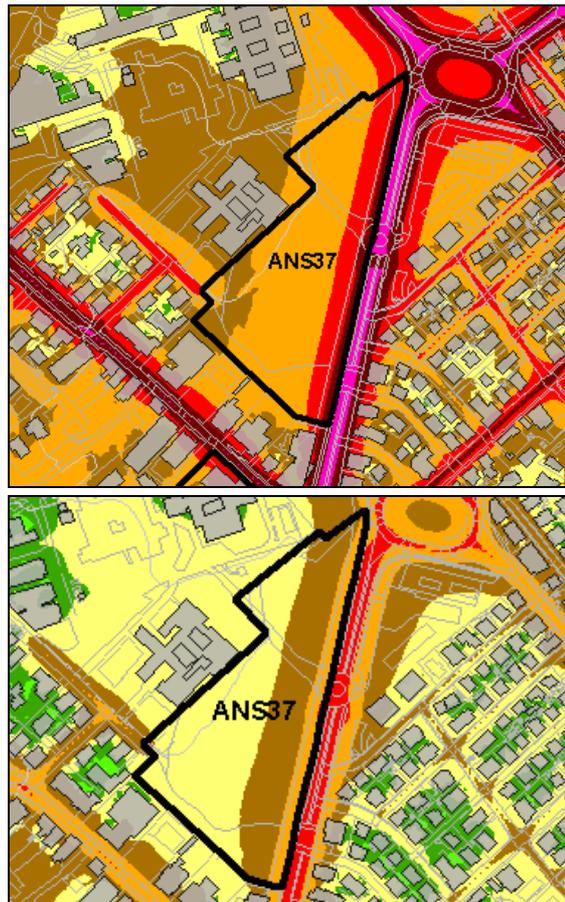


4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.

	<p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>
	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>La posizione dell'areale, si avvantaggia della stretta connessione con l'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini, facilitando da questo punto di vista la connessione con le reti tecnologiche esistenti.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p>
	<p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS37, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi agli areali ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il periodo diurno da 50 a 60dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità di viale Settembrini - per il periodo notturno da 45 a 50dBA per parte dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità di viale Settembrini



Mappatura diurna e notturna

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Settembrini

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

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS37 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

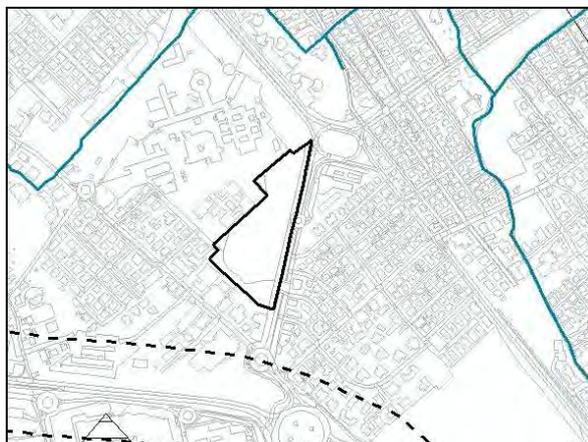
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

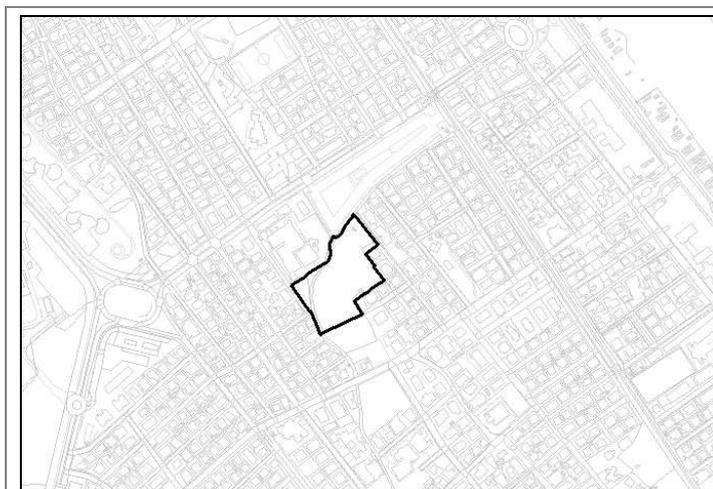
- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

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

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

	<p>Locale – RSL.</p> <p>Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.</p> <p>L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.</p>
	<p>5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE</p> <div data-bbox="673 613 1238 1057" data-label="Image"> </div> <p>L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.</p> <p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p> <p>5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p>L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.</p> <p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

AREALE ANS 38



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Ercole Morselli e via Dossi.

Descrizione

L'areale ANS38 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale in oggetto, con una superficie di circa 14.000 mq, è inserito in un contesto abitativo denso, nella fascia costiera a sud di Rimini, a poca distanza dal complesso ospedaliero degli Infermi.</p> <p>L'areale, attualmente un'area verde interclusa all'interno del reticolo insediativo residenziale, è destinato ad ospitare in prevalenza dotazioni territoriali. La finalità realizzativa dell'ANS38, risulta coerente rispetto al contesto urbano in cui è inserito, tanto più quanto venga mantenuta bassa la quota parte di nuove residenze e al pari sia realizzata un'elevata percentuale di area verde, di cui si evidenzia la carenza in un ampio intorno dell'ANS in oggetto.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 53 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale si avvale di una rete viaria piuttosto articolata, sia interna che di collegamento con le altre parti della città. In particolare si hanno Viale delle Rimembranze e Via Chiabrera che fungono sia da collegamenti col lungo mare che con due importanti assi di attraversamento di Rimini: Via Marradi e Viale Regina Elena.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p>	

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

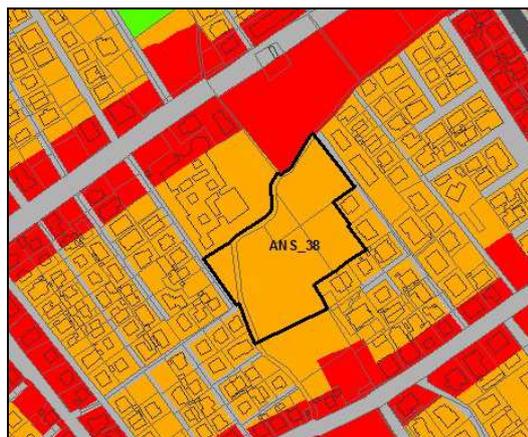
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto densamente urbanizzato, di conseguenza è dotato di una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

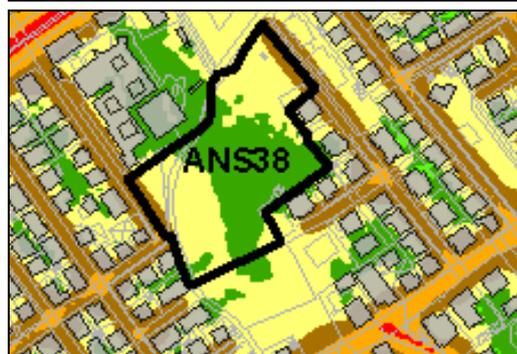
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS38, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA
- per il periodo notturno da 40 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55dBA in prossimità delle vicine strade (via Morselli)

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS38 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

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

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

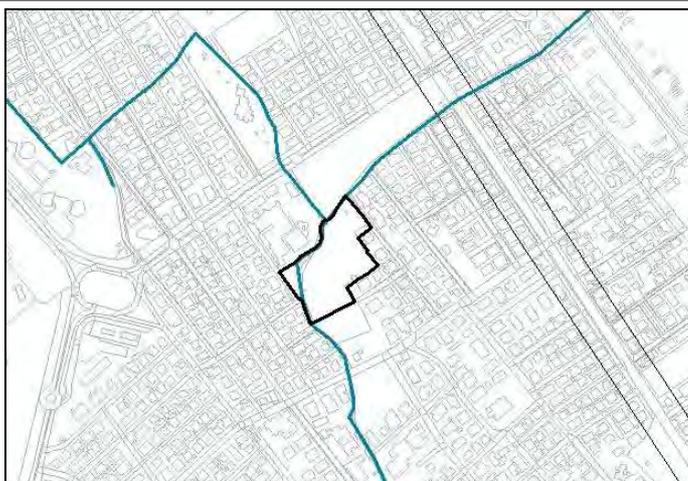
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

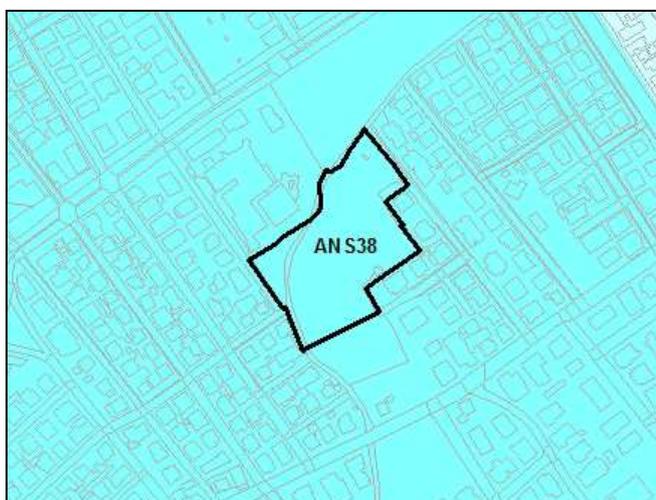
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

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



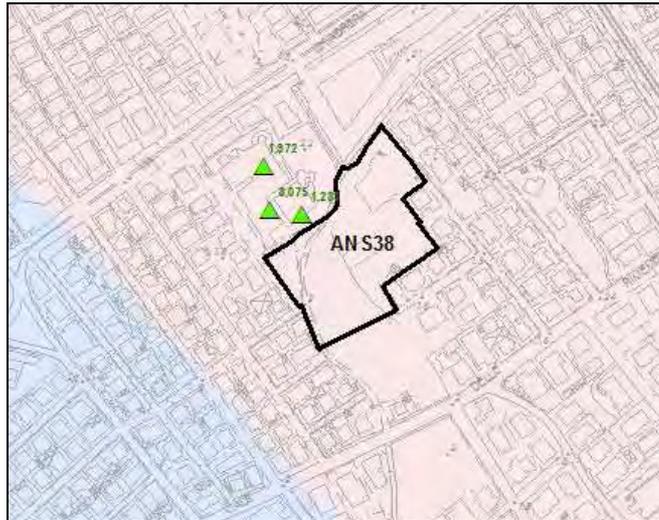
LEGENDA

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

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

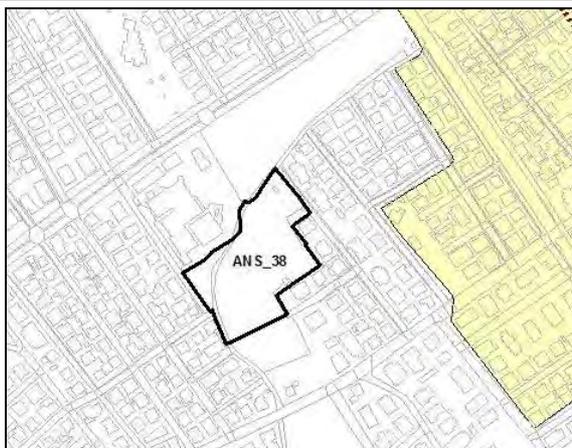
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

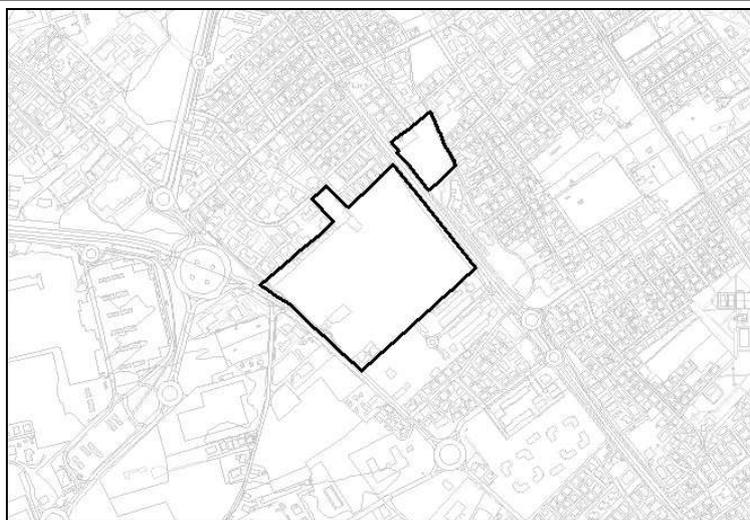
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 39



Localizzazione ambito:

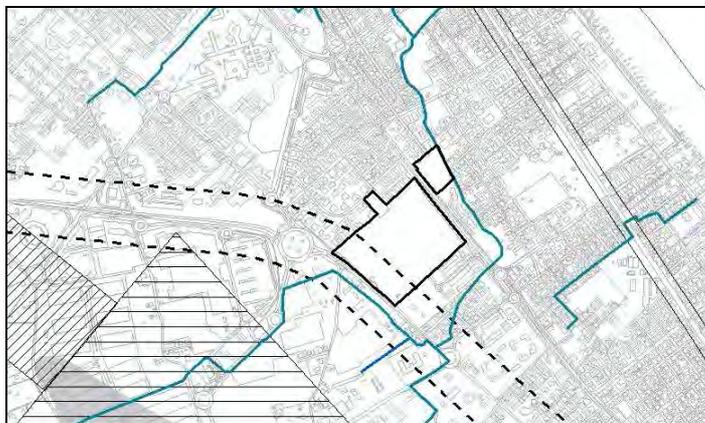
L'areale si trova ubicato in prossimità della via Melucci e della SS16.

Descrizione

L'areale ANS39 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di 117.700 mq circa, si inserisce in un contesto urbano in cui gli insediamenti si fanno leggermente più radi e le aree residenziali si avvicinano con porzioni di territorio ancora a destinazione agricola, come nella fattispecie la superficie sottesa dall'ANS39.</p> <p>A far pendere la bilancia verso il sistema urbano, vi è comunque una visibile e forte presenza dell'infrastrutturazione viaria su questo territorio.</p> <p>La destinazione prevalente a dotazioni territoriali con una quota minore di residenziale, terziario e commerciale, risulta coerente rispetto al contesto urbano circostante.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 229 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale si trova a stretto contatto con aree urbanizzate, anche in tempi recenti, di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Su parte dell'areale in fregio alla SS16, è presente la fascia di rispetto stradale del PGQA relativamente alla qualità dell'aria.

Pertanto per la porzione dell'areale interessata dall'elemento individuato, si ha un condizionamento medio alle previsioni insediative.
Nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche, si approfondirà il tema relativo al vincolo del PGQA.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

La posizione dell'areale, si avvantaggia della connessione al perimetro con l'urbanizzato della periferia sud di Rimini, facilitando da questo punto di vista la connessione con le reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITÀ AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS39, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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

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

- per il periodo diurno da 55 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60 a 65dBA per la porzione di areale prossima alla via Melucci e da 60 a 75dBA per la porzione più prossima alla SS16.
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale con punte di 60dBA in prossimità di via Melucci e di 60-70dBA in prossimità della SS16.



Legenda

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

Leq in dB(A)

Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75



Mappatura diurna e notturna

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16 ed a via Melucci in riferimento al periodo diurno e importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, per la quasi totalità dell'areale in riferimento al periodo notturno.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS39 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in particolare in periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

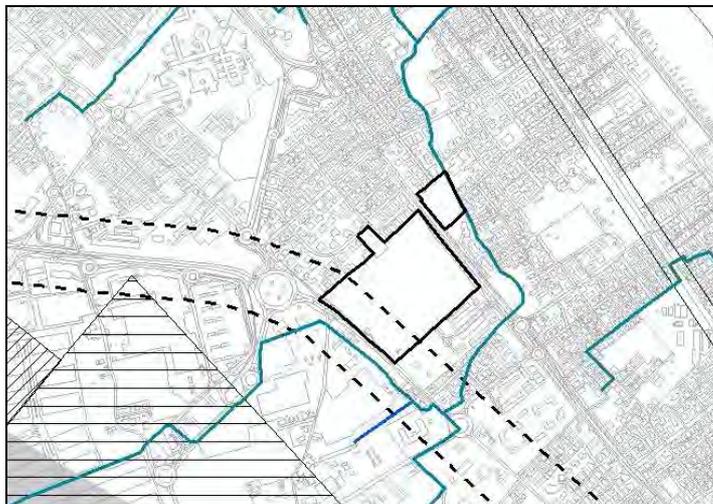
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

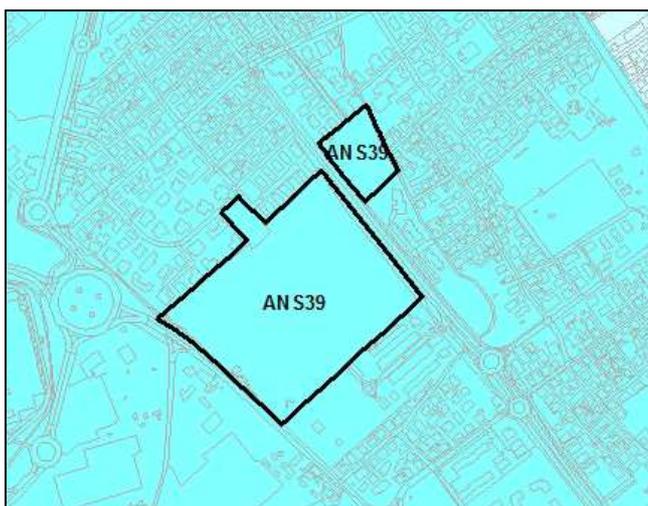
Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione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

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

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



LEGENDA

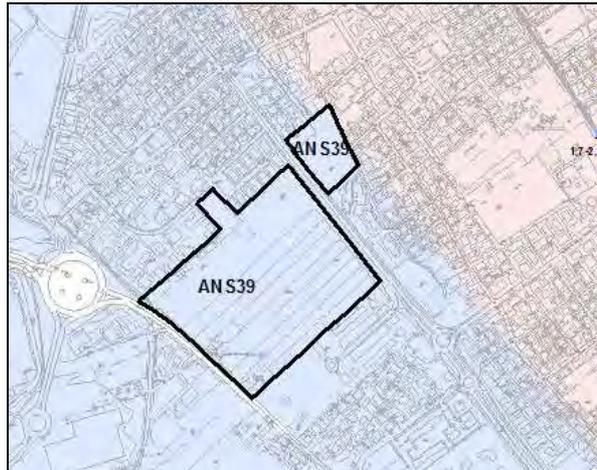
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

 Alluvioni frequenti

 Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

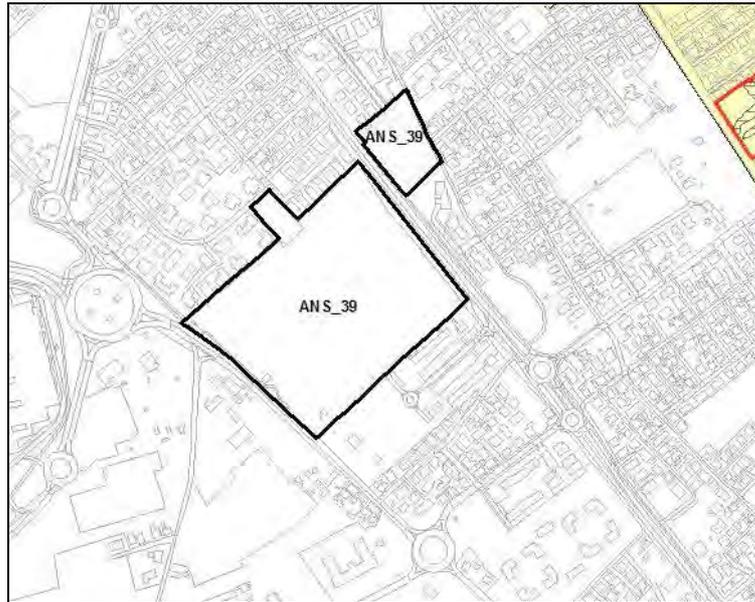
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



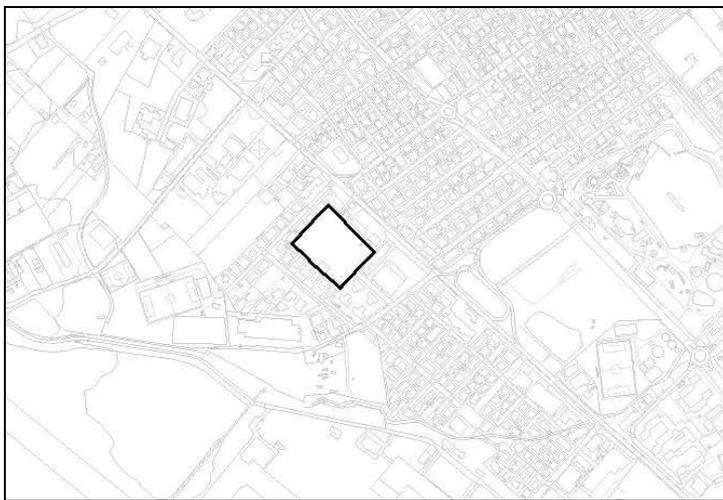
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 40



Localizzazione ambito

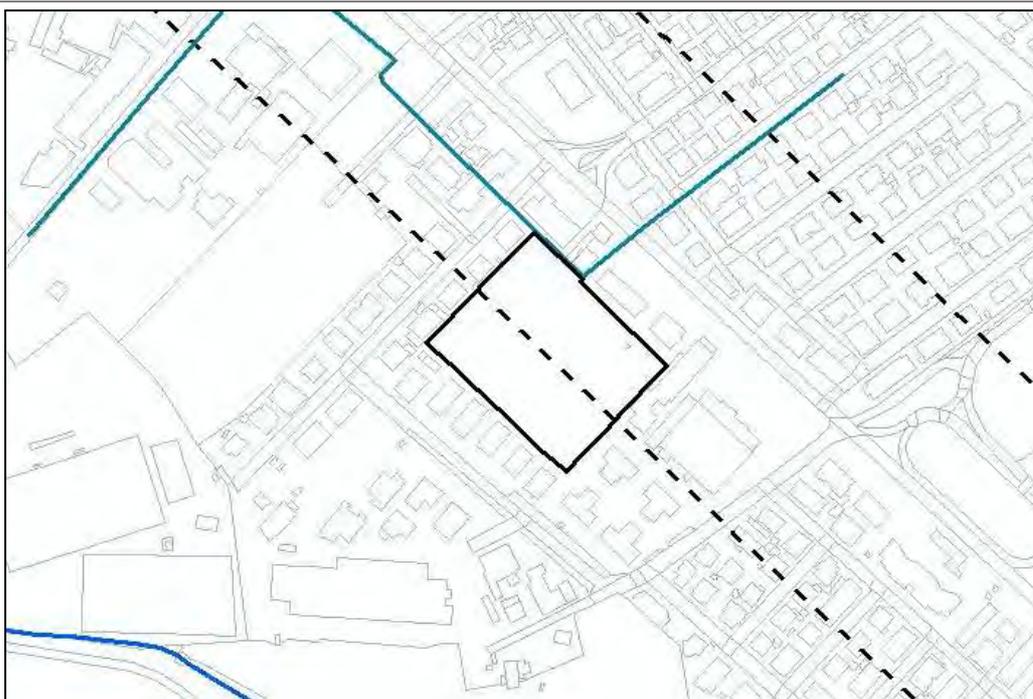
L'areale si trova ubicato nei pressi della SS16 e della via Musiani.

Descrizione

L'areale ANS40 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

1. COERENZA URBANISTICA	<p>Il contesto in cui si inserisce l'ANS40, è di tipo residenziale.</p> <p>Attualmente l'area in oggetto, con una superficie di circa 12.900 mq, appare come una delle tante aree intercluse nel consolidato, residuali di un più ampio e ormai passato territorio rurale, già riconosciuti dal PRG previgente come area edificabile, ma mai attuata.</p> <p>La scelta di inserire in questa porzione di territorio un nuovo areale di espansione a prevalenza di dotazioni territoriali, appare quindi coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 29 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>L'areale è a lato della SS16, di conseguenza, quantomeno dal punto di vista della viabilità su gomma, possiede un buon livello di accessibilità.</p> <p>L'accesso immediato all'area è garantito da via Musiani e via Ghinelli.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'area è parzialmente interessata dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16.

Il tipo di vincolo presente è mediamente condizionante per le previsioni insediative.

Per l'elemento di vincolo individuato si rimanda al riquadro relativo alle criticità atmosferiche.

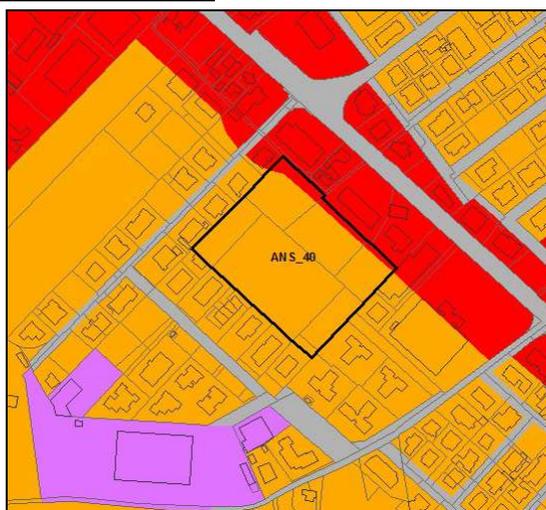
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è intercluso in un contesto residenziale consolidato, pertanto si ipotizza un buon collegamento con le reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITÀ AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS40, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA
- per il periodo notturno da 45 a 55dBA,

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al periodo notturno.

Vista la dimensione dell'areale sembra possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS40 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in particolare in periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce quindi di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

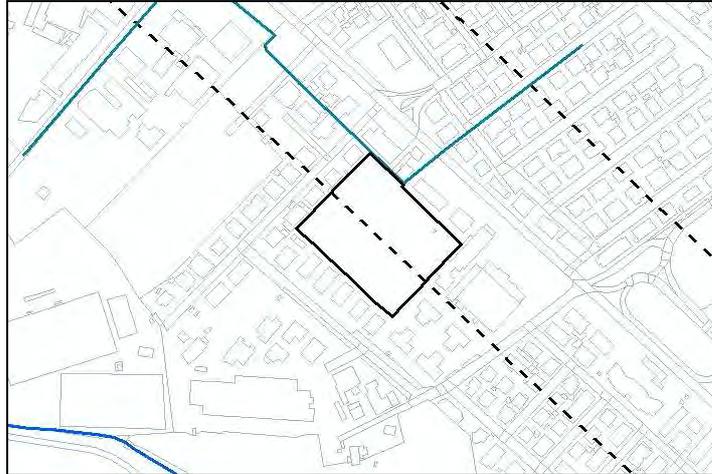
Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

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

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di

progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



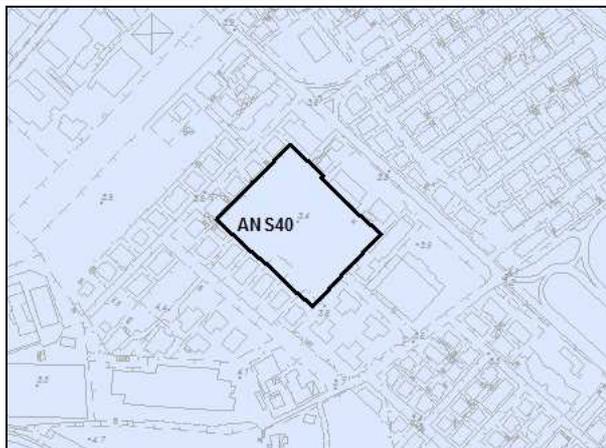
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

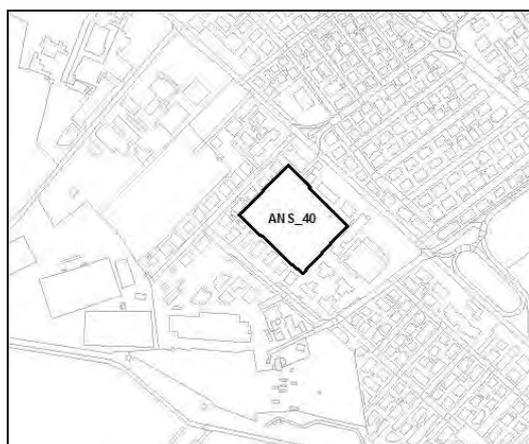
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

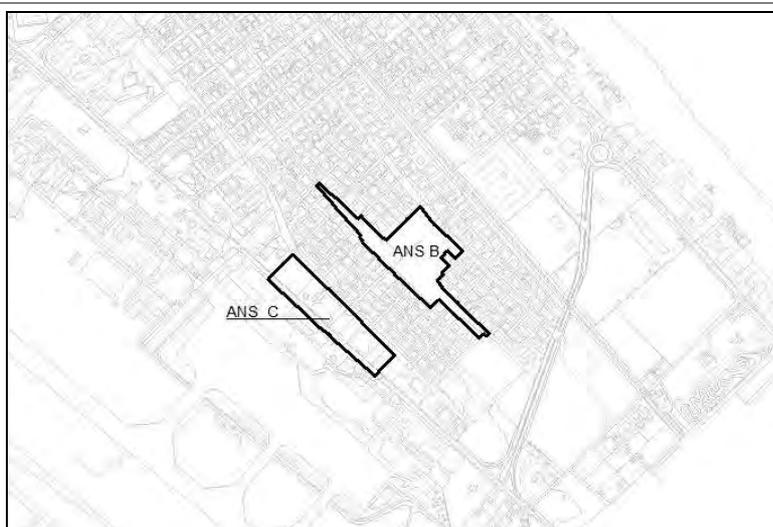
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 41



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la SS16 e viale Mosca.

Descrizione

L'areale ANS41 è in parte un ANS.C, inedificabile, (porzione più prossima alla SS16) ed in parte un ANS.B (porzione nord), appartenendo agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS41, con un'estensione di mq 50.000 circa, è posto all'interno di un territorio già fortemente urbanizzato e con caratteristiche prettamente residenziali.</p> <p>Aldilà della porzione ANS.C, che il PSC indica come ambito inedificabile, l'areale ANS.B, è urbanisticamente coerente rispetto al contesto abitativo presente.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sulla porzione di areale ANS.B, pari a 63 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'ANS41, è inserito in un contesto infrastrutturale che vede a ovest la presenza della SS16 e ad est Viale Mosca, utile collegamento con altri due vicini assi stradali: Viale Costantinopoli e Via Cavalieri di Vittorio Veneto.</p> <p>Inoltre a poca distanza vi sono altri importanti elementi di connessione: la fermata FS di Rimini-Miramare ed l'Aeroporto Fellini.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>L'ambito ANS.C (porzione dell'areale più prossima alla SS16) è completamente inserito nella fascia di protezione stradale del PGQA relativa alla SS16.</p> <p>Sull'ambito ANS.C insistono elementi mediamente condizionanti le previsioni insediative.</p> <p>Vista l'inedificabilità della porzione ANS.C, i vincoli in esso rilevati non portano quindi ad alcun tipo di condizionamento.</p>
	<p>4.2 RETI TECNOLOGICHE</p> <p>La localizzazione degli areali di cui si compone l'ANS41, in un contesto densamente urbanizzato con funzioni residenziali, porta a ipotizzare per l'ANS in oggetto, una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</p> <p><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS41, in prima ipotesi, la III classe acustica per la porzione oggi classificata in I, trattandosi di un ANS B, ed il mantenimento della IV classe per l'ANS C</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi alla porzione di areale edificabile classificato come ANS.B (porzione est interclusa tra la via Losanna e viale Mosca) ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per il periodo diurno da 45 a 60dBA - per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55dBA in prossimità di viale Mosca,
--	--



Legenda

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

Leq in dB(A)



Mappatura diurna e notturna

L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a viale Mosca. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale, ed alla porzione edificabile dell'areale (identificata come ANS.B) l'ANS41 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela

individuata, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

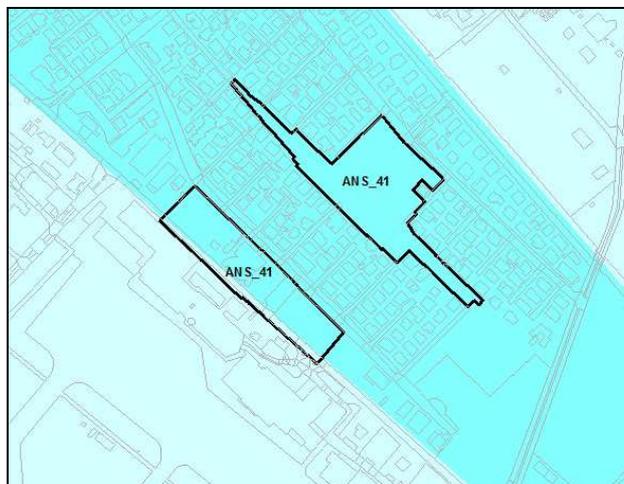
5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'intero areale è interessato dall' "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica".

Per il comparto in esame è possibile indicare la presenza di elementi lievemente condizionanti per le previsioni insediative residenziali e sensibili.

Ovviamente per la porzione ANS.C dell'areale in oggetto, tale vincolo viene reso superfluo dall'inedificabilità connaturata nell'ambito stesso.



LEGENDA

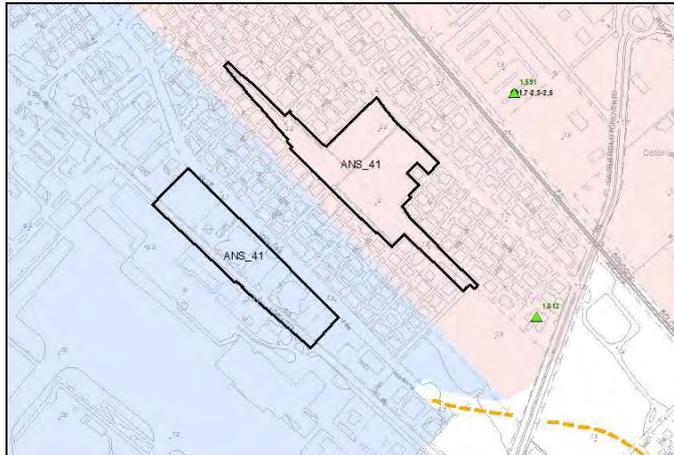
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

 Alluvioni frequenti

 Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

Per la parte restante, ANS C, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito non ricade in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

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

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

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

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

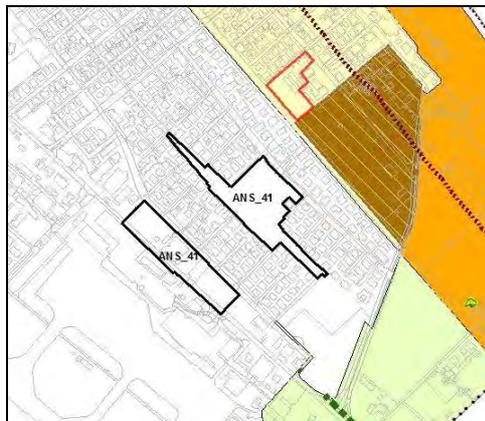
Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

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

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

comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

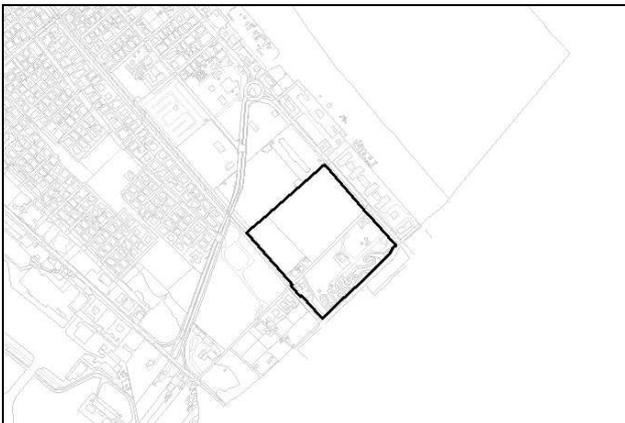
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 44



Localizzazione ambito

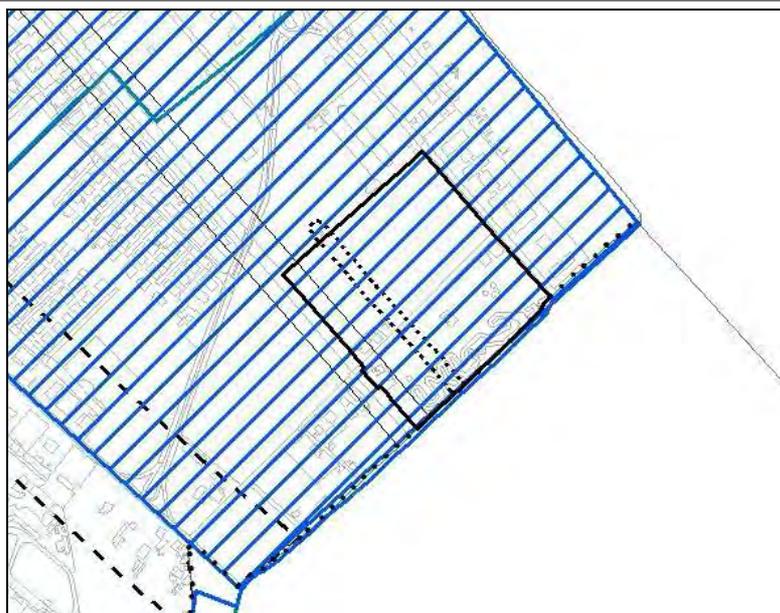
L'ANS44 è localizzato all'estremità sudorientale del territorio comunale, sul confine col Comune di Riccione, al di sotto di Via Cavalieri di Vittorio Veneto e a cavallo di via Teramo.

Descrizione

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	<p>Il contesto urbanistico in cui è localizzato l'areale in oggetto avente una superficie di circa 84.000 mq, è sostanzialmente caratterizzato da un'importante discontinuità insediativa che qualifica questa porzione di territorio come varco a mare.</p> <p>Pertanto la destinazione ad ANS_C di questo areale è coerente con questo contesto urbanistico.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'ANS44 è garantita da Viale Teramo che attraversa da sudovest a nordest l'areale, inoltre ad est c'è il lungo mare di Viale Principe di Piemonte e poco più a nord Via Cavalieri di Vittorio Veneto che si collega a poca distanza con la SS16.

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Gli elementi di vincolo individuabili in figura sull'areale in oggetto sono sostanzialmente due: la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea Adriatica ed un elettrodotto MT aereo con relativa fascia di rispetto.

La mancanza di previsioni insediative su questo areale, non produce particolari condizionamenti sugli interventi che possono essere realizzati secondo quanto determinato dal PSC.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui margini si attesta l'ANS44.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna gran parte dell'areale in esame la III classe acustica, con piccole porzioni dello stesso ricadenti nella IV classe acustica. In riferimento allo scenario di progetto, viste le potenziali destinazioni dell'areale, viene attribuita una classe III.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

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

- da 50 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65dBA in prossimità della via principe di Piemonte
- da 45 a 50dBA di periodo notturno con punte di 50-60dBA in prossimità della via principe di Piemonte
-

Il clima acustico di scenario futuro:

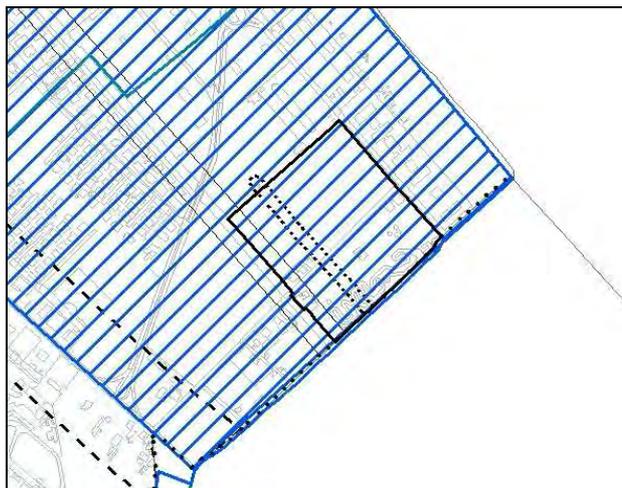
In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04). In particolare nell'eventuale valutazione di clima acustico si dovrà tenere conto anche dell'indotto della linea ferroviaria presente in fregio al lato sud est del comparto.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale è pienamente inserito nell'area di tutela delle "concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione" ed al suo interno è presente anche un punto di captazione.

Questi elementi di vincolo non possono ovviamente pesare su previsioni insediative non consentite all'interno di questo ANS, ad ogni modo è opportuno che gli interventi che verranno attuati su questa area mantengano l'invarianza idraulica dei suoli interessati.



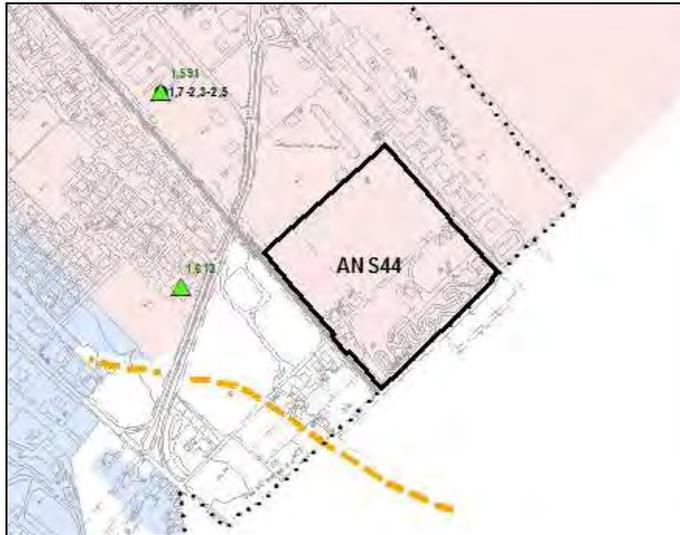
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

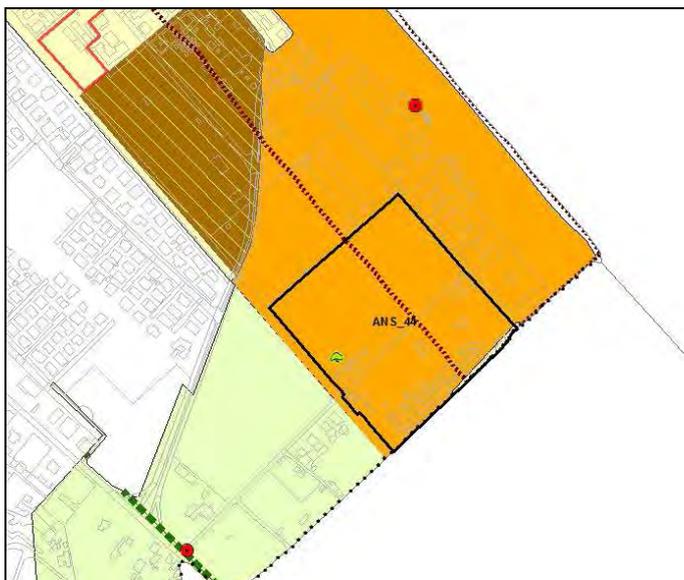
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ANS44 interessa diversi elementi di tutela del sistema paesaggistico.

Infine, l'areale è inserito all'interno della zona di riqualificazione della costa e dell'arenile.

L'area è assoggettata a vincolo paesaggistico perché sito nella Fascia dell'arenile.

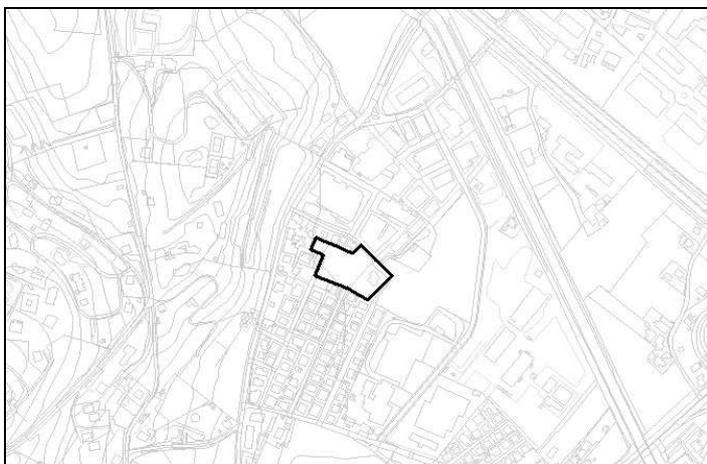
Sono presenti altresì alberature di pregio sull'areale.

La decisione di inserire questo areale come ANS.C, non determina condizionamenti sulle espansioni insediative in quanto non previste all'interno dell'ANS44. Comunque sia, gli elementi di tutela e vincolo individuati, impongono uno sviluppo dell'area che vada non solo a salvaguardarli ma che ne rafforzi le funzioni paesaggistiche.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

Vale in generale quanto detto nel precedente riquadro in merito alle criticità paesaggistiche. Lo sviluppo di questo areale, in congiunzione con altri interventi sulle aree contermini, dovrà essere quello di ripristino delle funzioni ecologiche perse e loro salvaguardia.

AREALE ANS 45



Localizzazione ambito

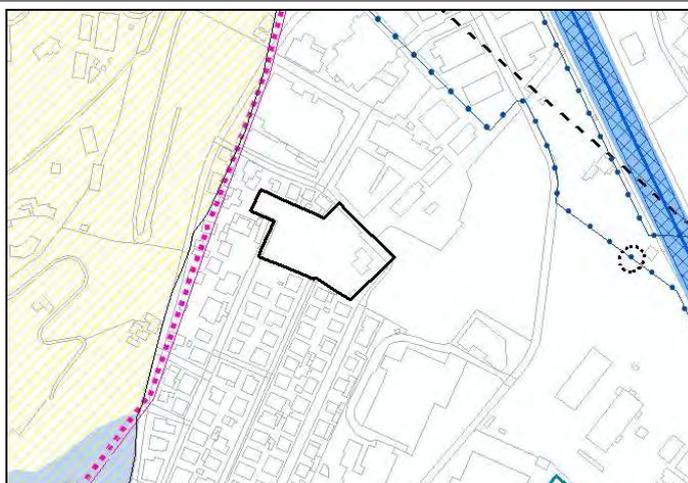
L'areale si trova ubicato in prossimità della via Stambecco.

Descrizione

L'areale ANS45 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente un'estensione di circa 7500 mq, si trova ai piedi del colle di Covignano, all'interno di una zona residenziale e a contatto con una vicina area produttiva-artigianale. Era già in diviudata dal previgente PRg come area edificabile.</p> <p>Da un'analisi delle foto a volo d'uccello, l'areale è definibile come area di completamento dell'insediamento residenziale esistente, di conseguenza è oggettivamente sostenibile la coerenza urbanistica della destinazione urbanistica definita dal PSC.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 65 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 79 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>Dal punto di vista dei collegamenti, l'areale non gode, per posizione e per densità infrastrutturale, di un'accessibilità particolarmente estesa ed efficiente. I principali collegamenti, tutti per la mobilità su gomma, derivano dalla vicina Via della Grotta Rossa e un po' più a sud dalla SS72.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'ANS45 non insistono particolari elementi di vincolo o tutela antropici.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si va ad inserire in un contesto residenziale esistente, a ridosso di un ambito produttivo. Pertanto, come si può vedere anche nella precedente figura, questo determina un buon collegamento con le reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

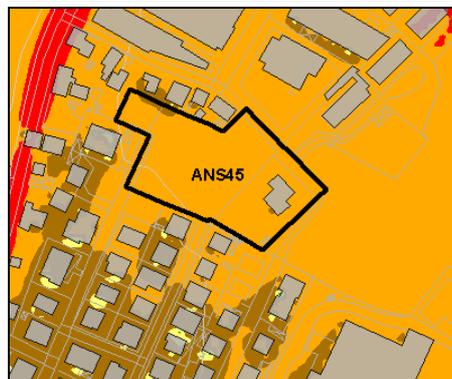
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS45, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60 a 65dBA per la porzione d'areale più esposta alla A14 presente a circa 400m dalla stessa (direzione nord est)
- per il periodo notturno da 50 a 60dBA per la totalità dell'areale

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni nord d'ambito in riferimento al periodo diurno mentre in riferimento al periodo notturno l'intero areale parrebbe presentare forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare.

L'areale non appare quindi idoneo, in prima lettura, ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una verifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS45 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

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

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



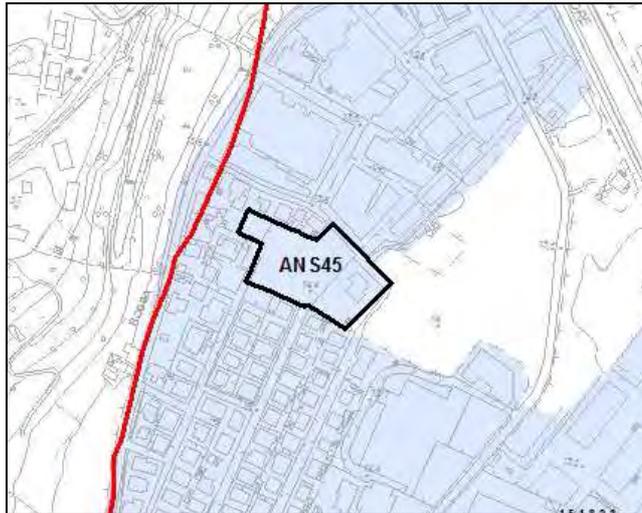
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

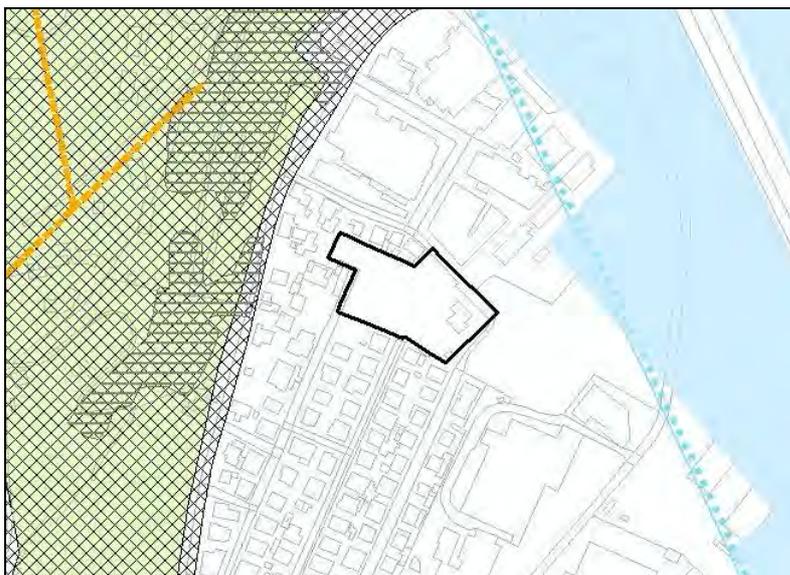
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



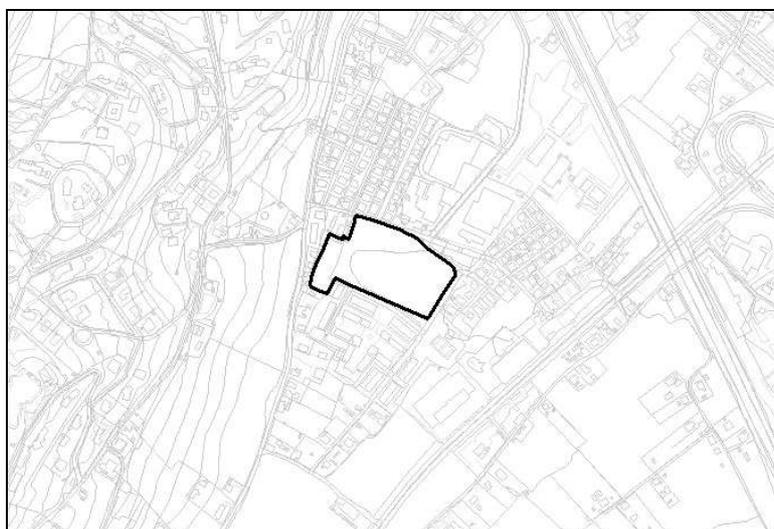
Non si rilevano elementi di rilevanza paesaggistica condizionanti per l'areale.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 46



Localizzazione ambito

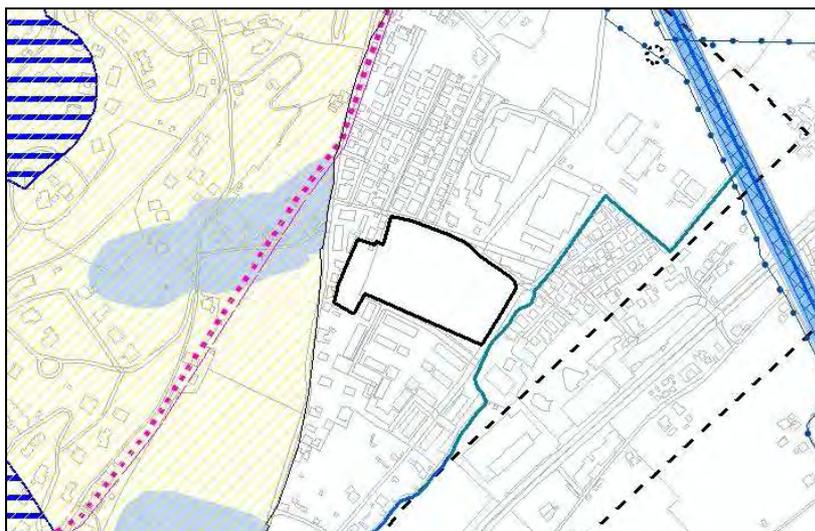
L'areale si trova ubicato in prossimità della via del Lupo e della via Grotta Rossa.

Descrizione

L'areale ANS46 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'areale, avente una superficie di circa 28.700 mq. in oggetto è attualmente un residuo di area agricola, intercluso all'interno di un contesto residenziale anche se non fortemente densificato.</p> <p>L'ANS46 si configura quindi come areale di completamento dell'ambito residenziale esistente, già riconosciuto dal previgente PRg come area edificabile, risultando in questo senso urbanisticamente coerente rispetto al contesto esistente.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 247 abitanti teorici, pur consentendo, la norma del PSC, una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 301 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>Dal punto di vista dei collegamenti, l'areale non gode, per posizione e per densità infrastrutturale, di un'accessibilità particolarmente estesa ed efficiente. I principali collegamenti, tutti per la mobilità su gomma, derivano dalla vicina Via della Gazzella e della Grotta Rossa e un po' più a sud dalle SS72.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.

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

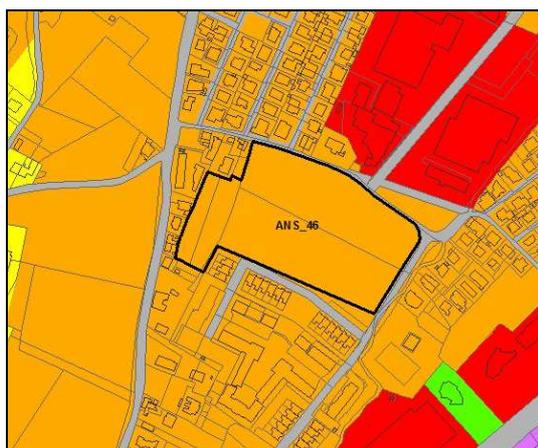
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto residenziale consolidato di recente realizzazione, pertanto è riscontrabile, anche osservando la precedente immagine, una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

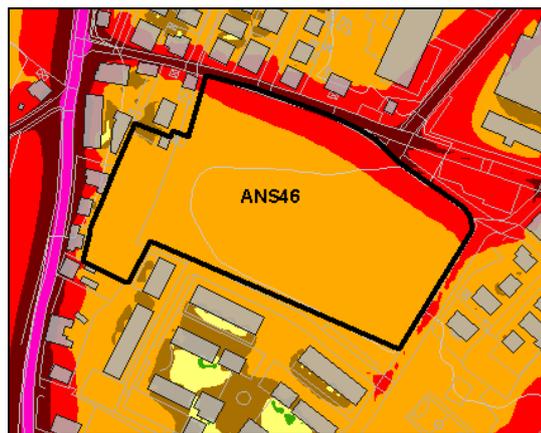
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS46, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-65dBA per la porzione d'areale più prossima a via della Gazzella
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale con punte di 60A per la porzione d'areale più prossima a via della Gazzella

L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per la porzione d'ambito più prossima alla via della Gazzella in riferimento al periodo diurno.

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una verifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento

acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario attuale:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS46 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

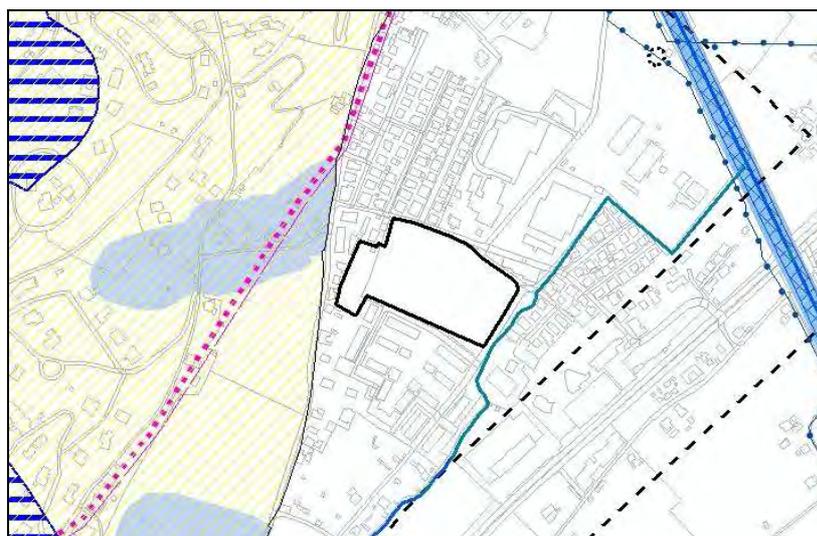
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non conflige con elementi di natura idrogeologica.

Si rileva unicamente la presenza a monte di un deposito di versante, per il quale è consigliabile, vista la vicinanza con l'abitato e l'area in oggetto, una verifica di stabilità.

Per il comparto in esame è comunque possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



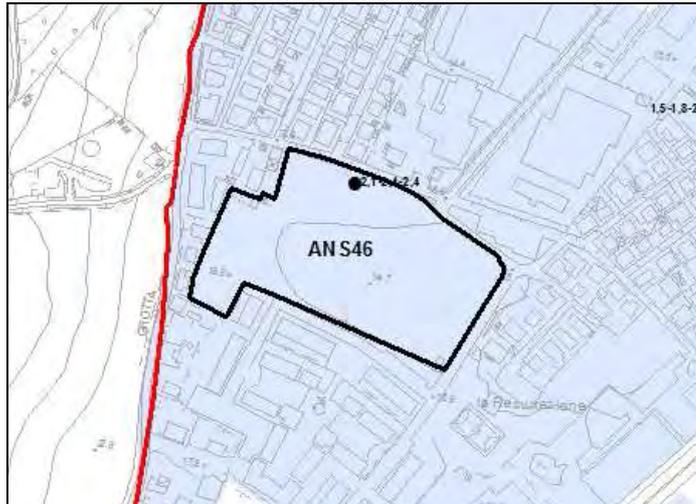
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

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

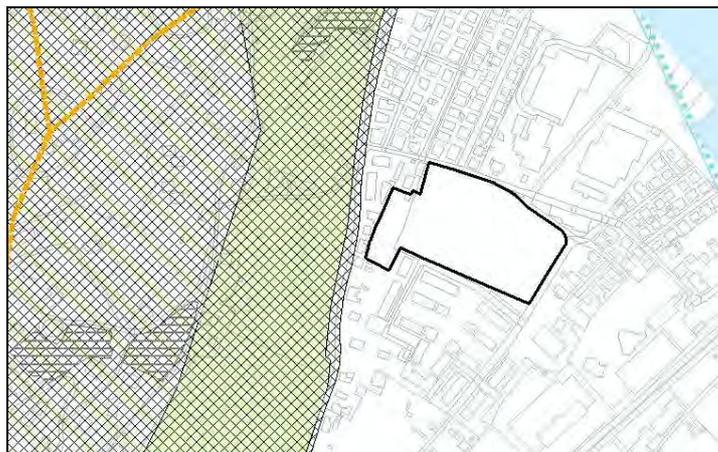
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



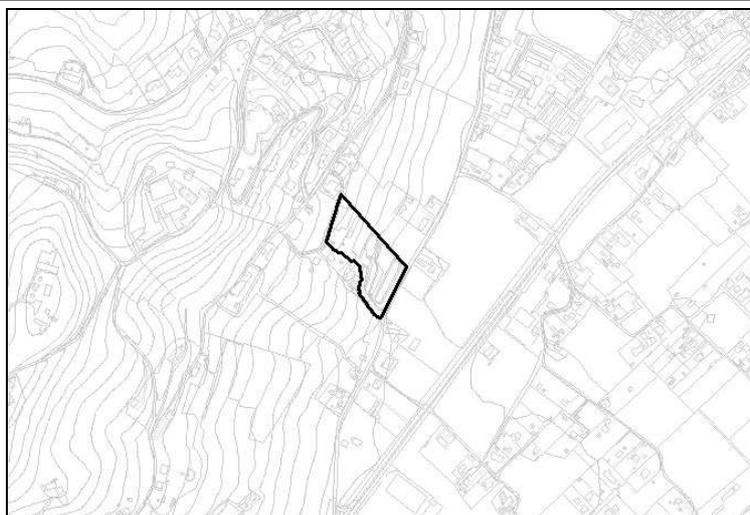
Non si rilevano elementi aventi rilevanza paesaggistica.

5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

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

AREALE ANS 47



Localizzazione ambito

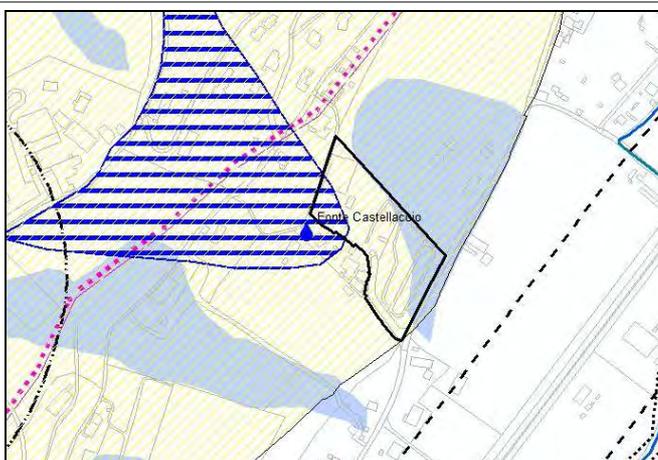
L'areale si trova ubicato in prossimità della via Grotta Rossa e della via Castellaccio.

Descrizione

L'areale ANS47 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa 21.000 mq, è inserito in un contesto pedecollinare, sulle prime pendici del colle di Covignano, in un'area di Rimini sostanzialmente libera dalla densificazione insediativa e infrastrutturale della vicina periferia.</p> <p>La scelta relativa a questo areale è pertanto incoerente dal punto di vista urbanistico, ponendosi peraltro come precedente per future richieste di insediamento sulla parte collinare di Rimini.</p> <p>Tale incoerenza si riflette peraltro nelle analisi ambientali che si leggono di seguito.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 47 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale è data da sole strade secondarie e dal vicino collegamento con la SS72.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mostra la non interferenza dell'areale in oggetto con vincoli di tipo

antropico.

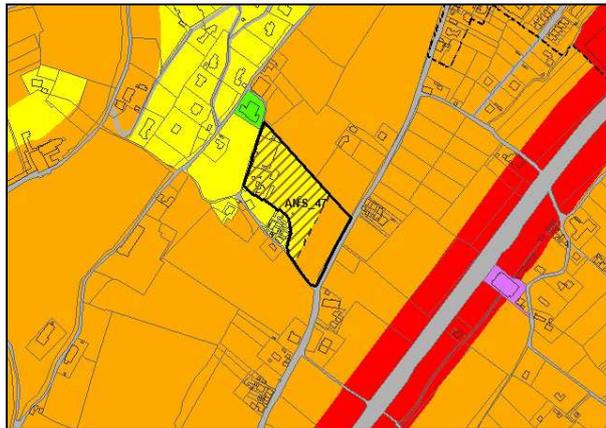
4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale, sebbene avulso dalle zone a maggior densità insediativa, appare raggiunto dalle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

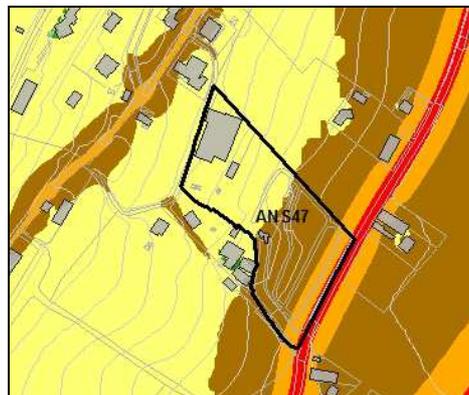
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto viste le destinazioni d'uso dell'areale di cui sopra, è possibile assegnare all'ANS47 la III classe acustica di progetto.

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



Legenda Legenda

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

Leq in dB(A)



Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-70dBA per la porzione d'areale più prossima a via Grotta Rossa
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per circa metà dell'areale e da 50 a 55dBA per l'altra metà con punte di 60A per la porzione d'areale più prossima a via Grotta Rossa

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al solo periodo notturno e sulla porzione d'ambito più a sud.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

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

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS47 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi

attrattori di utenti in genere, ecc.)

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

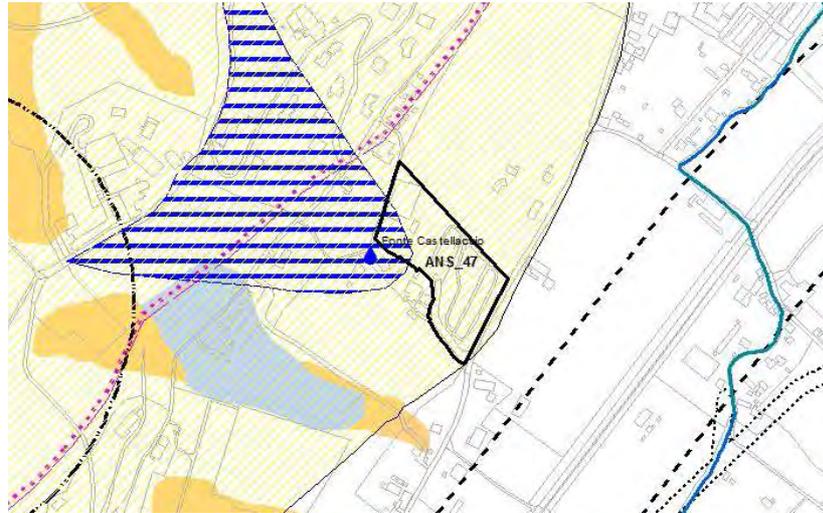
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

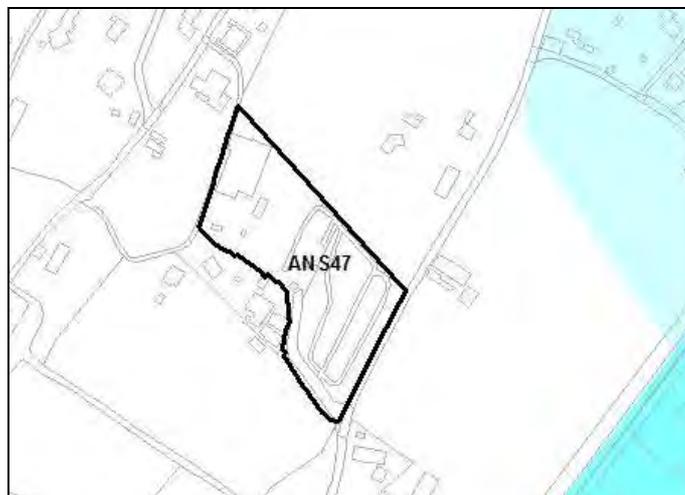
5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Parte del comparto è interessato da un'area di tutela delle sorgenti di collina ed infine buona parte è ad acclività compresa tra 10° e 15°.

Gli elementi riscontrati nella zona generano in parte condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli e condizionamenti di tipo puramente normativo. La porzione relativa all'area di tutela delle sorgenti di collina è invece fortemente condizionante.

La presenza di questi elementi di criticità sull'areale interessato, sia tanti che tipologicamente diversi, rende necessaria un'attenta analisi in merito alla necessità e opportunità di realizzare le previsioni insediative contenute al suo interno.



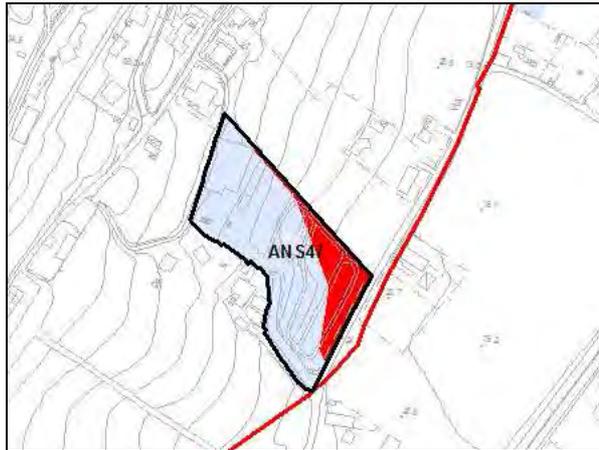
LEGENDA

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

-  Alluvioni frequenti
-  Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



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

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

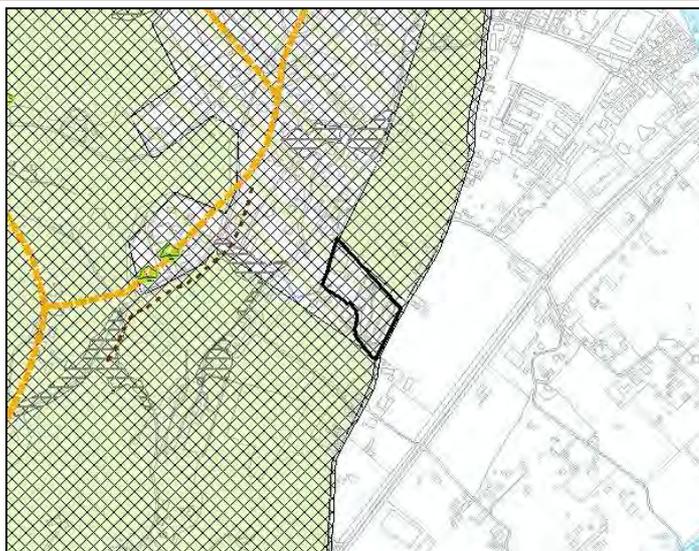
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli *"[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile"* e gli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

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

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

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

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto è interessato da diversi elementi di tipo paesaggistico.

In primo luogo, esso rientra all'interno di un ampio areale definito come "Bene paesaggistico in salvaguardia (D.Lgs 42/2004 art.136)".

In ultimo, si riscontra che il comparto è compreso anche all'interno di un'area individuata dal PAE come "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale", che rimanda all'art. 5.3 delle NdA del PTCP.

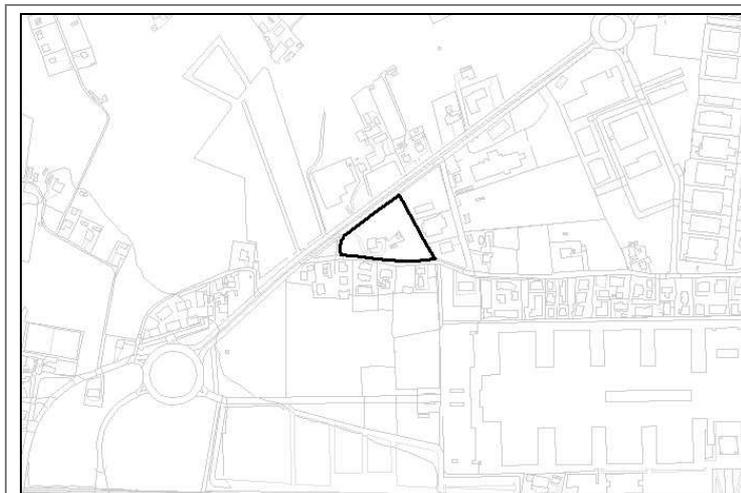
La natura articolata e strutturata degli elementi individuati, pone il comparto all'interno di un areale con caratteristiche escludenti o fortemente condizionanti per le previsioni insediative.

Anche per quanto riguarda gli elementi di tipo paesaggistico e storico-culturale, vale quanto detto nel riquadro relativo alle criticità idrogeologiche, in merito alla necessità ed opportunità della realizzazione di quanto contenuto nell'ANS47.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

Non sono presenti evidenti elementi appartenenti al sistema naturale e delle reti ecologiche, ciò nonostante, la zona territoriale in cui è posizionato l'ANS47, possiede, come tutto il colle di Covignano, una sua diffusa valenza ed importanza ecologica.

AREALE ANS 48



Localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via San Martino in Riparotta.

Descrizione

L'areale ANS48 è un ANS_C ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, avente una superficie di circa 10.000 mq, in oggetto viene a trovarsi in un contesto misto: residenziale e produttivo-artigianale, con la presenza della Fiera di Rimini poco oltre la zona residenziale e di un più ampio contesto di tipo rurale.</p> <p>L'ANS48 è un'areale destinato esclusivamente a dotazioni territoriali, pertanto lo stesso si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbanistico inquadrato.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Non è previsto carico urbanistico su questo areale.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è intercluso tra assi stradali minori che si collegano ad est con la SS16 e ad ovest-sudovest con la SS9. Ne consegue che, l'ANS48 è dotato di un buon livello di accessibilità rispetto al territorio circostante ed ai principali assi di collegamento extraurbano.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</p> <p>Non sono presenti sull'areale elementi di vincolo o tutela antropici.</p>

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS48, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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



Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-70dBA per la porzione d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale e da 55-60dBA per la porzione d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Riparotta

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

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti :

In riferimento allo stato attuale l'ANS48 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In riferimento, in particolare, alla destinazione dell'areale ANS.B, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi introdotti, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per spazi collettivi, aree sportive, ecc.)

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

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

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

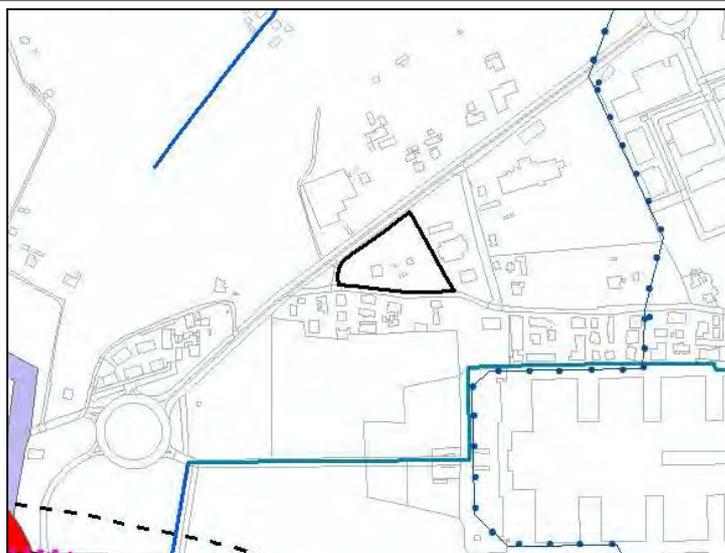
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

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

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

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



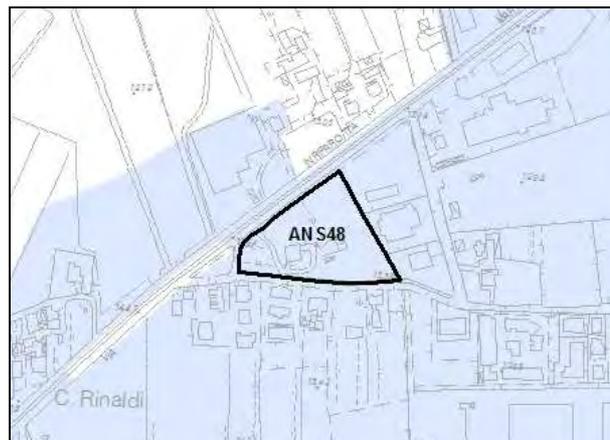
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



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

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

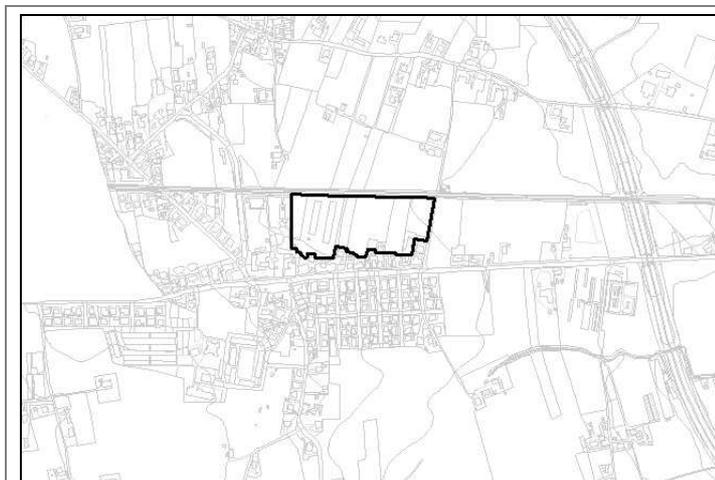
- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

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

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

	<p>Locale – RSL.</p> <p>Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.</p> <p>L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.</p>
	<p>5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE</p> <div data-bbox="587 613 1321 1128" data-label="Image"> </div> <p>Non sono presenti sull'areale elementi di vincolo o tutela del paesaggio</p> <p>5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p>L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.</p> <p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

AREALE ANS 50



Localizzazione ambito

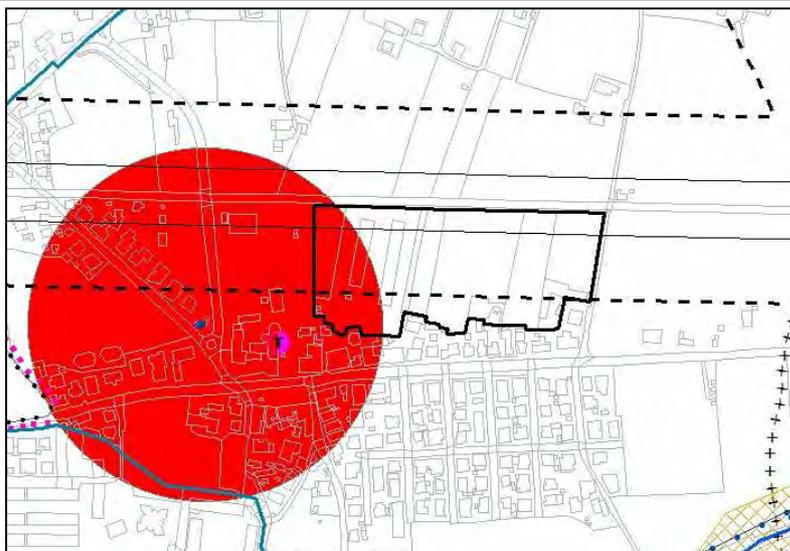
Questo areale è posizionato in località Santa Giustina nella porzione a nord della SS9.

Descrizione

L'areale ANS50 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS50, con una superficie di circa 41.100 mq, rappresenta una porzione dell'ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa presso la località di Santa Giustina.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene l'areale vada a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la sua collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Inoltre era già previsto come edificabile nel previgente PRG.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità edificatoria prevista per l'ambito porta alla determinazione di un carico sull'areale, pari a 353 abitanti teorici. Anche se la norma del PSC, ammette una potenzialità edificatoria pari a 0,55 mq/mq con un carico massimo di 431 abitanti.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mostra l'interferenza dell'areale in oggetto con alcuni elementi di vincolo antropico.

Buona parte dell'areale è interessato dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS9.

La porzione superiore dell'areale è invece interessata da alcuni elementi relativi all'infrastrutturazione ferroviaria: la fascia di rispetto del tracciato ferroviario e il tracciato del TRC.

Relativamente alla fascia di rispetto individuata, è possibile chiedere all'autorità ferroviaria competente una deroga per tale vincolo che altrimenti è un vincolo di in edificabilità assoluta.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

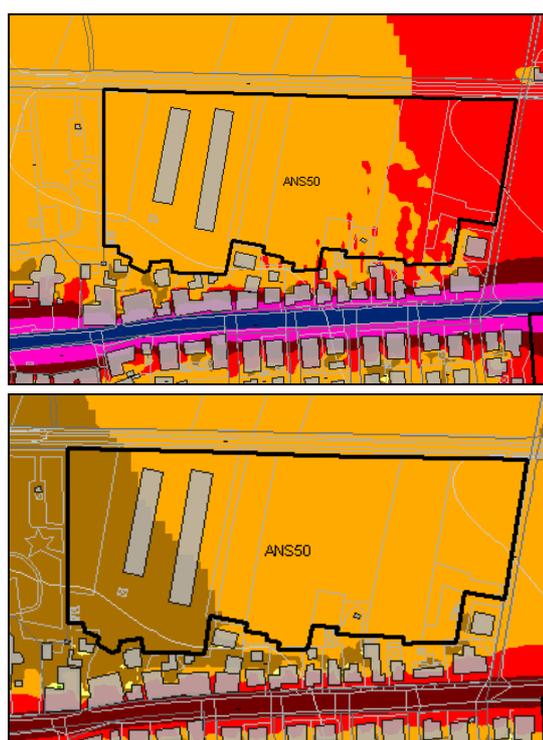
Andrà ugualmente valutata la portanza delle reti esistenti rispetto al carico aggiuntivo che si determinerà con la realizzazione delle previsioni insediative contenute in questo ANS e negli altri gravitanti su Santa Giustina.

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS50, in prima ipotesi, la III classe acustica.

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



Legenda

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

Leq in dB(A)

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

Mappatura diurna e notturna

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

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e 60-65dBA per la porzione di areale più esposta alla A14 (porzione est).

- per il periodo notturno da 50 a 60dBA

L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per la porzione d'ambito più esposta alla A14 in riferimento al periodo diurno.

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente infregio al lato nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

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

Il clima acustico di scenario futuro:

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

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS50 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello stato attuale :

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

Qualità dell'aria nello stato futuro:

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

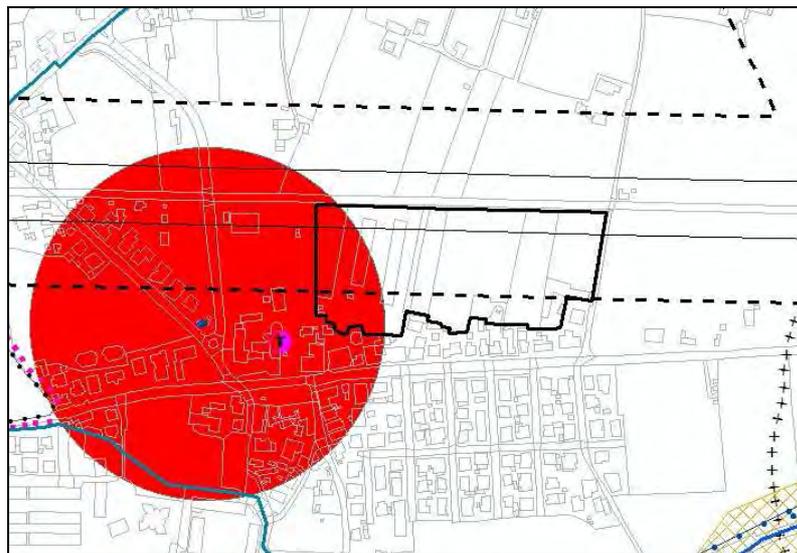
Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS9 indicata da PGQA e PTCP.

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

Infine, l' areale in esame non risultano contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



L'areale è parzialmente interessato dall'area di rispetto di un vicino pozzo acquedotti stico.

Tale vincolo è lievemente condizionante per previsioni insediative di tipo residenziale.



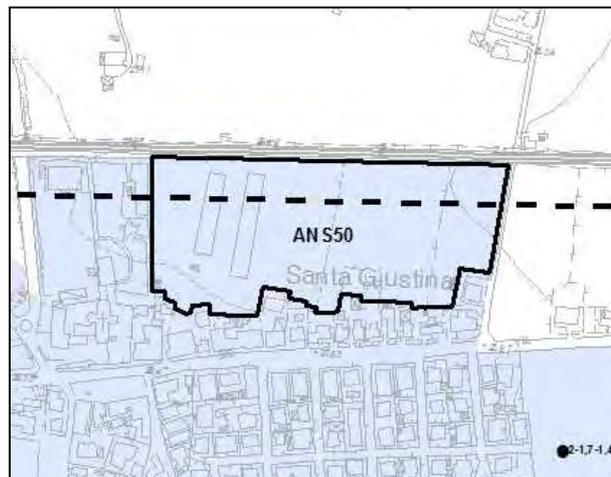
LEGENDA

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

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

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

5.4 CRITICITA' SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n.2007.0166430, non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento non ricadono in nessuna delle aree di cui all'art. 4.2.

Tuttavia dovrà essere condotta un'analisi approfondita di terzo livello per verificare la presenza di aree soggette a liquefazione e densificazione di cui

all'art. 4.2, punto a) qualora in fase di studio geologico di maggior dettaglio con indagini geognostiche spinte ad almeno 20 mt di profondità e redatto per il POC, si verificano le seguenti condizioni:

- presenza di depositi sabbiosi con idonea granulometria,
- continuità laterale e spessore significativi di tali depositi,
- presenza di falda.

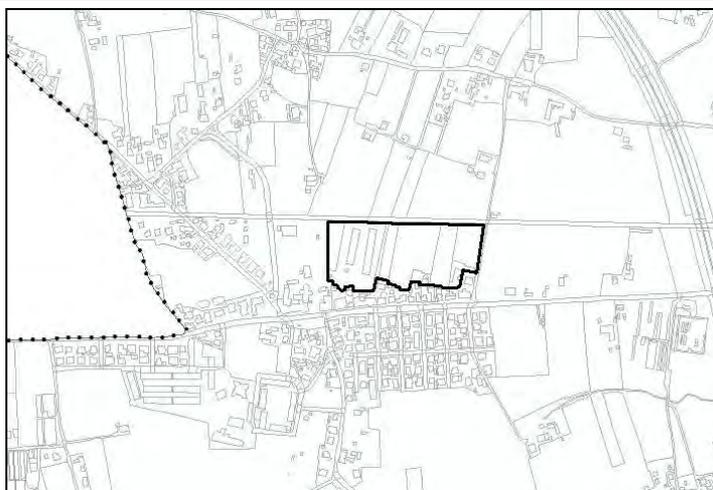
Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



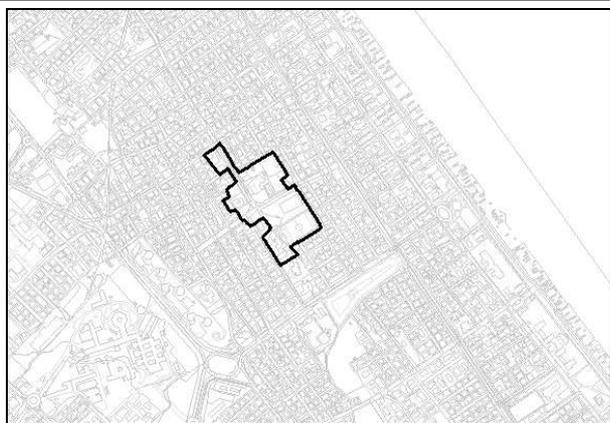
Non si riscontrano elementi di rilevanza paesaggistica.

5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

AREALE ANS 51



Localizzazione ambito

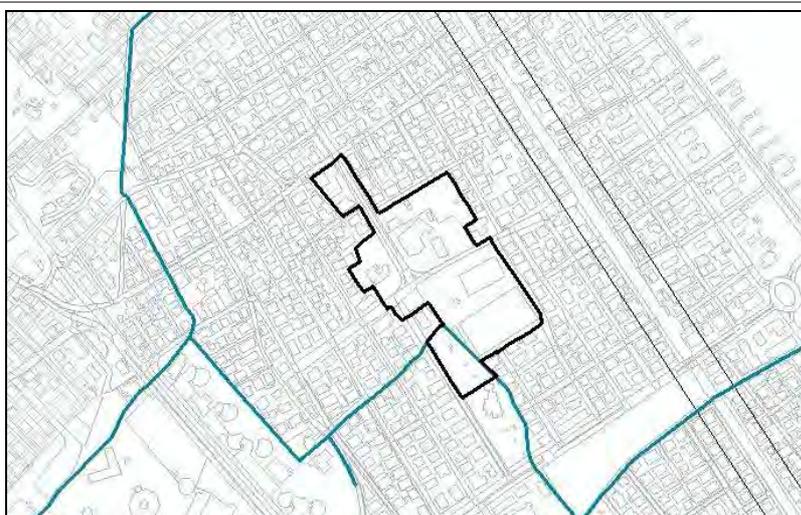
L'areale si trova ubicato tra la via Chiabrera via Lagomaggio, via Rovetta, nel quartiere Pasccoli e via Ferrari.

Descrizione

L'areale ANS51 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale in oggetto, con una superficie di circa 47.500 mq, è inserito in un contesto abitativo denso a sud di Rimini, a poca distanza dal complesso dell'Ospedale Infermi.</p> <p>Parte di tale area risultava già edificabile con il previgente PRG.</p> <p>L'areale, attualmente un'area verde interclusa all'interno del reticolo insediativo residenziale, è destinato ad ospitare in prevalenza dotazioni territoriali.</p> <p>La finalità realizzativa dell'ANS 51, risulta coerente rispetto al contesto urbano in cui è inserito.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 181 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale si avvale di una rete viaria piuttosto articolata, sia interna che di collegamento con le altre parti della città. In particolare si hanno Via Lagomaggio e Via Chiabrera che fungono sia da collegamenti col lungo mare che con due importanti assi di attraversamento di Rimini: Via Marradi e Viale Regina Elena.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che confliggono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto densamente urbanizzato, di conseguenza è dotato di una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

5. CRITICITA' AMBIENTALI

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS51, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi agli areali ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 45 a 60dBA per gran parte dell'areale con punte di 60 fino a 70dBA in corrispondenza di via Praga e via Aleardi che attraversa l'areale.
- per il periodo notturno da 40 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 60dBA in corrispondenza di via Praga e via Aleardi.

L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni dell'ambito più prossime a via Praga e via Aleardi.

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo la via Aleardi e Praga, e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica ed architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Il clima acustico di scenario futuro:

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Clima acustico, mitigazioni degli impatti:

In riferimento allo stato attuale l'ANS51 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi ecc..

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

Qualità dell'aria nello scenario attuale :

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

Qualità dell'aria nello scenario futuro:

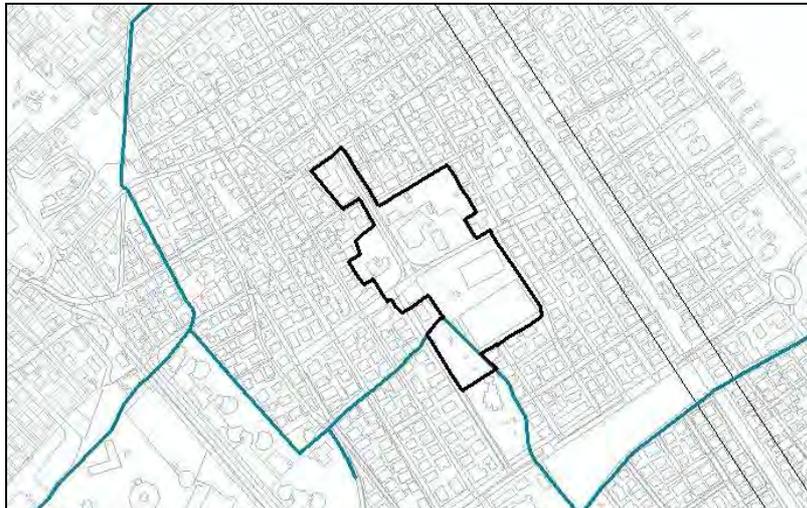
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

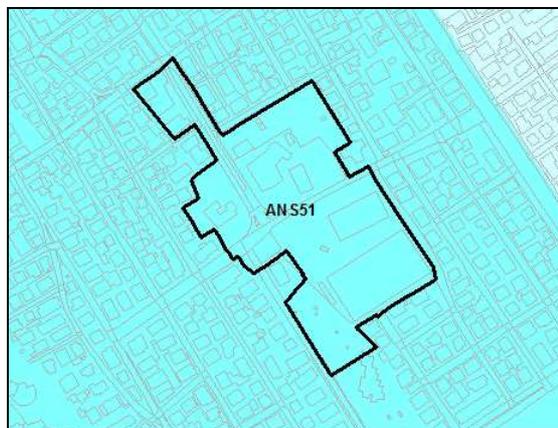
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE - IDRAULICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



LEGENDA

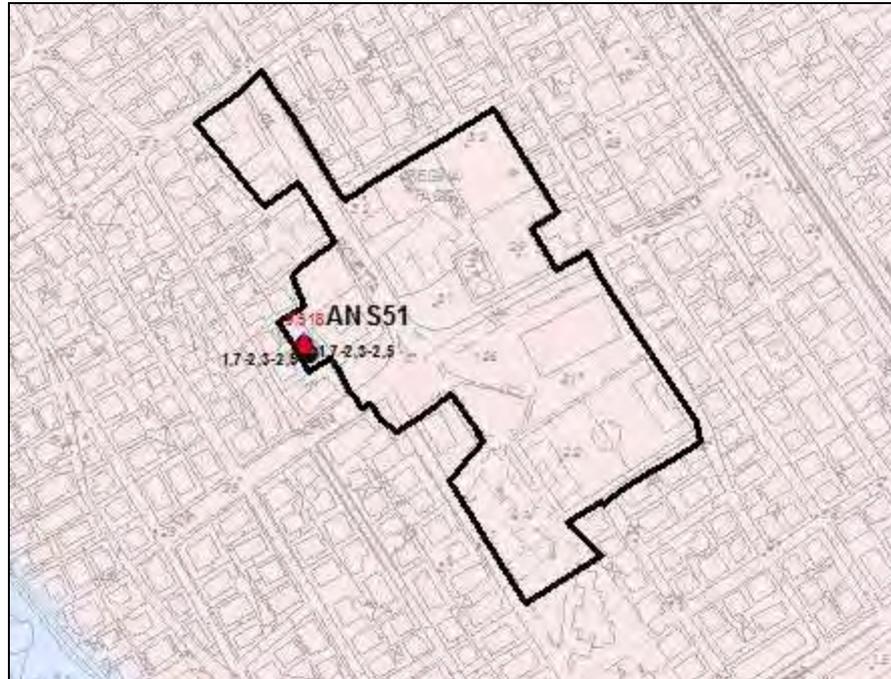
Pericolosità idraulica ai sensi della Direttiva 2007/60/CE e del D.Lgs 49/2010

- Alluvioni frequenti
- Alluvioni poco frequenti

In merito alla pericolosità idraulica di cui alla Tav.B21, l'attuatore dovrà fornire

gli opportuni studi ai sensi del titolo IV del PSC.N.

5.4 CRITICITÀ SISMICHE



In conformità alla Delibera di Assemblea Legislativa (D.A.L.) n. 112 del 02/05/2007 che approva l'Atto d'indirizzo regionale di cui all'allegato "A", nonché alla nota esplicativa della Regione Emilia-Romagna del 22/06/07 prot. n. 2007.0166430, è richiesta un'analisi approfondita di terzo livello in quanto l'ambito di riqualificazione e nuovo insediamento previsto ricade tra le aree soggette a liquefazione e densificazione di cui all'art. 4.2, punto a) dell'atto regionale di cui sopra.

Non è richiesta alcuna analisi approfondita di terzo livello per i casi di cui all'art. 4.2, punto b) e c) dell'atto regionale di cui sopra.

Inoltre le opere che identificano l'obbligo di cui all'art. 4.2, lettera d) dell'atto regionale di cui sopra sono gli "[...] edifici di interesse strategico e opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile" e gli "[...] edifici e opere infrastrutturali che possono assumere rilevanza in relazione alle conseguenze di un eventuale collasso" di cui alla Delibera di G.R. 1661/2009.

Pertanto qualora sussistano tali condizioni è prescrittivo predisporre uno studio di microzonazione sismica di terzo livello con Analisi della Risposta Sismica Locale – RSL.

Le due situazioni sopradescritte possono sussistere contemporaneamente o indipendentemente l'una dall'altra.

L'eventuale realizzazione dell'analisi approfondita di terzo livello, in considerazione di quanto previsto nell'art. 4.2, è demandata al Piano Operativo Comunale (POC) e dovrà essere condotta secondo quanto prescritto nella D.A.L. n. 112/07 e nei suoi allegati, nonché nel D.M 14 gennaio 2008 e successiva Circolare esplicativa del 2 febbraio 2009, n. 617. Si avrà cura di indagare e verificare l'intero territorio dell'area insediabile e soggetta a POC. Conseguentemente e compatibilmente con le limitazioni ed i vincoli urbanistici vigenti, le opere di previsione dovranno essere collocate sulle porzioni dei comparti previsti nel POC a minor pericolosità sismica.

	<p data-bbox="480 239 871 271">5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE</p> <div data-bbox="699 288 1216 689"> </div> <p data-bbox="480 696 1433 757">Il comparto in esame non presenta elementi aventi rilevanza paesaggistica. Pertanto è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>
	<p data-bbox="480 815 986 846">5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE</p> <p data-bbox="480 866 1433 927">L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.</p> <p data-bbox="480 936 1433 996">Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>