



COMUNE di RIMINI

Direzione Generale
Settore Infrastrutture e Qualità Ambientale

Piano Op. Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastr. 2014-2020
Messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento
del Centro Abitato di Rimini - Polo Intermodale su SS 16 -
Aeroporto – TRC

ROTATORIA Via Cavalieri di VV - SS16

CUP C91B17000740001- Fascicolo 2018-245-018

PROGETTO di Fattibilità Tecnico Economica e DEFINITIVO

VU_F5 Sintesi non tecnica VAS-VALSAT

Rev. 00

PROGETTISTA:
Ing. Paolo Vicini

IL RESPONSABILE DI PROCEDIMENTO:
Ing. Alberto Dellavalle

COLLABORATORI:
PROGETTISTA PUBBLICA ILLUMINAZIONE:
P.I. Igino Vichi

ANALISI RUMORE
NoRumore - Dott. Casadio - Forlì

STUDIO GEOLOGICO
Dott. Ronci Stefano -Geologo -Rimini

ANALISI AMBIENTALI
Ing. Elena Favi
Ing. Barbara Semprini Cesari

INDAGINI GEOLOGICHE
Intergeo S.R.L. - RSM

ARCHEOLOGICA:
Interras Soc. Coop Arl - Forlì
STUDIO GEOLOGICO PALEOFALESIA
Dott. Copioli Carlo

RILIEVO TOPOGRAFICO e
PIANO PARTICOLAREGG. DI ESPROPRIO:
Studio Esageo - Rimini

DISEGNATORE
Ing. Emanuel Tamburini
Ing. Giulio Zannoli

Rimini 11. febbraio 2021

INDICE

1 PREMESSA	2
2 RIFERIMENTI NORMATIVI	5
3 FASI DEL PROCEDIMENTO	7
3.1 SOGGETTI INTERESSATI DAL PROCEDIMENTO.	7
3.2 MODALITÀ DI SVOLGIMENTO	7
4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO	10
5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	13
5.1 P.T.C.P. - Variante 2012.....	13
5.2 PSC e Vincoli	14
5.3 RUE	17
5.4 PUMS adottato (2018) e “Delimitazione dei centri abitati e definizione e classificazione delle strade ai sensi del nuovo codice della strada D.LGS 30 aprile 1992, N.285.”	18
5.5 ZAC (2016), Mappatura Acustica Strategica (2017) e Piano d'Azione dell'Agglomerato di Rimini (2018)	19
5.6 PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti.....	22
5.7 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale	23
5.8 Piano di Assetto Idrogeologico PAI – variante 2016 e PGRA – Piano Gestione Rischio Alluvioni.....	24
6. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI	25
6.1 Variante PSC	26
6.2 Variante RUE	29
6.3 Variante ZAC	30
7 VERIFICA DI PERTINENZA E COERENZA DEI CRITERI RELATIVI ALLE CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE.....	31
7.1 Verifica di pertinenza	31
7.2 Verifica di coerenza	32
8 ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI	39
8.1 Componenti ambientali	39
8.2 Ambito di influenza ambientale	55
8.3 Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate dagli impatti	58
9 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	60
10 MONITORAGGIO	62

1. PREMESSA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con Delibera CIPE n.54/2016 del 01 dicembre 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 14/04/2017 sono stati definiti gli interventi del Piano Operativo delle Infrastrutture destinati al Comune di Rimini tra i quali rientra l'intervento denominato "Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020 - Messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato di Rimini – Polo Intermodale su SS 16 – Aeroporto – TRC".

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza della intersezione tra la SS16 e la Via Cavalieri di Vittorio Veneto con la realizzazione di una nuova rotatoria in sostituzione della intersezione a raso esistente (incrocio a T). L'intersezione si trova in una posizione molto pericolosa dovuta a un forte dislivello tra la Via Cavalieri e la SS16 che ne impedisce la visibilità per chi deve immettersi sulla SS16 da chi proviene da Via Cavalieri, inoltre l'intersezione si trova su un tratto rettilineo della SS16 e quindi con velocità sostenute.



Fig.1.1 stralcio ortofoto –anno 2018 - con ubicazione delle aree oggetto di intervento

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno indire con 121129/2020 del 21/05/2020 una Conferenza di Servizi Preliminare per i sottoservizi in data 27/05/2020 per l'esame del progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell'art. art. 14, comma 3 della Legge 241/90 e s.m.i. il cui esito è stato

comunicato con nota prot. 0132378/2020 del 03/06/2020. La Conferenza preliminare conclusasi con esito positivo ha fornito utili indicazioni per la redazione del successivo livello progettuale Definitivo.

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

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

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

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

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

La proposta di procedimento unico in oggetto prevede una variante agli strumenti urbanistici vigenti e pertanto, è necessario sottoporla alla valutazione ambientale strategica (VAS), come previsto dal Decreto Legislativo 3 aprile 2006, numero 152 "Norme in materia ambientale" (D.Lgs 152/2006), e dalla disciplina regionale di cui all'articolo 18 della LR 24/2017 all'articolo 18: Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (Valsat).

Il procedimento di verifica ambientale che si intende avviare per l'approvazione del procedimento unico in variante agli strumenti urbanistici è quello di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale

Strategica (VAS-VALSAT), in quanto interessa piccole aree a livello locale e apporta modifiche minori dei piani e dei programmi. La Valutazione Ambientale Strategica sarà eventualmente necessaria qualora l'autorità competente valuti che le varianti introdotte producano impatti significativi sull'ambiente, tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

Il presente documento costituisce pertanto il **Documento di VALSAT/Rapporto Preliminare**, redatto al fine di valutare l'assoggettabilità alla procedura di VAS, che nel caso in questione dovrà contenere una descrizione della proposta di variante, nonché di tutte le informazioni ed i dati necessari alla verifica dei possibili effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale derivanti dalle modifiche introdotte, nonché dare conto delle possibili interferenze con i siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).

Per completare e dettagliare le informazioni contenute nel presente rapporto, si rimanda a tutti gli elaborati predisposti in allegato al progetto e alla relazione urbanistica, che qui si intendono integralmente richiamati.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

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

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

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

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

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

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

A livello nazionale si applica il D.Lg.s 152/2006 e s.m.i. ed in particolare si fa riferimento all'articolo 6 "Oggetto della disciplina":

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

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

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

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

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

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

...omissis..."

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

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

3. FASI DEL PROCEDIMENTO

Il presente documento illustra le metodologie e le procedure da seguire per sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica il procedimento unico in variante ai seguenti strumenti urbanistici comunali: PSC (Tavole dei Vincoli, Tavole del Quadro Conoscitivo e Tavole della VAS-Valsat), RUE e ZAC vigenti.

3.1 Soggetti interessati dal procedimento

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

- a) Il proponente: Comune di Rimini;
- b) l'autorità procedente: Comune di Rimini;
- c) l'autorità competente per la VAS-VALSAT individuata ai sensi del comma 3 dell'articolo 19 della LR 24/2017: Provincia di Rimini;
- d) i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:
 - ARPAE – sezione di Rimini;
 - Azienda U.S.L. Romagna;
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini
 - Consorzio di Bonifica della Romagna
 - Regione Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità ambientale
 - Provincia di Rimini;
 - ANAS;
 - HERA S.p.A.;
 - Agenzia Mobilità;
 - PMR Rimini;
 - Adriagas;
 - altri Gestori delle reti pubbliche.
- e) il pubblico e il pubblico interessato.

3.2 Modalità di svolgimento

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

- a) di acquisire tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi, comunque denominati, necessari per la realizzazione dell'opera o intervento secondo la legislazione vigente;
- b) di approvare la localizzazione delle opere e interventi non previsti dal PUG, dall'accordo operativo o dal piano attuativo di iniziativa pubblica, ovvero in variante a tali strumenti o alla pianificazione territoriale

vigente;

c) di conseguire per le opere pubbliche e, nei casi previsti dalla legge, per le opere di pubblica utilità l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

stessi.

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

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

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

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

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

Per favorire la più ampia partecipazione del pubblico e la trasparenza delle scelte operate dal piano, il documento di Valsat deve contenere un elaborato illustrativo, denominato "Sintesi non tecnica", nel quale è

descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati.

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

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

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento in esame si inquadra nella generale riorganizzazione della circolazione sulla Strada Statale SS16 in corrispondenza del territorio comunale di Rimini, nello specifico riguarda l'intersezione tra la SS16 e Via Cavalieri di Vittorio Veneto, posta in prossimità dell'incrocio si colloca l'aeroporto internazionale Rimini – San Marino.

L'area si pone all'altezza della località Miramare di Rimini, nei pressi del confine tra il Comune di Rimini ed il Comune di Riccione, di cui la Via Cavalieri di Vittorio Veneto è il punto di accesso principale alla zona mare per chi transita sull'Adriatica e proveniente dalla zona sud della provincia di Rimini.

Per tutta la sua lunghezza dalla SS16 fino alla ferrovia la Via Cavalieri di Vittorio Veneto è caratterizzata dalla presenza di un doppio filare di platani.

L'intersezione oggetto di intervento è attualmente regolata da uno svincolo a raso a tre rami con area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse (intersezione a T). Si colloca in una posizione molto pericolosa dovuta a un forte dislivello tra la Via Cavalieri di Vittorio Veneto e la SS16 che ne impedisce la visibilità per chi deve immettersi sulla SS16 da chi proviene da Via Cavalieri, inoltre l'intersezione si trova su un tratto rettilineo della SS16 e quindi con velocità sostenute.



Fig.4.1 ubicazione delle aree oggetto di intervento

Il progetto, persegue lo scopo di snellire fluidificare e mettere in sicurezza tale punto della SS16, prevede la realizzazione di una rotonda in corrispondenza della intersezione tra l'Adriatica e la Via Cavalieri di Vittorio Veneto in sostituzione dell'intersezione a T esistente, portando i seguenti vantaggi:

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

Il progetto andrà a supporto del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2020-2033 che prevede anche la riorganizzazione degli accessi all'Aeroporto internazionale di Rimini – San Marino. Il Piano di sviluppo Aeroportuale prevede un sistema di doppie rotonde al fine di evitare le svolte a sinistra e l'eliminazione del semaforo esistente nei pressi dell'ingresso dell'Aeroporto.

Fig.4.2 schema di viabilità tratto dal Piano di Sviluppo Aeroportuale 2020-2033



Le aree su cui si sviluppa il progetto in oggetto sono in buona parte già destinate a strada. Il resto del tracciato utilizza aree non urbanizzate e non edificate. Le scelte progettuali sono state fortemente influenzate dalle richieste e delle indicazioni fornite dall'Anas quale proprietario della strada a seguito di molteplici incontri. La rotonda non è stata posta sull'asse perfetto della SS16 per non avvicinarla troppo alle abitazioni esistenti poste a monte della SS16. Pertanto tali necessità hanno portata all'elaborazione di quest'unica scelta progettuale, che consente di limitare al massimo l'aumento di uso del suolo e impermeabilizzazione.

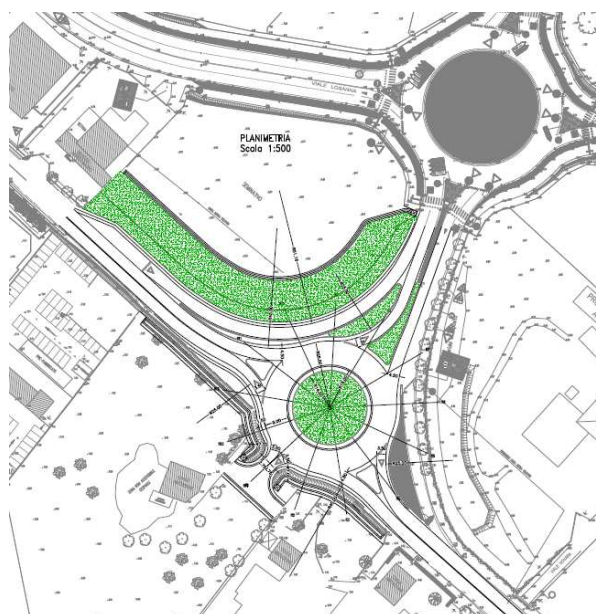


Fig. 4.3 inquadramento da tavola di progetto

Il tratto di strada in progetto è classificabile ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di categoria C – Strada extraurbana secondaria.

5 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

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

5.1 P.T.C.P. - Variante 2012

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

Tavola A

L'intervento si colloca in adiacenza al Polo funzionale n.5 denominato Aeroporto "F. Fellini".

L'area di intervento ricade all'interno degli:

- ambiti rurali agricoli periurbani
- Varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare (Art. 1.6)
- Aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale (Art. 1.5)

Tavola B

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

Parte dell'area d'intervento ricade all'interno del Sistema costiero (Art. 1.3) e delle Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3).

L'art.5.3 al comma 8 prevede che le infrastrutture tra cui le linee di comunicazione viaria *sono ammesse nelle aree di cui al secondo comma qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali e provinciali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato. I progetti delle opere dovranno in ogni caso rispettare le condizioni ed i limiti derivanti da ogni altra disposizione del presente Piano ed essere sottoposti alla valutazione di impatto ambientale, qualora prescritta da disposizioni comunitarie, nazionali e regionali.*

Si rammenta che la realizzazione della rotatoria di progetto risulta già prevista nella tavola 3 del PSC del Comune di Rimini (vd. Successivo paragrafo 5.2).

Tavola C

L'intervento si colloca all'interno dell'Unità di paesaggio dei varchi a mare (1.c sub).

Tavola D

L'intervento non interferisce con area di "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua – reticolo idrografico minore" né si colloca all'interno di ambiti a vulnerabilità idrogeologica e nemmeno nei pressi di aree di rispetto dei pozzi acquedottistici. Nelle vicinanze è presente un tratto a cielo aperto del canale consortile denominato Rio dell'Asse.

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

Nella tavola PSC 3 - “Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi” colloca l’area in “Ambiti Agricoli Periurbani” (AAP) (art.5.9), inoltre definisce l’attuale SS 16 quale “Asse primario urbano/suburbano di penetrazione” (art.2.16) e la via Cavalieri di Vittorio Veneto quale “Strade di penetrazione esistenti”. Inoltre risulta l’intervento risulta già indicato quale rotatoria di progetto della SS16.

Nelle vicinanze dell’intersezione nella zona monte della SS16 si colloca un’area di ghetto non storico in territorio rurale.

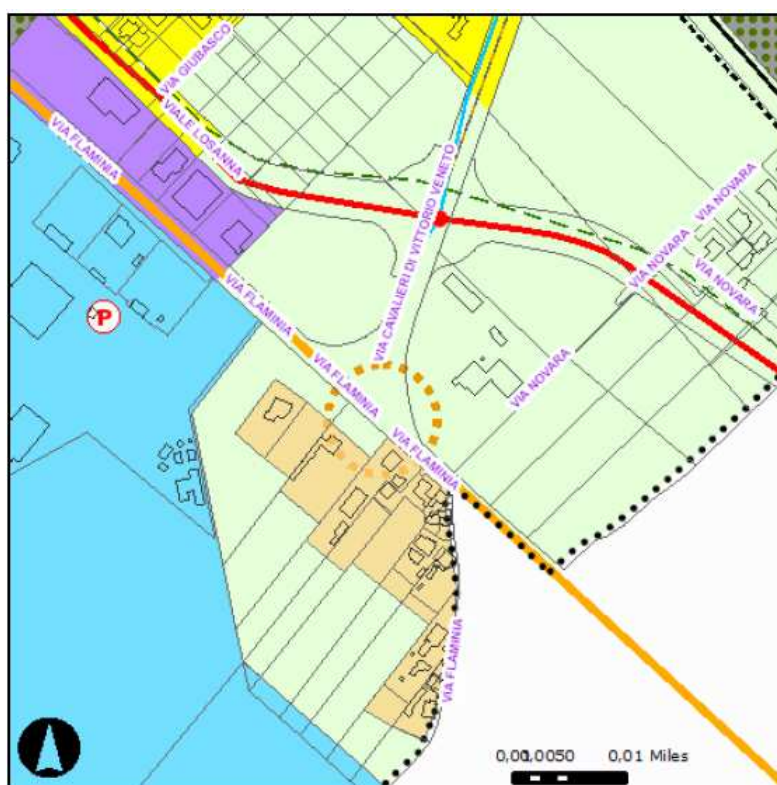


Fig. 5.1 tavola PSC 3 - “Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi”

- AAP - Ambiti agricoli periurbani
- Ghetti non storici in territorio rurale
- Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16)
- Rotatorie di progetto (SS.16)
- Strade urbane di penetrazione esistenti

Negli ambiti agricoli periurbani il PSC, coerentemente con il PTCP, persegue il mantenimento della conduzione agricola dei fondi, e la promozione di attività integrative del reddito degli operatori agricoli dirette:

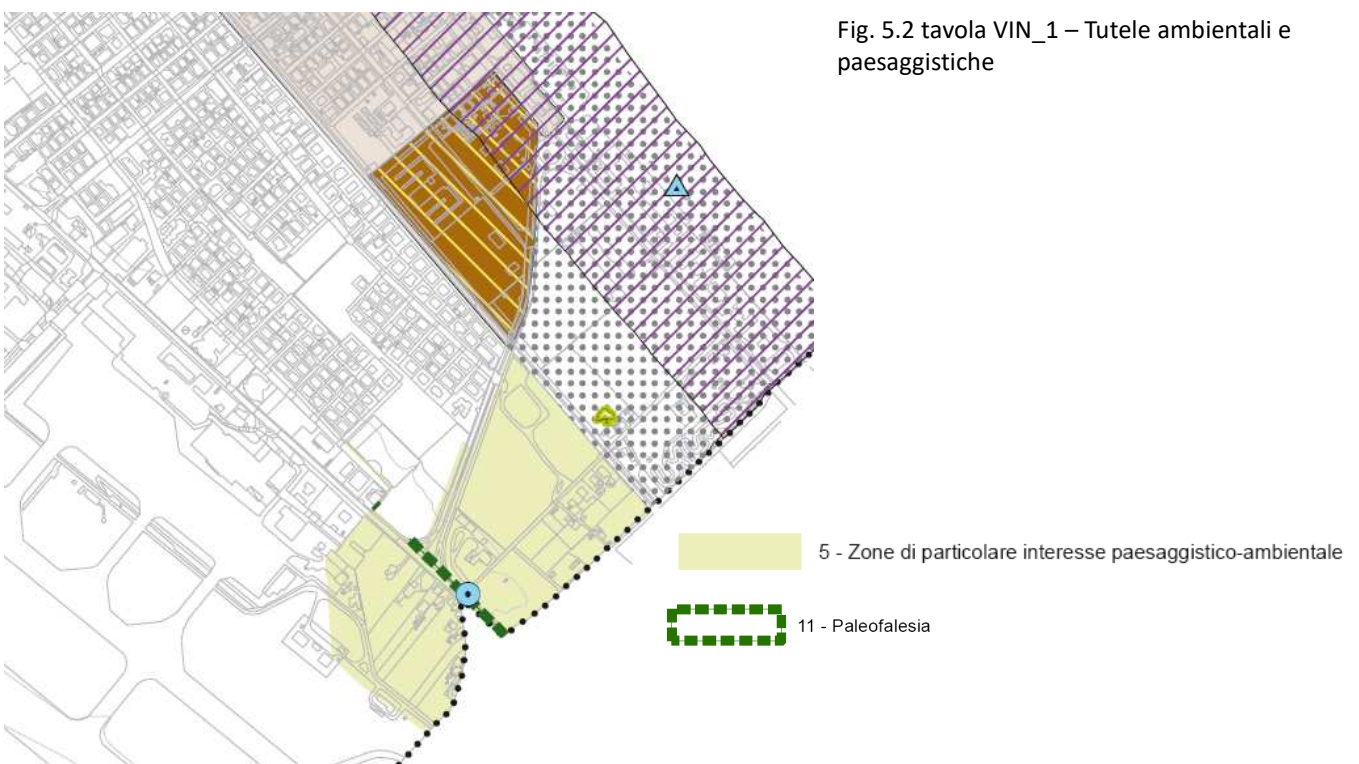
- a contribuire al miglioramento della qualità ambientale urbana, attraverso la realizzazione di dotazioni ecologiche e di servizi ambientali, compresi gli interventi per l’incremento della biomassa in funzione ecologica;

- a soddisfare la domanda di strutture ricreative e per il tempo libero, sia all'aria aperta, purché a basso impatto ambientale, che attraverso il recupero di edifici esistenti;
- al mantenimento dei caratteri consolidati del paesaggio rurale.

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

Dalle **Tavole dei Vincoli** del Quadro Conoscitivo del PSC si segnalano le seguenti schede di vincolo, di cui si riportano alcuni stralci estratti dal webGis del PSC di Rimini

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



Le NTA del PSC, riprendendo le disposizioni del PTCP, dettano prescrizioni relative:

- alle **Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale** di cui all'**art.2.7**:
"Valgono le disposizioni dell'art. 5.3 di PTCP che in particolare fissa prescrizioni ai commi 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11."
- alla presenza della paleofalesia all'**Art. 2.7bis comma 2 – Paleofalesia**:
"2.(P) In tutti i tratti o gli areali indicati nella tavola dei vincoli come "Paleofalesia", sono escluse tutte le movimentazioni di terreno che portino alla modifica dell'andamento piano – altimetrico rilevabile dal Piano di campagna."



Fig. 5.3 tavola VIN 3 – Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio

L'intervento in oggetto ricade in parte all'interno dell'area della concessione di coltivazione del giacimento di acque minerali di cui alla scheda dei vincoli **41 - Zone di concessione di coltivazione delle acque minerali**: Zone in concessione per lo sfruttamento della risorsa idrominerale, non sono quindi da intendersi come aree di protezione idrogeologica ai sensi della LR 32/1988. Nello specifico si tratta della Concessione Mineraria "Miramare" rilasciata con Provvedimento della Provincia di Rimini n.38/2011 all'Istituto Talassoterapico di Rimini.

Schede Vincoli

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

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

30 - Scoli consorziali (a cielo aperto o tombinati)

62 - Elettrodotti e relative distanze di rispetto

65 - Aeroporto – vincoli alla proprietà: in attesa della definizione da parte di ENAC delle zone da sottoporre a vincolo e delle limitazioni per la navigazione aerea, continuano ad essere applicati i vincoli regolamentati dalla abrogata legge 4 febbraio 1963 n.58. Le mappe di vincolo territoriali dell'ENAC (ex artt.707 e 708 del Codice della Navigazione) pongono in area non oggetto di vincolo quella relativa all'intervento in oggetto.

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

I vincoli sopradescritti non sono escludenti e determinano limitazioni alla realizzazione dell'opera e

limiti di tipo procedurale come per il rispetto delle potenzialità archeologica.

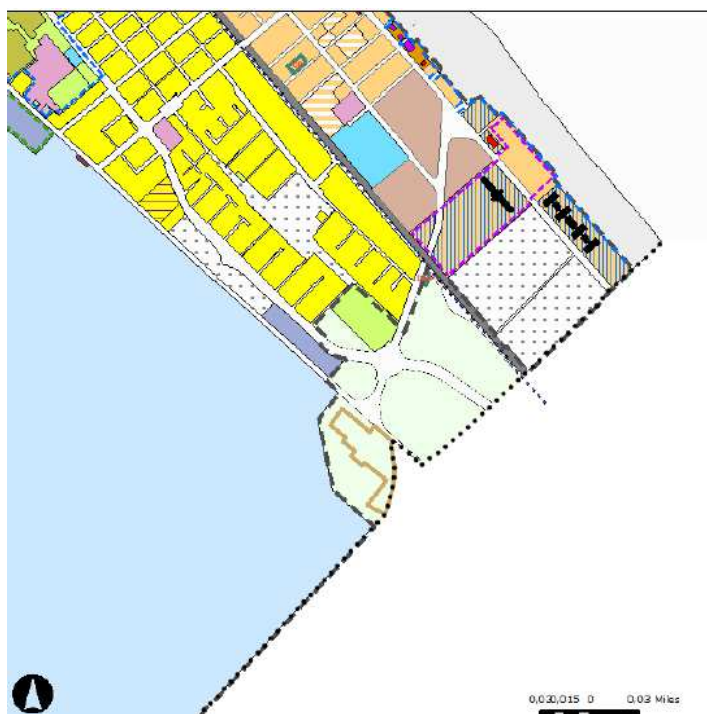
Il tratto di viabilità è classificato ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di categoria C – Strada extraurbana secondaria per quanto riguarda la rotatoria ed i rami di innesto della SS16 e la via Cavalieri di Vittorio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



Fig. 5.4 Quadro Conoscitivo C.3 Classificazione della rete stradale da nuovo codice della strada

5.3 Regolamento Urbanistico Edilizio - RUE

Il RUE vigente, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, e successiva variante specifica normativa adottata con D.C.C. n.64 del 17/10/2019 e D.C.C. n.4 del 13/02/2020, rappresenta lo stato di fatto esistente e colloca le aree interessate dalla variante in ambito agricolo perturbano AAP ed in parte in parte come strada.



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

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

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

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

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

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

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

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

L'intervento oggetto del presente documento potrà contribuire a migliorare le condizioni di sicurezza riducendo sia il numero degli incidenti, sia il numero di feriti e dei decessi; importante obiettivo del PUMS riguarda la messa in sicurezza della SS16 Adriatica (paragrafo 4.2 del PUMS). La conurbazione di un'estesa area territoriale in frangia alla SS 16 (Adriatica) nel territorio della Provincia di Rimini ha conferito a detta arteria la funzione di asse portante viario da Nord verso Sud e di arteria di distribuzione del traffico locale, nel tempo sempre più intenso a causa della urbanizzazione intensiva delle aree gravitanti.

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

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

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

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

I tratti di strada interessati dal progetto, ai sensi del D.M. Infrastrutture e Trasporti del 05/11/01 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di categoria C – Strada extraurbana secondaria per quanto riguarda la rotatoria ed i rami di innesto della SS16 e la via Cavalieri di Vittorio Veneto.

Per la definizione dei limiti assoluti di immissione per la classificazione del rumore stradale ai sensi del DPR 142/2004 “Disposizione per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal

- Mappatura Acustica Strade Provinciali superiori ai 3.000.000 di veicoli/anno.

E' stato inoltre necessario elaborare, così come richiesto dal Decreto, la mappatura acustica del rumore da traffico sulle infrastrutture comunali e la mappatura acustica dei principali siti industriali presenti nel Comune di Rimini. Attraverso la sovrapposizione delle mappe acustiche, elaborate per ogni singola sorgente sonora, è stata generata la Mappatura Acustica Strategica dell'Agglomerato di Rimini.

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

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

✓superamento dei limiti previsti dalla vigente normativa;

✓ individuazione delle aree ad elevata densità di popolazione residente, o attribuibile ad edifici di tipologia sensibile (ovvero, numero di iscritti per gli edifici scolastici, numero di posti letto per gli edifici sanitari).

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

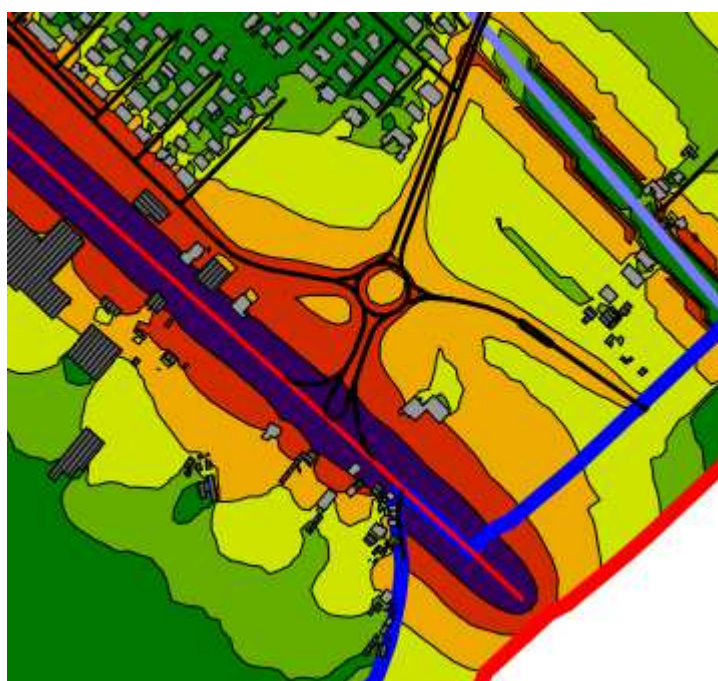
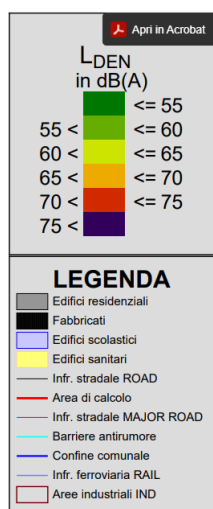


Fig. 5.6 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) Lden post operam



Fig. 5.7 Mappe acustiche del rumore stradale (Road) Night post operam

5.6 PRIT 2025 – Piano Regionale Integrato dei Trasporti

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

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

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

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

- Definizione della componente infrastrutturale del PTR.

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

- alla messa in sicurezza delle arterie, supportati da apposite analisi di incidentalità e analisi preventive di sicurezza. Le intersezioni tra gli assi della Rete di Base dovranno essere di norma realizzate con soluzioni a rotatoria, previa verifica della loro compatibilità ai fini della sicurezza con la tipologia dei traffici, nonché con i vincoli insediativi o morfologici;
- alla riqualificazione della piattaforma, e al miglioramento della qualità del deflusso in relazione alle sue caratteristiche funzionali, sulla base di appositi studi di traffico: sistemazione degli accessi laterali, regolazione delle intersezioni, realizzazioni di corsie per il trasporto pubblico, mobilità ciclopedonale, rettifiche locali del tracciato e/o adeguamento delle caratteristiche geometriche, opere per l'eliminazione di passaggi a livello o altri restringimenti localizzati);
- alla moderazione del traffico e miglioramento dell'accessibilità urbana, supportati da appositi studi di traffico che evidenzino le criticità, gli obiettivi da raggiungere e l'efficacia delle soluzioni progettuali adottate, e integrati da azioni correlate per il miglioramento e/o la riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclo - pedonale;
- varianti indotte da problematiche di natura geologica e idrogeologica e interventi di ripristino a seguito di eventi eccezionali e/o di fenomeni calamitosi anche a carattere continuativo, limitatamente all'area interessata dagli stessi.

5.7 PAIR 2020 - Piano Aria Integrato Regionale

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

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

seconda parte del punto 2 dell'elenco a pag. 2 di tale circolare che riporta quanto segue:

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

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

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

Nel 2016 è stato adottato il Progetto di Variante al PAI, poi approvato con DPCM del 25/02/2020, di cui di ns. interesse, per l'intervento oggetto del presente documento, risultano essere:

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

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

Il “Progetto di Variante 2016 del PAI” recependo le tavole del DGRA colloca l’area d’intervento in gran parte fra quelle con alluvioni frequenti ed in subordine fra quelle con alluvioni poco frequenti di cui (art. 21, comma 2 delle NTA). Non sono previsti interventi di alcun tipo per il progetto oggetto del presente documento.

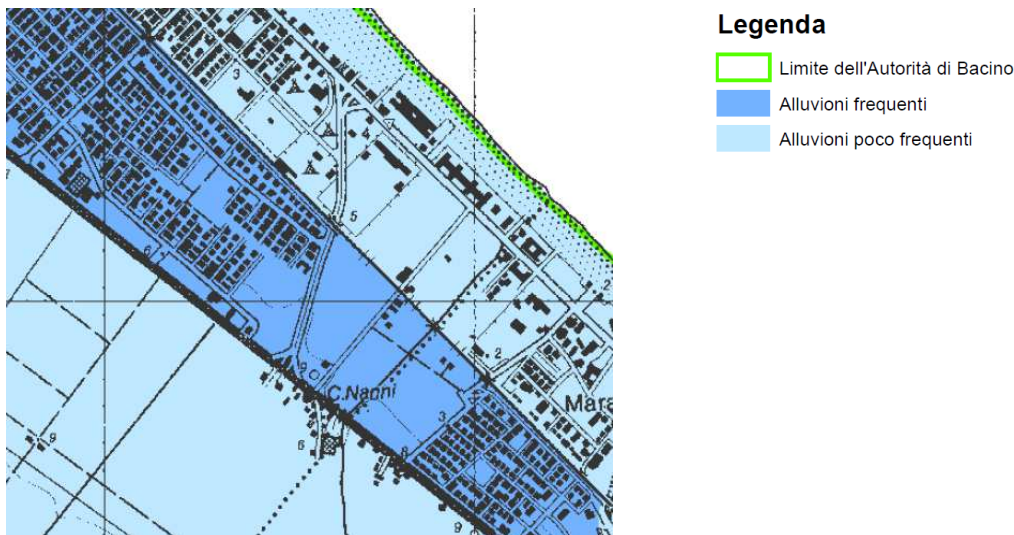


Fig. 5.8 stralcio della Tavola 5.1 Mappe pericolosità reticolo secondario di pianura

6. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI

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

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

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

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

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

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

- variante ZAC,
- apposizione di vincolo espropriativo
- la dichiarazione di pubblica utilità.

6.1 Variante PSC

Il PSC classifica le aree interessate dall'intervento in territorio rurale in "Ambiti Agricoli Produttivi" e definisce l'attuale SS 16 quale "Asse primario urbano/suburbano di penetrazione", mentre la via Cavalieri di Vittorio Veneto quale "Strade di penetrazione esistenti".

Il PSC nella tavola PSC.3 presenta la schematizzazione della rete e l'indicazione di larga massima delle infrastrutture per la mobilità di previsione e quelle esistenti, fra cui anche la rotatoria di progetto tra la SS16 e via Cavalieri di Vittorio Veneto.

Vista la presenza evidenziata nella tavola VIN _1 della linea ideogrammatica di **Paleofalesia**, in accordo con la Provincia di Rimini, nell'ambito del progetto sono stati effettuati un approfondimento geologico ed uno morfologico della Paleofalesia, rispettivamente svolti attraverso prove geognostiche e rilievi topografici. Le analisi hanno quindi permesso di ricostruire il reale posizionamento della "paleofalesia costiera" nel tratto compreso tra via Vercelli nel Comune di Riccione a sud e tra via Chiasso nel Comune di Rimini a nord.

Mediante tale studio di dettaglio (Allegato L di progetto) è stato possibile passare da una linea ideogrammatica derivante da PTR e PTCP ad una corretta e accertata rappresentazione areale dimostrando che la reale paleofalesia è individuata in territorio esterno alle opere di nuova viabilità previste nell'ambito del progetto di "Nuova rotatoria via Cavalieri di Vittorio Veneto - SS 16".

Pertanto viene sostituito il tematismo denominato "falesia" con "scarpata paleofalesia" e conseguentemente sono oggetto di **aggiornamento le tavole del Quadro Conoscitivo, la tavola dei vincoli e le tavole della Vas-Valsat allegate al PSC vigente**. Le modifiche al PSC riguardano quindi le seguenti tavole:

- stralcio **QC - Tav B2** SISTEMA AMBIENTALE E NATURALE CARTA GEOMORFOLOGICA
- stralcio **QC - Tav B8** SISTEMA AMBIENTALE E NATURALE CARTA DELLE PERICOLOSITA', VULNERABILITA' E TUTELE AMBIENTALI
- stralcio **Tav VIN 1.1** TAVOLA DEI VINCOLI TUTELE AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE
- Vas-Valsat – **Tav 1.1 VAS** – VALSAT SINTESI DEI CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI -
Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali
- stralcio Vas-Valsat – **Tav 1.2 VAS** – VALSAT SINTESI DEI CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI
Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali
- stralcio Vas-Valsat – **Tav 2.2 VAS** – VALSAT Tutele e condizionamenti di natura paesaggistico-ambientale

Nella Tavola VIN 1.1 Tavola dei vincoli tutele ambientali e paesaggistiche viene riportata la corretta identificazione della scarpata della paleofalesia come di seguito illustrato.



Fig.6.1 stralcio variante Tav VIN 1.1 Tavola dei vincoli tutele ambientali e paesaggistiche


Analogamente anche nelle tavole del Quadro Conoscitivo viene riportata la corretta collocazione della paleofalesia. Di seguito si riportano gli stralci oggetto di aggiornamento delle tavole B2 "Sistema ambientale e naturale – carta geomorfologia" e B8 "Sistema ambientale e naturale – carta delle pericolosità, vulnerabilità e tutele ambientali".

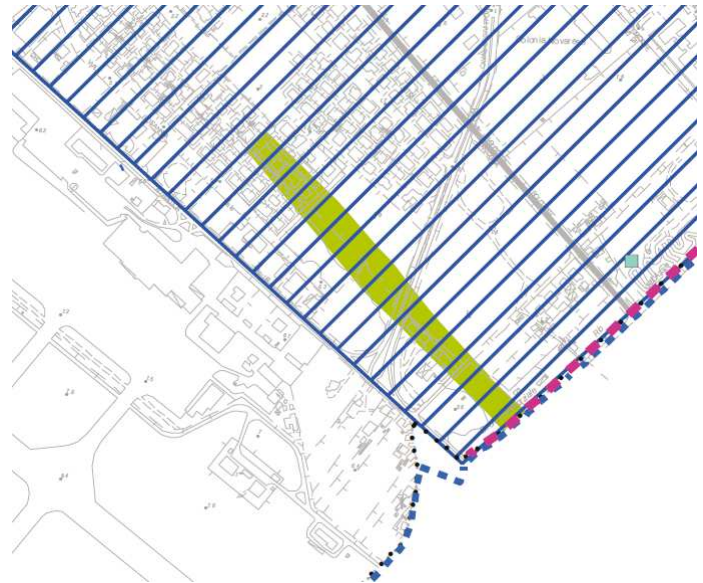


Fig.6.2 stralcio variante tav. B2 "Sistema ambientale e naturale – carta geomorfologia"



Fig.6.3 stralcio variante tav. B8 "Sistema ambientale e naturale – carta delle pericolosità, vulnerabilità e tutele ambientali".

 Scarpata della paleofalesia
(Rif. norm.: PTCP 2007/var 2012 - art. 5.3, comma 12)



In conseguenza all’aggiornamento delle tavole del Quadro Conoscitivo vengono aggiornate la Tavola 1.2 “VAS – VALSAT SINTESI DEI CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali”, passando la nuova identificazione della scarpata della paleofalesia fra gli Elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti per le trasformazione dei suoli a fini insediativi e la Tavola 2.2 “VAS – VALSAT Tutele e condizionamenti di natura paesaggistico-ambientale”.

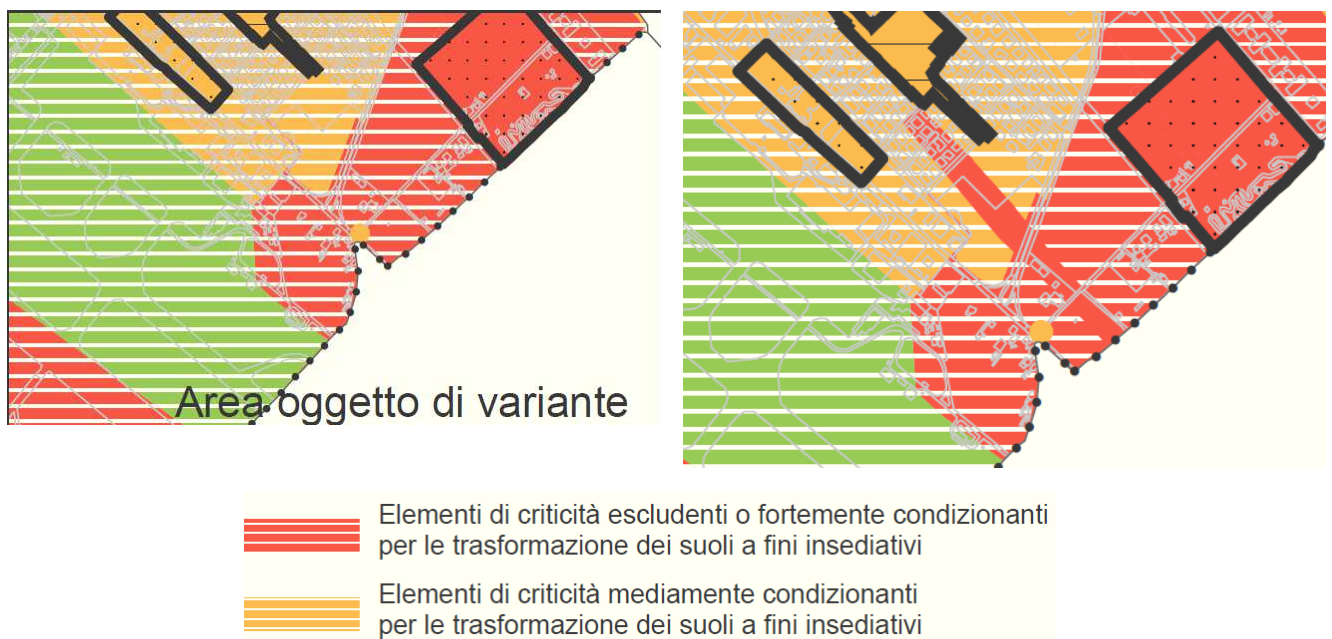


Fig.6.4 stralcio variante Tav 1.1 VAS – VALSAT SINTESI DEI CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI
Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali



Fig.6.5 stralcio variante 2.2 “VAS – VALSAT Tutele e condizionamenti di natura paesaggistico-ambientale”

6.2 Variante RUE

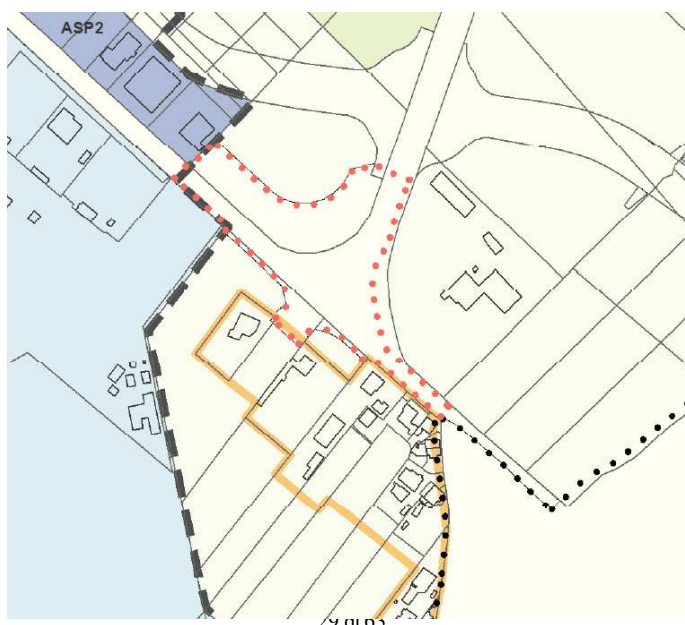
Il RUE disciplina gli interventi sull'esistente dettandone la disciplina particolareggiata degli usi e delle trasformazioni ammissibili; agli effetti urbanistici, l'approvazione di un progetto definitivo poiché comporta dichiarazione di pubblica utilità viene rappresentato nel RUE per il quale determina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

La variante al **RUE** riguarda la **tavola 1.12** - Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale - e comporta l'inserimento delle aree necessarie alla rotatoria.

Tale variante determina la localizzazione dell'opera pubblica rappresentata nel RUE determina la riduzione del sub ambito agricolo AAP in favore dell'allargamento della sede stradale.

Le modifiche al RUE riguarda quindi la seguente tavola:

- stralcio Tavola 1.12: Ambiti urbani, dotazioni territoriali e territorio rurale.



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

6.3 Variante ZAC

L'aggiornamento della ZAC consiste nell'inserimento della IV° classe acustica come stato di fatto, per le aree prospicienti (50 metri per lato della strada) la nuova rotatoria tra la Strada Statale (SS) n.16 e via Cavalieri di Vittorio Veneto, ad esclusione di eventuali ricettori presenti, attualmente interamente in classe III°.

La Direttiva Regionale n.2053/2001 "Criteri e condizioni per la classificazione acustica del territorio, ai sensi del comma 3 dell'art.2 della L.R. n.15/2001", infatti prevede, per le aree prospicienti le infrastrutture viarie (fascia di 50 metri per lato), l'attribuzione della IV classe acustica per le strade di tipo C .

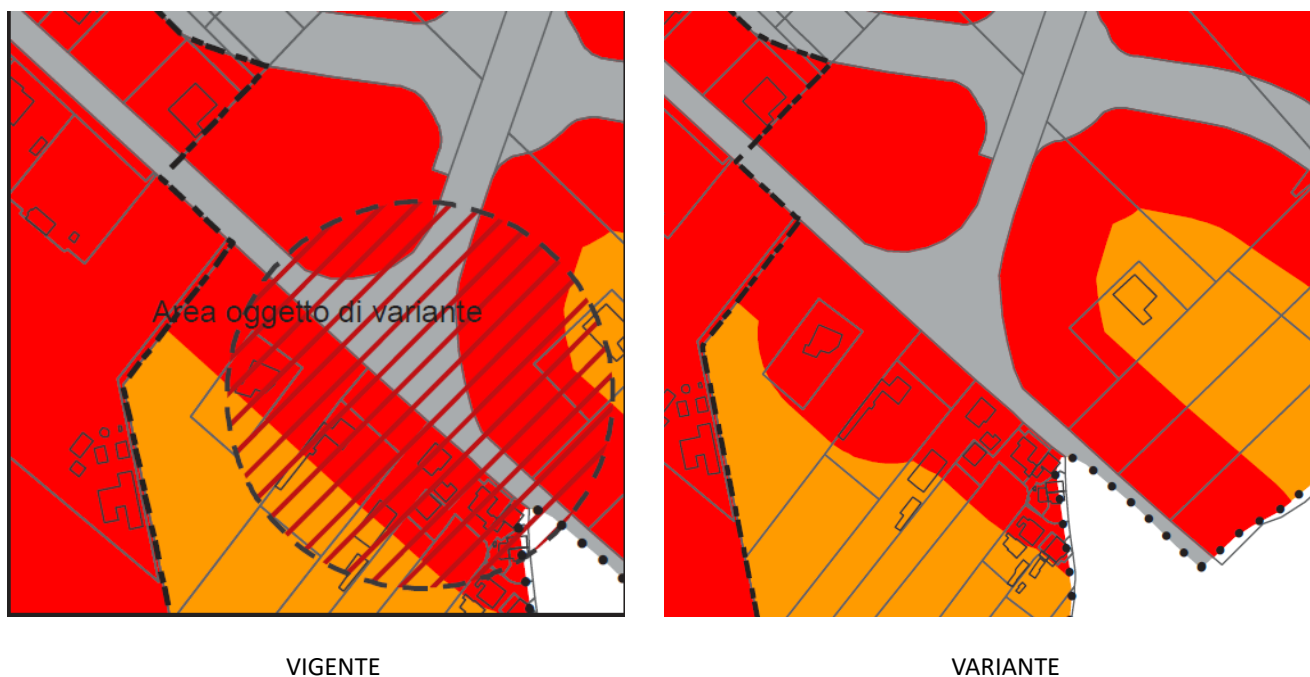


Fig.6.6 stralcio variante ZAC Tav.2.12

I predetti aggiornamenti comportano pertanto la modifica della Tavola **ZAC 2.12** (scala 1:5.000) e il conseguente adeguamento della Tavola generale della Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC 1 scala 1:20.000).

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

7.1 Verifica di pertinenza

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

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

- individua il quadro di riferimento per la realizzazione di altri progetti?	SI	NO
<u>SOLO SE SÌ</u>		
perchè costituisce il quadro di riferimento in termini di:		
• ubicazione	SI	NO
• natura	SI	NO
• dimensioni	SI	NO
• condizioni operative	SI	NO
• ripartizione di risorse	SI	NO
La Variante riguarda la modifica di una viabilità esistente di categoria C, tramite la trasformazione da un'intersezione a T ad una rotatoria e l'individuazione del reale areale interessato dalla scarpata della paleofalesia. Pertanto questo criterio può essere considerato NON PERTINENTE.		

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

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

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

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

d) I problemi ambientali pertinenti al Piano/Programma:

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

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

- Paleofalesia (Art.2.7 bis delle NTA del PSC);
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3 comma 8 delle NTA del PTCP).

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

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

Nel caso di Variante preso in esame questo criterio può essere considerato PERTINENTE, per quanto riguarda l'attuazione del del PUMS edel PRIT 2025 relativamente alla fluidificazione del traffico e alla messa in sicurezza di intersezione su Strada Statale.

7.2 Verifica di coerenza

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

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

OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Valorizzare le risorse paesaggistiche	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	NON PERTINENTE
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Proseguire verso monte il Parco Marecchia	Intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive	NON PERTINENTE
	Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica	Salvaguardare la pericolosità geomorfologica e idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	NON PERTINENTE
	Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche	Salvaguardare la qualità e la quantità delle risorse idriche	Riguardo alla qualità individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione	L'area è inserita all'interno della concessione del giacimento minerario idrotermale denominato "Miramare", rilasciato all'Istituto Talassoterapico di Rimini. Non ci sono particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento idrotermale e comunque verranno rispettate le tutele previste sia nel Decreto di Concessione mineraria, rilasciato con Provvedimento della Provincia di Rimini n.38/2011, che nella L.R. 32/1988.
	Riduzione del rischio sismico	Riduzione del rischio sismico	Individuare le aree di possibile amplificazione del rischio sismico e dettare disposizioni per la riduzione del rischio.	NON PERTINENTE
		Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	individuare la messa in sicurezza sismica quale obiettivo d'interesse pubblico	NON PERTINENTE
	Risparmio energetico	Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente	Individuare incentivi urbanistici per gli interventi di ammodernamento del patrimonio edilizio al fine di aumentare l'efficienza energetica, indicando l'efficientamento energetico come obiettivo d'interesse pubblico	NON PERTINENTE
	Miglioramento della qualità dell'aria	Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico	Il PSC ha evidenziato che il grosso degli impatti atmosferici deriva dal traffico ed in minor misura dalle attività industriali e civili. Il comune di Rimini ha intrapreso una serie di azioni atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico a cui si è affiancato il PUMS che ha individuato una serie di azioni finalizzate al potenziamento del trasporto pubblico, al potenziamento delle reti ciclo-pedonali e alla promozione del

		contribuire alla realizzazione di una città mobile senz'auto	Implementazione della rete delle piste ciclabili, mediante interventi che prevedono: completamento dei percorsi extraurbani, completamento della circonvallazione urbana "Anello verde", miglioramenti e qualificazione delle piste urbane.	recupero di aree soggette a riqualificazione e a verde per il miglioramento della qualità dell'aria. Il progetto in variante non prevede modifiche dei flussi di traffico esistenti, ma tramite gli interventi del verde e di inserimento paesaggistico potrà giovare localmente.
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA				
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città.	Tutela delle attività commerciali nelle strade a maggiore valenza commerciale e turistica. Nuova disciplina degli interventi commisurata alla qualità architettonica dei fabbricati	NON PERTINENTE
		Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	Progetti speciali di restauro del patrimonio architettonico emergente e di messa in valore delle risorse archeologiche	
		Valorizzare il Porto-Canale	Con azioni di riordino della mobilità veicolare e con l'attuazione dei progetti: Anello verde, riqualificazione del bacino del ponte Tiberio, ecc.	
		Esaltare l'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti	Trasformare le aree dismesse e dismettibili al contorno della stazione ferroviaria di Rimini favorendo la connessione tra il centro e la marina	
	Massimo sviluppo delle potenzialità insediative interne al sistema urbano esistente	Utilizzare i vuoti interstiziali	Individuare ambiti da riqualificare e destinare all'incremento delle dotazioni di spazi pubblici e in parte all'edificazione le aree inedificate e le interstizioni all'area urbana	NON PERTINENTE
	Qualità ambientale degli insediamenti	Qualificazione ambientale degli insediamenti	Attuare azioni indirette attraverso l'allontanamento dei traffici di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate	NON PERTINENTE
	Le attrezzature per il turismo	Qualificare la città turistica costiera	Stimolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti estesi di nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città.	NON PERTINENTE
Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	riqualificare le frazioni della città lineare turistica	Mediante l'attribuzione di funzioni specialistiche incentrate sul wellness e sulla vita sana, attivando interventi di riqualificazione dei centri mediante l'analisi degli aspetti caratterizzanti	NON PERTINENTE	
	"Parco del Mare": offrire un nuovo esteso spazio urbano strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive	Trasformazione e qualificazione ambientale di tutta la fascia dei Lungomare attraverso progetti di dettaglio per tratti organici che comprendano non solo il sedime stradale dei Lungomare ma anche la prima fascia di arenile e tutte le aree libere comunali e demaniali a monte della strada, oltre ove possibile, aree private		

		Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" (e l'arenile) e la città	Riducendo il carico insediativo antropico attualmente gravante sulla spiaggia per trasferirlo nelle porzioni immediatamente retrostanti	
		Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa	Mediante una nuova progettazione di piazza Kennedy che consenta di collegare definitivamente il parco al mare	
		Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive	
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Migliorare le condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale	Realizzare l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopass il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio	NON PERTINENTE
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Qualificare le aree al contorno delle fermate del TRC		NON PERTINENTE
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario	Realizzazione di sottopassi idonei ai pedoni e alle due ruote.	NON PERTINENTE
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'				
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale, prossimamente si auspica la realizzazione della nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	Il progetto in variante, in attesa della realizzazione della nuova SS16, ha lo scopo di messa in sicurezza e di fluidificazione del traffico dell'intersezione con Via Cavalieri di Vittorio Veneto
		Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori di fluidificazione degli attuali assi nord sud, con la riqualificazione dell'area stazione si potrebbe completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	NON PERTINENTE
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Agevolare la mobilità ciclo-pedonale, sia quale modalità autonoma sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei percorsi	Completare la rete di piste ciclabili creando una rete efficiente e gerarchizzata, costituita da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale e raccordati da una circonvallazione urbana denominata Anello verde; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	NON PERTINENTE
		Estendere le zone, se non del tutto pedonali, quanto meno a misura del pedone, sia nel centro storico, che nella fascia turistica, nonché nelle aree centrali dei diversi quartieri	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	NON PERTINENTE
			Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio	NON PERTINENTE
			Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	NON PERTINENTE

OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA'	Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda,	Realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana	NON PERTINENTE	
			Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto e proseguire il TRC fino alla nuova fiera		
			Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC		
		Favorire l'integrazione dei mezzi e l'intermodalità degli spostamenti	Esaltare la stazione come nodo centrale dell'interscambio fra le diverse modalità del trasporto pubblico e privato (treno, TRC, altra linea di forza di trasporto pubblico da casello Rimini sud al mare, capolinea degli altri bus urbani e suburbani, parcheggio multipiano) e spingere alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi, in stretta correlazione con la mobilità ciclopedonale		
Coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità	Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza		Il progetto in variante non prevede aumenti nei flussi di traffico, ma permette un miglioramento degli standard di sicurezza stradale.		
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO					
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Poli funzionali	Sviluppare le grandi funzioni strategiche	Accordi territoriali per la Fiera, l'Aeroporto, la Stazione, il Porto e gli altri poli funzionali	Il progetto andrà a supporto del Piano di Sviluppo Aeroportuale 2020-2033 che prevede anche la riorganizzazione degli accessi all'Aeroporto internazionale di Rimini – San Marino. Il Piano di sviluppo Aeroportuale prevede un sistema di doppie rotatorie al fine di evitare le svolte a sinistra e l'eliminazione del semaforo esistente nei pressi dell'ingresso dell'Aeroporto.	
	Poli funzionali	Sviluppare gli ambiti sovracomunali di concentrazione degli insediamenti produttivi	Realizzazione del nuovo ambito per le attività produttive e logistiche (a Rimini nord) quale "area ecologicamente attrezzata" di rilievo provinciale	NON PERTINENTE	
	Ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale e coordinamento con gli interventi comunali	Riposizionare l'economia locale sul terreno dell'innovazione e della qualità	Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città		NON PERTINENTE
		Rendere compatibili le attività manifatturiere presenti, riducendone i fattori di impatto sul contesto			
Rete commerciale	Salvaguardare e potenziare la rete commerciale nel centro storico	Prevedere norme di tutela della destinazione commerciale dei piani terreni degli edifici del centro storico	NON PERTINENTE		

OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Accompagnare le trasformazioni degli insediamenti produttivi che eventualmente vengano dismessi per ragioni di mercato o esigenze di nuove e diverse collocazioni, orientandone il riuso per nuove funzioni, in primo luogo produttive e privilegiando quelle rivolte all'innovazione e alla ricerca al terziario	Ambito di riqualificazione dell'area produttiva di Celle	NON PERTINENTE
	Sistema plurimodale integrato per il trasporto merci	Sviluppare l'attività del Porto, sia con riferimento alla pesca e ad diportismo turistico, sia per il collegamento passeggeri con i porti dell'alto Adriatico		NON PERTINENTE
	Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	sviluppare le aziende agricole: rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici		Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi.
OBIETTIVI DI QUALITÀ SOCIALE				
OBIETTIVI DI QUALITÀ SOCIALE	Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema.	Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto	Realizzare circa 800 alloggi ERS prescrivendo la cessione delle aree per l'ERS in tutti i nuovi insediamenti residenziali e un contributo all'ERS in tutti i nuovi insediamenti produttivi e negli interventi di riqualificazione	NON PERTINENTE

8. ANALISI DELLE COMPONENTI AMBIENTALI E DEGLI OBIETTIVI

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

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

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

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

8.1 Componenti ambientali

Suolo e sottosuolo

Stato attuale

L'area in oggetto si colloca in una zona situata al margine fra la pianura alluvionale e quella della fascia costiera riminese: l'area dista circa 860 metri dal mare, è pianeggiante ed ha una quota del mare indicativamente di 7-8 metri slm.

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

Un elemento geologico-geomorfologico di rilievo è la presenza della separazione fra la pianura costiera e quella alluvionale che è marcata da una vistosa scarpata marina. La pianura costiera, su cui si sviluppano gran parte delle frazioni del Comune di Rimini, si è originata al termine della trasgressione flandriana quando le acque marine si stabilizzarono approssimativamente ai livelli di oggi. In quella fase avvenne l'erosione di una falesia sulle alluvioni esistenti. Tale struttura geomorfologica è tuttora ben riconoscibile ed

evidente tra Bellaria e Cattolica anche se nel tratto compreso fra la Città di Rimini e Rivazzurra è meno facilmente rilevabile. Gli apporti terrigeni rielaborati negli ambienti costieri diedero da allora origine alla fascia costiera costituita in larga percentuale da sabbie, limi e ghiaie, correlabili ad ambienti di spiaggia e foce fluviale. Al di sotto dei terreni prevalentemente sabbiosi di origine marina costiera, sono presenti terreni alluvionali. Le alluvioni sono costituite prevalentemente da sedimenti fini (argillosi, argillo-limosi, limo sabbiosi e sabbiosi) disposti ed avvicendati in livelli e strati che tipicamente hanno geometria lenticolare. Sporadicamente possono intercalarsi orizzonti ghiaiosi.

L'area in studio giace sulla pianura alluvionale in adiacenza alla scarpata della paleofalesia; a monte della quale troviamo sedimenti alluvionali argillosi (AES8), verso valle prevalentemente sabbiosi (AES8a).

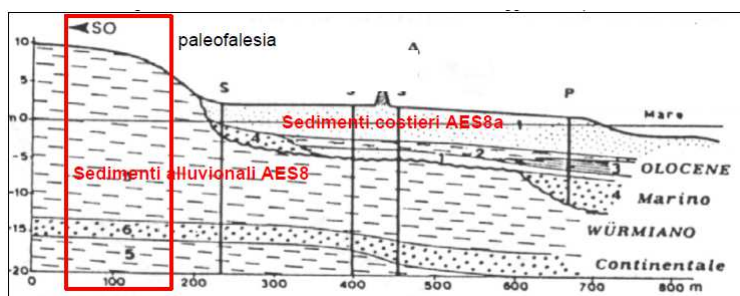


Fig.8.1 Sezione geologica perpendicolare alla linea di costa

Infine come già indicato precedentemente dalla tavola D "Rischi ambientali" del PTCP della Provincia di Rimini non risultano vincoli relativi alla vulnerabilità idrogeologica. Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla Relazione Geologica (redatta dal Dott. Geol. Stefano Ronci, All.C) del progetto di variante.

Paleofalesia

Nell'ambito del progetto per la realizzazione della rotatoria sita sulla S.S. 16 all'incrocio con via dei Cavalieri di Vittorio Veneto, si è reso necessario verificare in dettaglio il posizionamento della paleofalesia costiera sul territorio, altrimenti apposta in modo ideogrammatico nella tavola C del PTCP di Rimini.

Ciò in quanto in presenza di tale struttura morfologica, laddove nella tavola B del quadro conoscitivo del PTCP si sovrappone all'art. 5.3 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale, di cui al comma 12, non sono consentite "le movimentazioni di terreno che portino alla modifica dell'andamento plano-altimetrico rilevabile del piano campagna". Tale norma assume carattere prescrittivo poichè le aree oggetto di verifica ricadono nel sistema costiero di cui all'art. 1.3 delle NTA del PTCP.

La falesia, composta da depositi limo-argillosi recenti, rappresenta il limite tra la pianura alluvionale a S.O. ed il prisma sedimentario sabbioso litorale a N.E. riferibile alla trasgressione Flandriana (Olocene) E successiva all'ultima glaciazione (Wurm). La scarpata rappresenta il prodotto dell'azione erosiva del mare durante la fase di massima ingressione verificatasi circa 5.000 anni fa (Veggiani, "La linea di spiaggia").

Successivamente le variazioni oloceniche del livello marino hanno portato la linea di riva a lambire più volte la falesia.

La regressione marina dell'ultimo millennio ha creato lo scenario attuale dove l'avanzata della spiaggia sul mare è stata nettamente prevalente almeno fino agli anni sessanta. Essa ha comportato un accrescimento dell'arenile nel tratto costiero a sud del porto canale di Rimini con indubbio vantaggio per l'attività turistico-balneare.

La scarpata netta della paleofalesia incide i depositi continentali in modo riconoscibile soprattutto nella zona nord del territorio comunale, da Rivabella al confine con il Comune di Bellaria-Igea Marina, mentre in corrispondenza dell'abitato di Rimini risulta occultata dall'urbanizzazione e a sud appare percettibile dal confine di Riccione sino a Cattolica.

Dall'analisi di tali dati della verifica geologica e morfologica (vd. Allegato L di progetto) si evince chiaramente come la paleofalesia determinata si collochi in posizione spostata verso la linea di costa, non interessando in alcun modo la realizzazione delle opere viarie previste in progetto.

Le verifiche geomorfologiche e geologiche condotte hanno permesso di ricostruire il reale posizionamento della "paleofalesia costiera" nel tratto compreso tra via Vercelli nel Comune di Riccione a sud e tra via Chiasso nel Comune di Rimini a nord.

Nelle tavole 15 e 16 di progetto viene riportato il ciglio della scarpata della paleofalesia ed il suo piede, definendo di conseguenza la fascia di paleofalesia e quindi la sua ampiezza e collocazione territoriale.

Considerato che la ricostruzione è avvenuta attraverso le sezioni topografiche rilevate con il supporto della conoscenza litostratigrafica, è stato necessario rettificare localmente ed in modo minimale il tracciato della paleofalesia, al fine di correggere le lievi imperfezioni implicite al metodo utilizzato e in di conferirle territorialmente un andamento omogeneo e armonico. In particolare si evidenzia la correzione posta in prossimità della via Cavalieri di Vittorio Veneto lato Riccione, dove un riporto di terreno di evidente natura antropica sposterebbe lato mare il ciglio di scarpata in modo innaturale e artificioso.

Di notevole interesse inoltre è la continuità che tale definizione territoriale della paleofalesia costiera assume nei confronti di quanto già individuato nello studio geologico a supporto del PSC del Comune di Riccione.



- LEGENDA
- Indagini geognostiche esistenti
 - Indagini geognostiche di nuova realizzazione
 - 1 --- 1 Sezioni topografiche
 - 4 --- 4 Sezioni litostratigrafiche
 - Paleofalesia da tavola C del PTCP
 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale di cui all'art. 5.3 del PTCP
 - Paleofalesia dal PSC del Comune di Riccione
 - Tratti fortemente urbanizzati
 - Tratti parzialmente urbanizzati
 - Ciglio paleofalesia rettificata
 - Scarpata paleofalesia
 - Piede paleofalesia rettificata
 - Ciglio paleofalesia come da sezioni topografiche
 - Piede paleofalesia come da sezioni topografiche
 - Ripporto antropico di terreno

Fig.8.2 Stralcio tavola 15 di progetto

Si evidenzia altresì come la paleofalesia indicata in modo ideogrammatico nella Tav. C del Quadro Conoscitivo del PTCP di Rimini sia identificata con una linea tratteggiata e posto sensibilmente a monte di quella qui individuata in territorio già ampiamente sub pianeggiante ove non vi è alcuna evidenza dei segni peculiari della medesima.

Si ritiene infatti che proprio per la caratteristica di “linea ideogrammatica” con cui è stata identificata nello strumento pianificatorio provinciale, ereditata dal PTR della Regione Emilia-Romagna, ben svolga la sua funzione di evidenziare la necessità di tutelare un bene di interesse paesaggistico a livello regionale. Tuttavia la definizione di linea ideogrammatica lascia spazio ad una corretta collocazione di essa qualora studi di dettaglio ne definiscano il preciso andamento territoriale come, ad esempio, è stato chiarito con il presente studio.

Si può affermare quindi che la reale paleofalesia è individuata in territorio esterno alle opere di nuova viabilità previste nell’ambito del progetto di “Nuova rotatoria via Cavalieri di Vittorio Veneto - SS 16”. Pertanto per la parte di essa inserita all’interno dell’art. 5.3 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale, in quanto ricadenti le aree oggetto d’intervento nel sistema costiero di cui all’art.1.3, non sussistono i presupposti per l’applicazione della norma prescrittiva di cui al comma 12 dell’art. 5.3.

Per maggiori approfondimenti si rimanda integralmente alla VERIFICA GEOLOGICA e MORFOLOGICA sul POSIZIONAMENTO della PALEOFALESIA (redatta dal Dott. Geol. Carlo Copioli, All.L) del progetto di variante.

Stato di progetto e opere di mitigazione

Si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento ha permesso di collocare correttamente la scarpata della paleofalesia e di conseguenza inserirla tra gli elementi da tutelare e conservare all’interno delle tavole del Quadro Conoscitivo e di vincolo del PSC nonché nelle tavole di Valsat, dimostrando in tal modo che l’intervento di realizzazione della rotatoria non andrà a compromettere tale struttura geomorfologica.

Acque superficiali e sotterranee

Stato attuale

Il reticolo idrografico é costituito verso levante dal corso del Rio dell'Asse e più oltre dal torrente Marano, e a ponente dal Rio Roncasso il cui alveo è stato tombinato nelle zone urbanizzate.

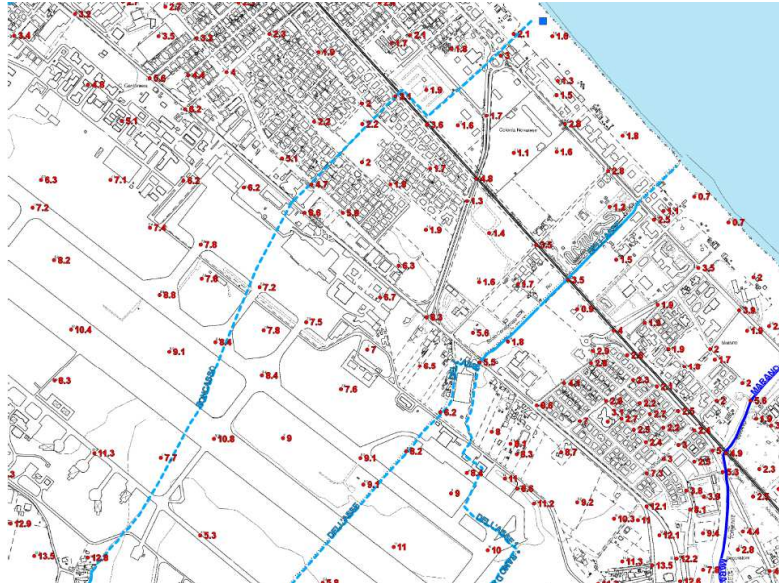


Fig.8.3 Stralcio cartografia canali consortili (WebGis del Consorzio di Bonifica della Romagna)

Una certa difficoltà nel drenaggio delle acque di superficie è comune a molte aree costiere riminesi comprese fra il lungomare ed il rilevato ferroviario o più a monte il ciglio inferiore della paleofalesia.

Nei terreni sabbiosi della piana costiera è presente, una falda freatica che si riscontra facilmente entro i primi 1-2 metri dal pc. Nel corso dell'indagine, svolta nel Gennaio 2021, si è riscontrata a profondità variabile fra i 3.0 e 3.3 metri dal pc. Nei periodi umidi dell'anno idrologico si rinviene facilmente l'acqua a profondità inferiori al metro e ristagni idrici prossimi alla superficie sono possibili in relazione ad intense precipitazioni o accumuli nevosi; questi, seppure abbiano carattere transitorio, devono essere debitamente tenuti in conto nelle scelte progettuali e nella gestione delle fasi di cantiere.

L'area d'intervento ricade all'interno della concessione di coltivazione del giacimento di acque minerali "Miramare" di cui alla Concessione Mineraria (Provvedimento della Provincia di Rimini n.38 del 28/02/2011, che si allega alla presente Relazione), rilasciato all'Istituto Talassoterapico di Rimini per terapia inalatoria. L'acqua minerale viene attinta da un unico pozzo (collocato a mare del tracciato ferroviario) che pesca nell'intervallo acquifero di profondità 38-43 metri (gruppo acquifero C).



Fig.8.4 Stralcio Tav b.5.2 del Quadro Conoscitivo

Stato di progetto e opere di mitigazione

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

Dato che la nuova viabilità risulta essere prevalentemente in rilevato, le acque di pioggia raccolte sulla sede stradale di progetto, che scolano a monte della SS16, per la rotatoria e gli innesti SS16 saranno recapitate, nei fossi di progetto ai piedi del rilevato stradale tramite embrici lungo il rilevato stesso; l'aumento di superfici impermeabilizzate risulta minimo rispetto all'esistente come evidenziato di seguito.

AREE ASFALTATE CARRABILI ESISTENTI 3366,22 mq

AREE ASFALTATE TOTALI IN PROGETTO 4784,00 mq

Differenza con superficie asfaltata esistente $4784,00 - 3366,22 = 1417,78$ mq

che porta ad un aumento delle superfici impermeabilizzate che recapitano le acque nei fossi esistenti del 29,61%.

Per il trattamento delle acque di prima pioggia, in coerenza con quanto previsto con “Piano di indirizzo per la gestione delle acque di prima pioggia” approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 53 del 18 dicembre 2012 ed in attuazione al comma 6 dell'Art. 3.3 delle NTA del PTCP, è stata prevista l'adozione di canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti. In tal modo le acque raccolte che derivano dal dilavamento delle superfici stradale verranno trattate con metodi naturali tramite sistemi ad infiltrazione nel sottosuolo, in modo da sfruttare il potere depurante dato dalla percolazione. Gli inquinanti eventualmente presenti

nelle acque di dilavamento saranno rimossi attraverso processi di filtrazione legati alla vegetazione innanzitutto per deposizione ed, in secondo luogo, per infiltrazione nel terreno.

Per quanto riguarda le acque di pioggia raccolte sulla sede stradale di progetto, che scolano a mare della SS16, per la rotatoria e per gli innesti SS16 saranno raccolte tramite caditoie e convogliate alla rete fognaria comunale tramite condotte di adeguate dimensioni e fossi ai piedi del rilevato.

Non si ravvisano, infine, particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento idrotermale e comunque verranno rispettate le tutele previste sia nel Decreto di Concessione mineraria, rilasciato con Provvedimento della Provincia di Rimini n.38/2011, che nella L.R. 32/1988.

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

Flussi di traffico

Stato attuale

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

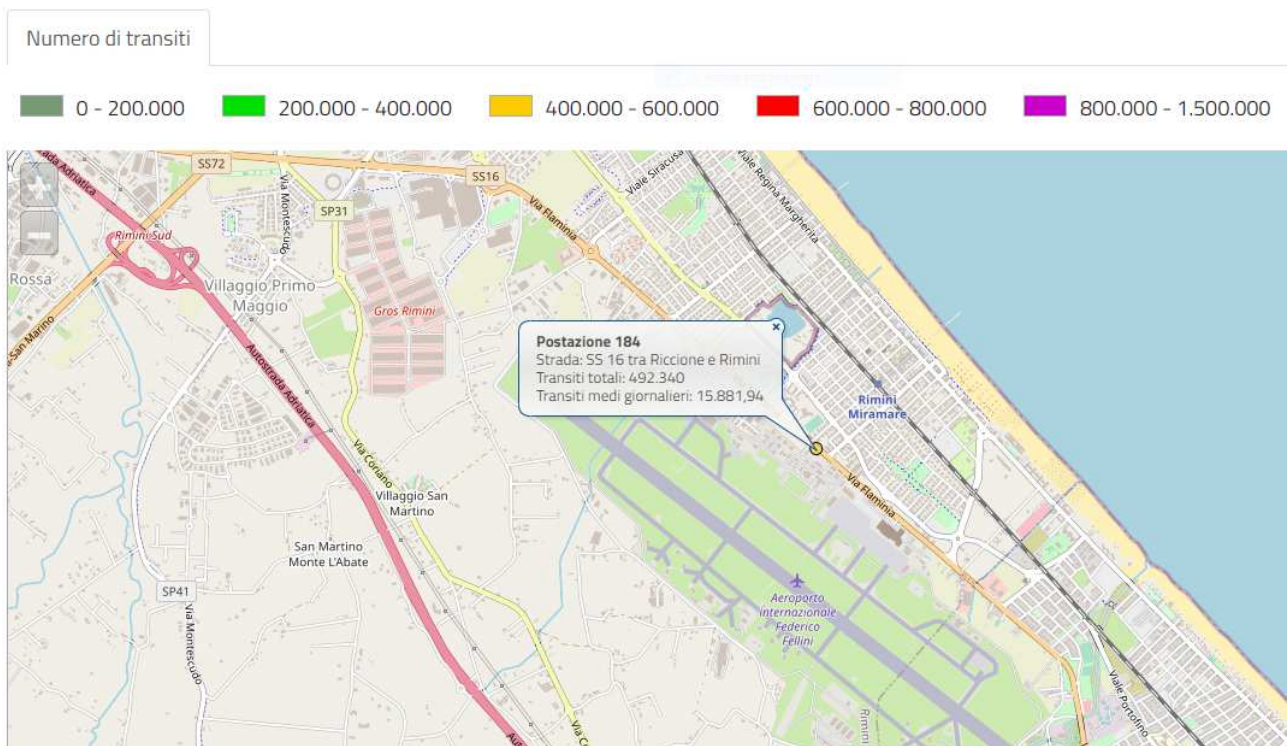


Fig.8.5 localizzazione della postazione di rilievo n.184 dei flussi di traffico della rete regionale

Nello specifico si riportano i dati relativi al mese di Ottobre 2020, corrispondente al periodo in cui sono stati svolti i rilievi acustici trattati al paragrafo successivo.

Il traffico principale riguarda le direttrici Rimini-Ravenna e Ravenna-Rimini ed in prossimità dell'area oggetto di valutazione si colloca la postazione n.184 della rete regionale.

Anno/ Mese	Postazione	Strada	Corsia	Giorni Validi	Transiti							
					Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturno	Feriali	Festivi
2020/10	184	SS 16 tra Riccione e Rimini	0 - DA FERRARA A CONFINE REGIONALE MARCHE	31	298.825	15	288.094	8.716	226.339	70.488	219.487	77.358
2020/10	184	SS 16 tra Riccione e Rimini	1 - DA FERRARA A CONFINE REGIONALE MARCHE	31	70.515	56	68.804	1.655	53.259	17.256	52.657	17.858
2020/10	184	SS 16 tra Riccione e Rimini	2 - DA CONFINE REGIONALE MARCHE A FERRARA	31	326.871	11	318.026	8.834	254.263	72.608	242.227	84.644

Media Giornaliera Transiti							
Totale	Non Classificato	Leggeri	Pesanti	Diurno	Notturno	Feriali	Festivi
9.575	0	9.293	281	7.301	2.274	9.976	8.595
2.275	2	2.219	53	1.718	557	2.394	1.984
10.544	0	10.259	285	8.202	2.342	11.010	9.405

Fig.8.6 dati della postazione di rilievo n.187 dei flussi di traffico della rete regionale

Stato di progetto

L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strada di collegamento al mare.

La realizzazione della viabilità in progetto consistente nella sostituzione di una intersezione a T con una rotonda complessivamente non andrà a modificare i flussi di traffico dell'area indagata

Qualità dell'aria

Stato attuale

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

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

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

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

governato da complessi fenomeni spazio-temporali che rendono particolarmente problematica l'adozione di politiche di intervento su aree limitate.

Si riporta di seguito la sintesi del Report sulla Qualità dell'Aria della Provincia di Rimini – anno 2019 di ARPAE (<https://www.arpae.it/it/il-territorio/rimini/report-a-rimini/aria/report-annuali-aria-a-rimini>).

CO

<i>Stato attuale</i>	Durante il 2019 i valori riscontrati risultano ampiamente inferiori a quanto previsto dalla norma per il massimo della media mobile giornaliera su 8 ore già a partire dal 01 gennaio 2010.
<i>Trend</i>	Nell'ultimo quinquennio il valore max della concentrazione media su otto ore mostra una modesta variazione attorno ad un valore molto basso. Nell'ultimo triennio poi si è registrato anche un leggero calo del valore del parametro, ma vista l'entità e i valori molto vicini al limite di rilevazione, si considera irrilevante e si associa a questo indicatore un trend stabile

B(a)P

<i>Stato attuale</i>	Per il 2019 il valore medio annuo riscontrato risulta ampiamente inferiore a quanto indicato come "Valore obiettivo" dalla norma già dal 31 dicembre 2012.
<i>Trend</i>	Nell'ultimo quinquennio, si registrano valori che sembrano manifestare una stabilità. In particolare sembrano oscillare rispetto ad un valore mediano che, in ogni caso, è molto inferiore al limite previsto a riguardo dalla norma.

PM₁₀

<i>Stato attuale</i>	Il valore limite sulla media annuale, previsto dalla norma già dal 01 gennaio 2005, è rispettato su tutto il territorio provinciale. Il numero di superamenti del valore limite sulla media giornaliera, sempre previsto dalla norma dal 01 gennaio 2005, è invece superato presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia e presso la stazione di Fondo Urbano di Parco Marecchia. I monitoraggi condotti confermano la criticità di questo indicatore in una buona parte del territorio provinciale compreso nella Zona Pianura Est (IT08103).
<i>Trend</i>	Dal 2015, per gli indicatori associati all'inquinante si registrano valori che oscillano, per le diverse postazioni di misura, attorno a valori caratteristici del sito. Questo andamento può essere associato anche alle condizioni meteo che si manifestano nei diversi anni e che hanno favorito.

PM_{2.5}

<i>Stato attuale</i>	Il valore limite previsto dalla norma per la media annuale, in vigore già dal 01 gennaio 2005, è rispettato su tutto il territorio provinciale.
<i>Trend</i>	Nell'ultimo quinquennio, anche per questo parametro le concentrazioni sembrano oscillare attorno a valori caratteristici delle singole postazioni di misura. Al limite, nel quinquennio, sembra manifestarsi una leggera tendenza alla diminuzione.

As, Cd, Ni, Pb

<i>Stato attuale</i>	Per Arsenico, Cadmio e Nichel le concentrazioni medie annuali rilevate nel 2019 sono ampiamente inferiori ai singoli "Valore Obiettivo" previsti dalla norma già dal 31 dicembre 2012. Per il Piombo le concentrazioni rilevate sono al di sotto del "Valore Limite" previsto dalla norma già dal 01 gennaio 2005.
<i>Trend</i>	Per tutti i metalli ricercati, il trend in diminuzioni che si era verificato dal 2015 al 2018 non è stato confermato nel 2019, in ogni caso le concentrazioni sono inferiori ai valori limite. Quindi, nonostante le modeste variazioni osservate nel quinquennio, si associa a tutti questi indicatori un trend stabile.

NO₂

<i>Stato attuale</i>	Il rispetto del "Valore orario per la Protezione della salute Umana", previsto dalla norma già dal 01 gennaio 2010, non riveste aspetto di criticità. Mentre il rispetto del limite, previsto sempre dal 01 gennaio 2010, per il "Valore annuale per la Protezione della salute Umana" rappresenta ancora un fattore di criticità, ma solo limitatamente alla stazione di traffico urbano Via Flaminia.
<i>Trend</i>	In generale, durante il quinquennio i valori rilevati presso le diverse postazioni di misura presentano una certa costanza. Visto questo andamento e dato che specificamente per il "Valore annuale per la Protezione della salute Umana" si continua a registrare una criticità, con valori che nel quinquennio sono stati leggermente inferiori o superiori a quanto consentito dalla norma, si ritiene di poter attribuire all'indicatore un trend stabile.

C₆H₆

<i>Stato attuale</i>	Per il 2019 il valore medio annuo riscontrato risulta ampiamente inferiore al limite previsto dalla norma già a partire dal 01 gennaio 2010.
<i>Trend</i>	Nell'ultimo quinquennio, successivamente al 2015 i valori rilevati per la concentrazione media annuale, mostrano una lenta e graduale tendenza alla diminuzione e un assestamento nell'intorno di un valore che, in particolare, nell'ultimo periodo è praticamente costante. Nonostante questo, vista la particolare tossicità di questo inquinante non si ritiene di attribuire all'indicatore un trend positivo.

Stato di progetto

L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strada di collegamento al mare con presenza di poche case nelle vicinanze.

Proprio per l'importante funzione di collegamento che rappresenta l'attuale SS16 e il conseguente traffico giornaliero si ritiene che la qualità dell'aria ivi presente possa essere paragonata a quella presente presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia.

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

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

Salute Umana - Rumore

Stato attuale

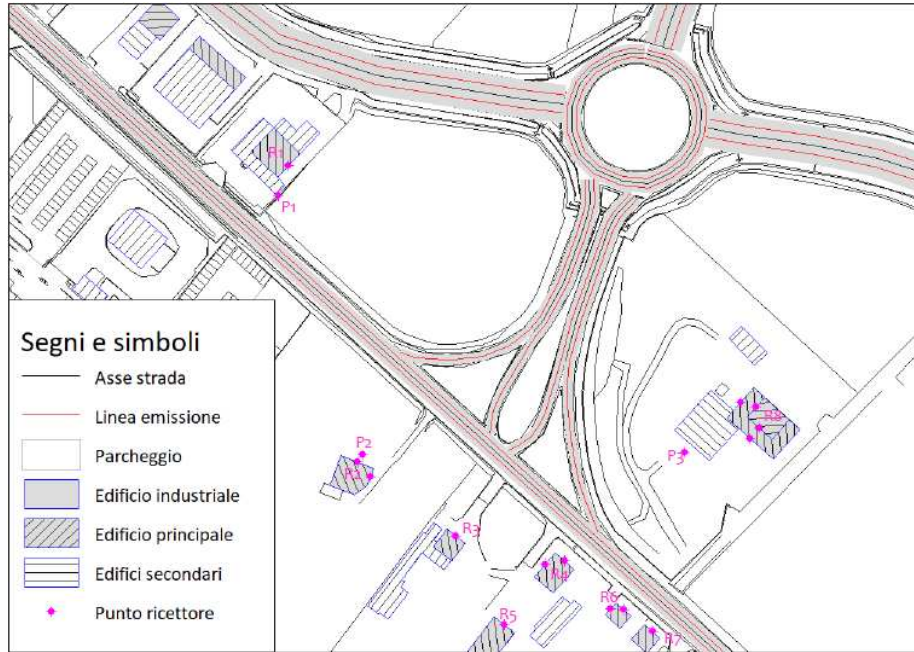
L'area oggetto di indagine è inserita in un contesto antropizzato e caratterizzato per la presenza continuativa di traffico intenso. Allo stato attuale il clima acustico è controllato dal traffico veicolare sulle infrastrutture viarie presenti.

La sorgente sonora principale è quella generata dalle immissioni prodotte dal traffico veicolare su SS16 che nel tratto in questione ha una corsia per ogni senso di marcia; secondariamente da quelle generate dal traffico su Via Cavalieri di Vittorio Veneto e sulla rotonda di accesso alla via Losanna e Via Pullè.

Nello stato futuro non si prevede un aumento del traffico veicolare, ma semplicemente un

rallentamento di quello esistente a seguito dell'inserimento della rotonda di progetto.

I ricettori sensibili che potranno risentire acusticamente dell'intervento risultano essere il gruppo di civili abitazioni R1-R2 lungo ss16, il ricettore R8 lungo lo svincolo verso la rotonda esistente via Cavalieri di Vittorio Veneto. Tutti i ricettori ricadono in III e IV Classe acustica (come indicato nella ZAC al precedente paragrafo 5.5). Inoltre ricettori R1-R2-R8 ricadono nella Fascia A di pertinenza acustica sia della SS16.



I risultati delle misurazioni effettuate dimostrano il rispetto dei limiti previsti per la fascia A di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale SS16.

Stato di progetto e opere di mitigazione

L'intervento non si ritiene che vada ad alterare i flussi veicolari esistenti se non nella velocità con cui i veicoli attraversano l'incrocio. Attualmente la presenza di corsie dedicate lungo la SS16 e lungo via Cavalieri di Vittorio Veneto per immettersi da una all'altra e viceversa, consentono al traffico principale, ovvero quello lungo la Statale Adriatica, di scorrere via fluido senza rallentamenti.

Nello stato futuro l'introduzione della rotonda costringerà i veicoli a rallentare notevolmente la velocità di percorrenza dell'innesto. Nei tratti antistanti la rotonda la velocità media scenderà a 40 km/h per i veicoli leggeri e 30 km/h per quelli pesanti, per poi ridursi ulteriormente lungo la rotonda a 20 km/h per i veicoli leggeri e 10 km/h per quelli pesanti. Di seguito si riportano le mappe isofoniche dello stato futuro.

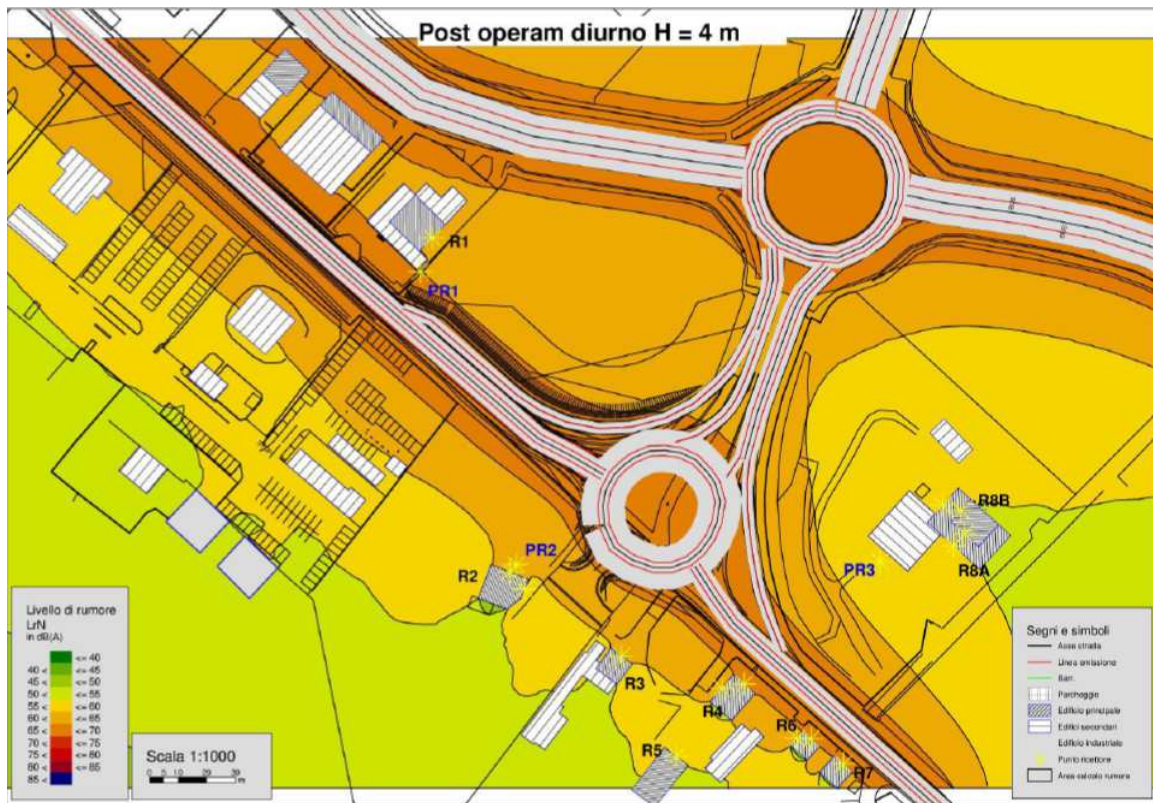


Fig. 8.7 mappa isofonica – stato di progetto – Lden

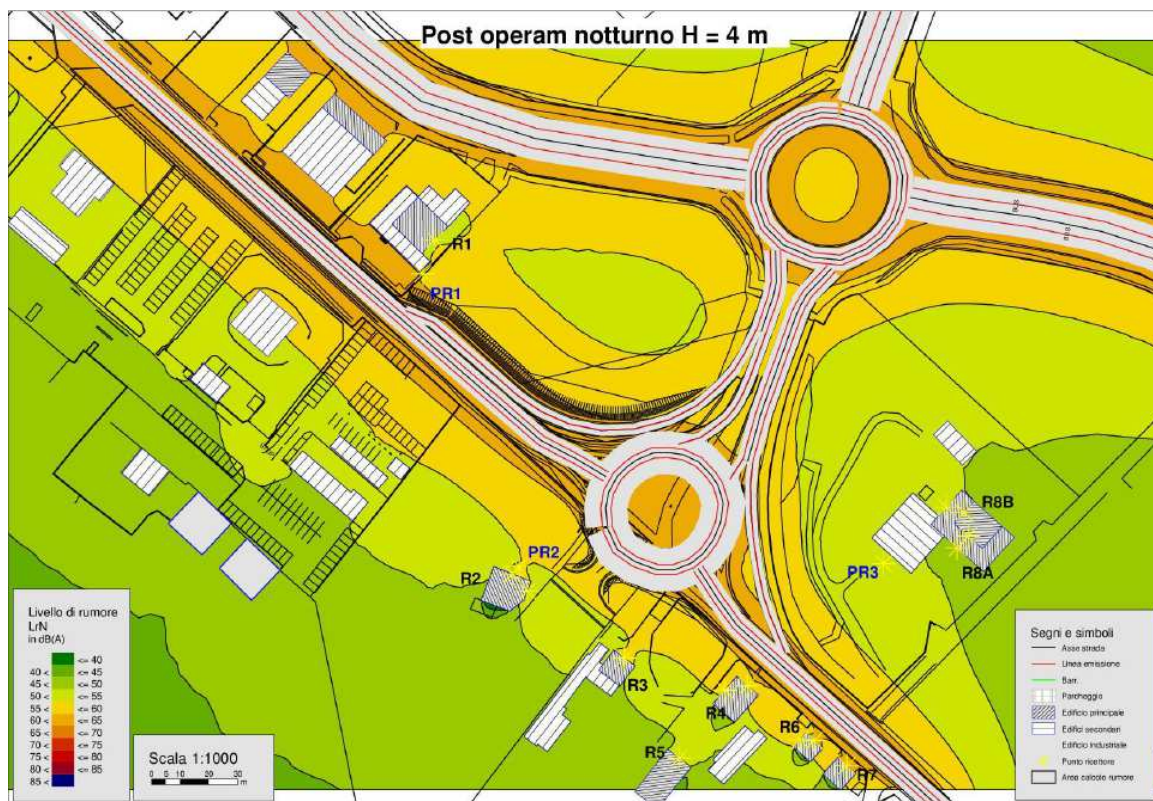


Fig. 8.8 mappa isofonica – stato di progetto - LNight

Nello stato futuro si avrà un lieve miglioramento dei livelli in corrispondenza dei ricettori residenziali e verrà confermato il rispetto del limite previsto dalle fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali esistenti e di progetto.

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

Salute Umana - Incidentalità

Stato attuale

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

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

Anno	Numero incidenti	Differenza %	Numero feriti	Differenza %	Numero deceduti	Tasso lesività	Tasso mortalità	Tasso gravità
2000	2.585		2.448		29	94,70	1,12	1,17
2001	2.645	2,32	2.405	-1,76	17	90,93	0,64	0,70
2002	2.717	2,72	2.489	3,49	18	91,61	0,66	0,72
2003	2.720	0,11	2.474	-0,60	18	90,96	0,66	0,72
2004	2.587	-4,89	2.445	-1,17	23	94,51	0,89	0,93
2005	2.304	-10,94	2.172	-11,17	19	94,27	0,82	0,87
2006	2.080	-9,72	2.005	-7,69	14	96,39	0,67	0,69
2007	2.112	1,54	1.994	-0,55	23	94,41	1,09	1,14
2008	1.951	-7,62	1.827	-8,38	13	93,64	0,67	0,71
2009	1.805	-7,48	1.711	-6,35	15	94,79	0,83	0,87
2010	1.726	-4,38	1.661	-2,92	12	96,23	0,70	0,72
2011	1.778	3,01	1.618	-2,59	11	91,00	0,62	0,68
2012	1.804	1,46	1.543	-4,64	12	85,53	0,67	0,77
2013	1.964	8,87	1.544	0,06	5	78,62	0,25	0,32
2014	1.783	-9,22	1.268	-17,88	6	71,12	0,34	0,47
2015	1.846	3,53	1.284	1,26	6	69,56	0,33	0,47
2016	1.833	-0,70	1.267	-1,32	5	69,12	0,27	0,39
2017	1.796	-2,02	1.266	-0,08	9	70,49	0,50	0,71
2018	1.674	-6,79	1.140	-9,95	3	68,10	0,18	0,26
2019	1.581	-5,56	1.124	-1,40	8	71,09	0,51	0,71

Fig. 8.9 tabella riepilogativa sugli incidenti stradali

La localizzazione dei sinistri, georeferenziata sulla cartografia comunale, ne fornisce, infine, la visione complessiva sul territorio, restituendo una più immediata informazione dell'andamento negli anni esaminati (2004-2019), pertanto di seguito si riportano i dati relativi all'incrocio via Popolia (SS16) e via Cavalieri di Vittorio Veneto.

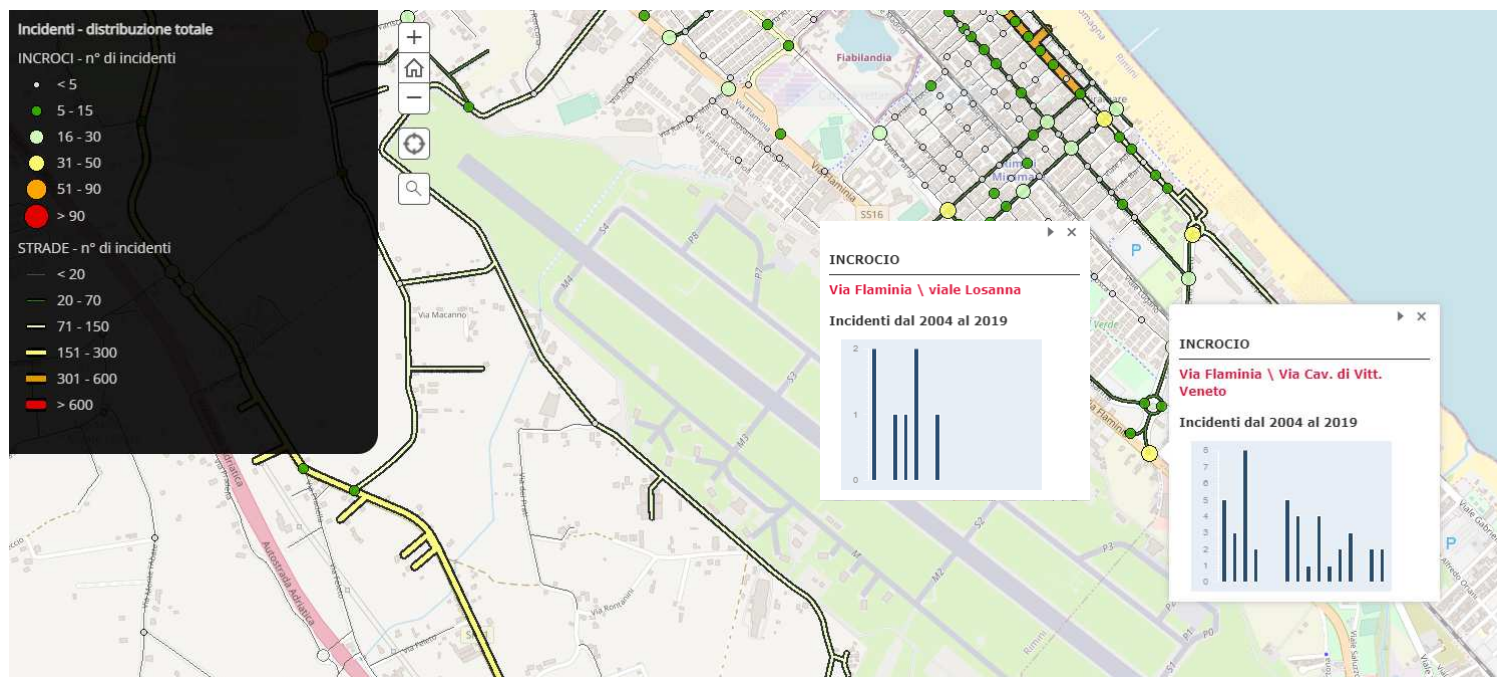


Fig. 8.10 incidenti totali dal 2004 al 2019

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

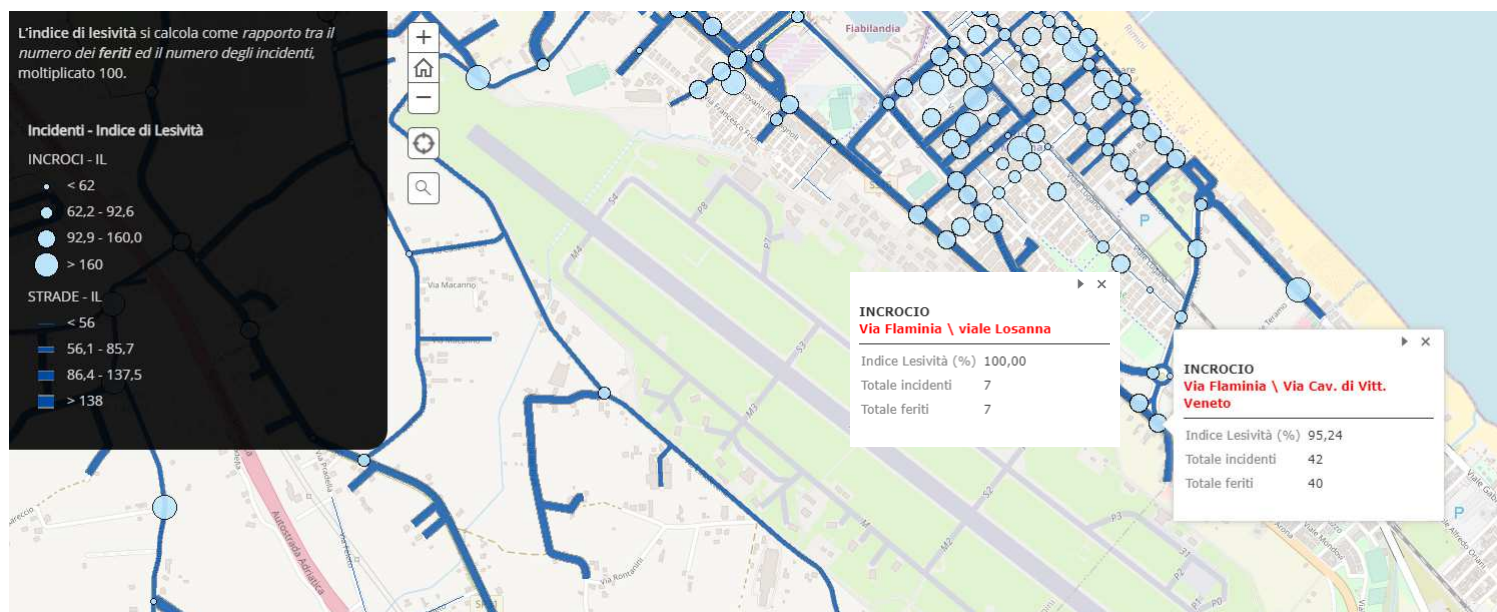


Fig. 8.11 indice di lesività

Stato di progetto e opere di mitigazione

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

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

Paesaggio e Uso del Suolo

Paesaggio - Stato attuale

Il PTCP non riporta nella Carta Forestale alcuna alberatura presente in zona, nemmeno il doppio filare di platani posti lungo la Via Cavalieri di Vittorio Veneto. Di seguito si riporta un estratto dal portale del Censimento del Verde del comune di Rimini (<https://app.antheasit.it/public/rimini/map>).

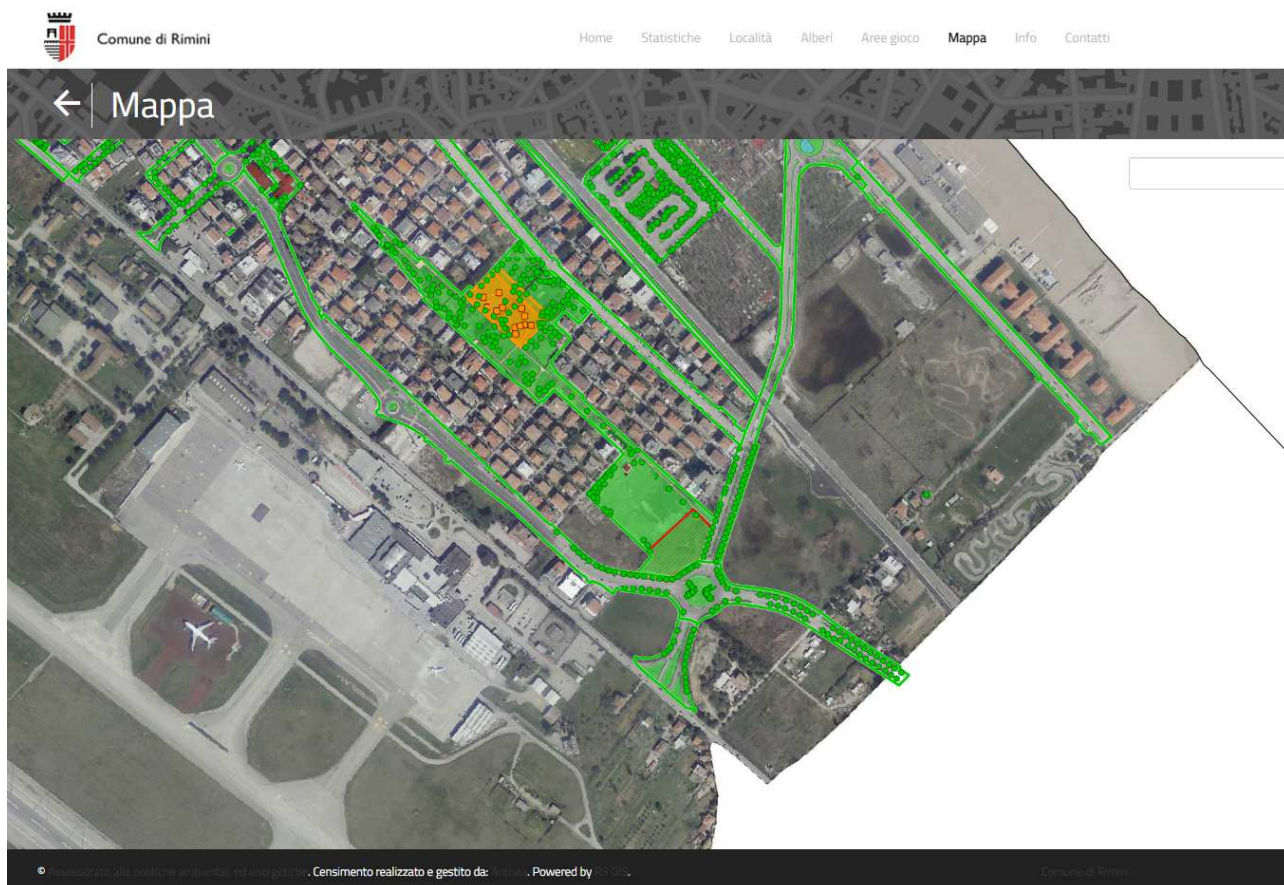


Fig. 8.12 Censimento del verde del Comune di Rimini

Uso del Suolo - Stato attuale

Come evidenziato dal PTPC e dal PSC l'area ricade in ambito rurale periurbano (art.9.8 NTA_PTCP)

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

codice 1222 – Sede stradale

codice 1413 Aree incolte urbane

codice 1121 – Tessuto residenziale urbano

codice 2121 – Seminativi semplici irrigui

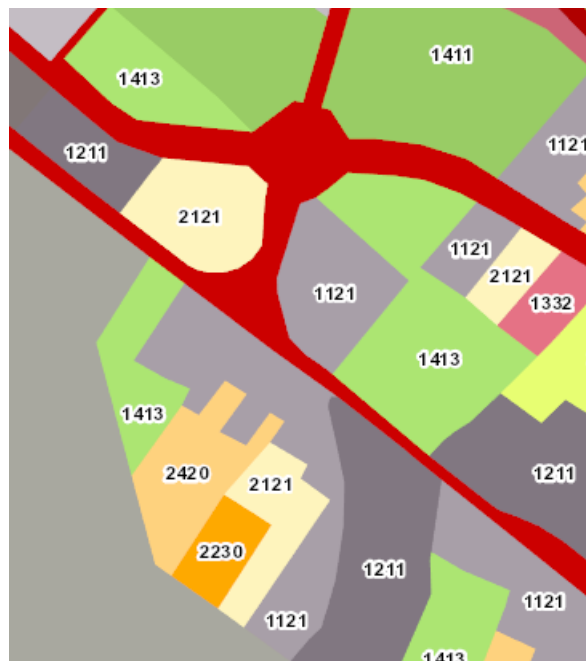


Fig.8.13 Uso del suolo 2014

(da mappe GIS Regione Emilia Romagna)

Dal confronto tra la mappatura del 2014 e lo stato odierno delle aree oggetto di intervento emerge come tutte le aree precedentemente classificate quale "Seminativi semplici irrigui" siano terreni incolti.

Stato di progetto e opere di compensazione

La realizzazione della rotonda comporta l'abbattimento di n.6 platani posti lungo via Cavalieri di Vittorio Veneto e di n.9 alberi da frutta posti a monte dell'attuale incrocio.

Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi. Le opere a verde previste, in coerenza con gli obiettivi di conservazione e valorizzazione del paesaggio includono anche il mantenimento del buono stato vegetativo e il miglioramento delle caratteristiche naturalistiche dei margini stradali in corrispondenza della rotonda.

L'opera compensativa comporta la messa a dimora, lato mare della nuova bretella di immissione alla SS16 da via Cavalieri di Vittorio Veneto, di n8 Tigli e di una siepe mista.

La rotonda verrà realizzata con un rilevato molto dolce e sarà sistemata a verde senza la presenza di alberature ma con verde tappezzante, leggermente bombata per impedire l'attraversamento visivo.

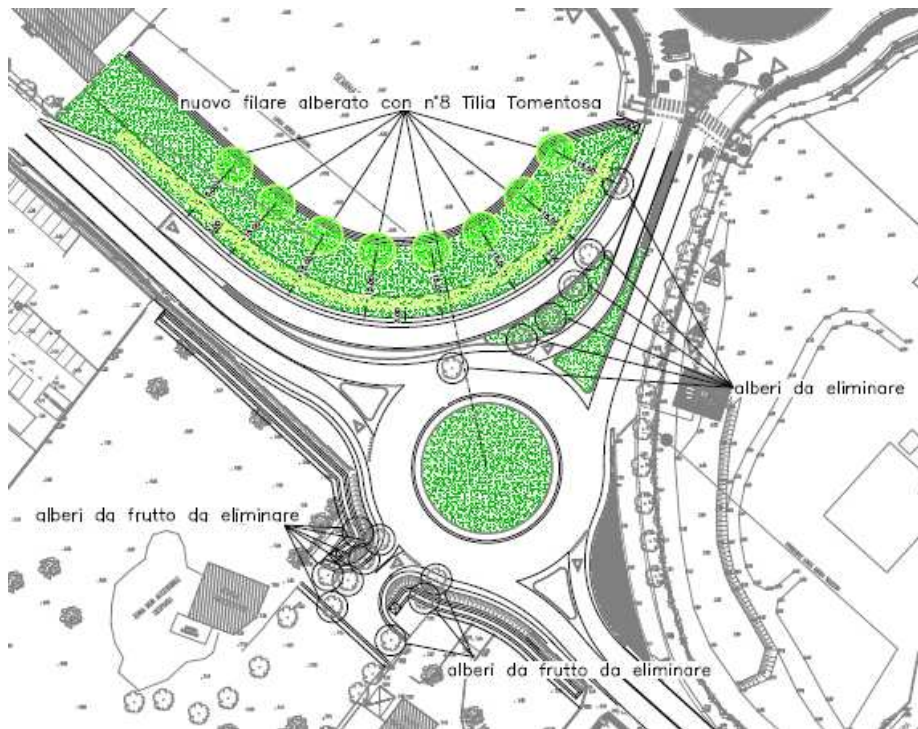


Fig. 8.14 Stralcio tavola 13 Planimetria del verde

8.2 Ambito di influenza ambientale

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

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
Biodiversità	Può modificare lo stato di conservazione di habitat		X	L'interazione con questa componente si considera lieve, in quanto è da ricondursi sostanzialmente alla presenza del filare di alberature posto lungo via Cavalieri di Vittorio Veneto, previsto in minima parte in abbattimento. A compensazione e per garantire il Biliancio arboreo il progetto del verde prevede la totale sostituzione e l'incremento della vegetazione tramite piantumazione arboree e di specie arbustive.
	Può modificare/influenzare l'areale di distribuzione di specie animali selvatiche		X	

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
	Può incidere sullo stato di conservazione di specie di interesse conservazionistico		X	
	Può incidere sulla connettività tra ecosistemi naturali	X		
Acqua	Può determinare una variazione negli utilizzi delle risorse idriche		X	
	Può comportare modifiche alla portata dei corpi idrici superficiali	X		L'interazione con questa componente ambientale si considera di lieve entità, un quanto legata all'aumento, seppur ridotto (circa 29%), di superficie impermeabilizzata indotta dalla nuova previsione di viabilità.
	Può interferire con le risorse idriche sotterranee		X	Non si ravvisano particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento idrotermale e comunque verranno rispettate le tutele previste sia nel Decreto di Concessione mineraria, rilasciato con Provvedimento della Provincia di Rimini n.38/2011, che nella L.R. 32/1988. L'acqua minerale utilizzata per terapia inalatoria, viene attinta da un unico pozzo (collocato a mare del tracciato ferroviario) che pesca nell'intervallo acquifero di profondità 38-43 metri (gruppo acquifero C).
Acqua	Può determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)	X		L'interazione con questa componente ambientale si considera di lieve entità, in quanto è legata al fatto che la nuova viabilità potrebbe produrre un aumento di apporto di acque di dilavamento nei corpi ricettori.
	Può comportare una variazione del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione		X	
	Può comportare la contaminazione, anche locale, di corpi idrici		X	

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
Suolo e sottosuolo e territorio	Può comportare contaminazione del suolo		X	
	Può comportare degrado del suolo (desertificazione, perdita di sostanza organica, salinizzazione, ecc)		X	L'interazione con questa componente ambientale con questa componente ambientale si considera di lieve entità, in quanto è legata al consumo di suolo in termini un aumento stimato nel 29 % circa.
	Può determinare variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi	X		La reale paleofalesia è individuata in territorio esterno alle opere di nuova viabilità previste nell'ambito del progetto di "Nuova rotatoria via Cavalieri di Vittorio Veneto - SS 16". Pertanto per la parte di essa inserita all'interno dell'art. 5.3 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale, in quanto ricadenti le aree oggetto d'intervento nel sistema costiero di cui all'art.1.3, non sussistono i presupposti per l'applicazione della norma prescrittiva di cui al comma 12 dell'art. 5.3.
	Può comportare variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo		X	
	Può incidere sul rischio idrogeologico		X	
Paesaggio	Inserisce elementi che possono modificare il paesaggio o la percezione del paesaggio	X		L'interazione con questa componente ambientale si considera di lieve entità. Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi, andando anche a mitigare visivamente il nuovo tratto di viabilità.
	Prevede interventi sull'assetto territoriali		X	
Aria	Può comportare variazioni delle emissioni inquinanti		X	L'interazione con questa componente ambientale si ritiene nulla. L'area di intervento è caratterizzata da una strada statale ad alto flusso veicolare e da strada principale di collegamento con il mare, con presenza di poche case. Proprio per l'importante funzione di collegamento che rappresenta

Componente Ambientale	Possibile interazione	SI	NO	Motivazione interazione
				l'attuale SS16 e il conseguente traffico giornaliero si ritiene che la qualità dell'aria ivi presente possa essere paragonata a quella presente presso la stazione Urbana da Traffico di Via Flaminia. In ogni caso la realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, inoltre verranno realizzate opere a verde che potranno influire positivamente localmente sulla qualità dell'aria. Pertanto si ritiene che la variante urbanistica oggetto del presente procedimento non comporterà modificazioni a tale matrice ambientale.
Aria	Può comportare variazioni della qualità dell'aria		X	
Cambiamenti climatici	Comporta variazioni nelle superfici destinate all'assorbimento di CO2		X	
	Comporta variazioni nell'utilizzo di energia		X	
	Prevede variazioni nell'emissione di gas serra		X	
Salute umana: Elettromagnetismo - Rumore	Prevede azioni che possono comportare rischi per la salute umana (incidentalità stradale)	X		L'interazione con questa componente porterà ad un aumento della sicurezza stradale.
	Può comportare variazioni nell'emissione di radiazioni elettromagnetiche		X	
	Può comportare variazioni dell'esposizione a livelli sonori eccedenti i limiti	X		L'interazione con questa componente ambientale si ritiene di lieve entità in quanto è legata alla previsione di una nuova viabilità e dalla Valutazione acustica vengono stimati miglioramenti dei livelli acustici sui principali recettori.
Popolazione	Può comportare interferenze con la distribuzione insediativa		X	
Beni culturali	Può comportare il degrado di beni culturali		X	
	Prevede azioni che possono interferire con la percezione visiva		X	

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

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

- Biodiversità
- Acqua

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

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

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

Criteri Allegato I Parte II del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.		
• Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi	Contenuti nel Rapporto	Pertinenza
2.A) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	Questi fattori sono stati presi in considerazione ai fini della valutazione qualitativa della significatività degli impatti.	SI
2.B) Carattere cumulativo degli impatti	La nuova viabilità non presenta questa caratteristica	NO
2.C) Natura transfrontaliera degli impatti	La nuova viabilità oggetto di Variante è all'interno del territorio comunale	NO
2.D) Rischi per la salute umana e per l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti)	La Variante non contiene i presupposti per originare rischi per la salute o per l'ambiente, anzi al contrario prevede un intervento volto a migliorare la sicurezza delle intersezioni stradali	SI
2.E) Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	La Variante riguarda la modifica del tracciato di una nuova viabilità e la corretta collocazione della scarpata della paleofalesia. L'estensione degli impatti legati alla realizzazione di tale viabilità sono in linea di massima legati al tracciato stesso per ciò che riguarda la componente ambientale biodiversità, acqua, suolo, paesaggio, rumore. In merito alla popolazione esposta ai possibili impatti si riporta che l'intervento interessa 4 nuclei familiari	SI
2.F) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	Dalla lettura del PTCP e del PSC (Quadro Conoscitivo, NTA, Valsat) e dei piani correlati alla variante è stata effettuata un'Analisi dell'area interessate per evidenziare le componenti di valore e di vulnerabilità. Da tale analisi è emerso in particolare che le aree sulle quale porre più attenzione in merito a valore e vulnerabilità sono: <ul style="list-style-type: none"> • ambito rurale periurbano • paleofalesia • ghetto isolato nei pressi della SS16 	SI

2.G) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale	Non sono presenti aree SIC (Siti di Importanza Comunitaria).	NO
--	--	----

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

COMPONENTE AMBIENTALE	POTENZIALE IMPATTO	VALUTAZIONE SIGNIFICATIVITA'
BIODIVERSITÀ	<p>Dall'analisi effettuata la variante si colloca presso un ambito rurale periurbano che per le sue caratteristiche non favorisce la biodiversità.</p> <p>Si rileva nell'area a presenza del filare di alberature posto lungo via Cavalieri di Vittorio Veneto, previsto in parte in abbattimento.</p> <p>A compensazione e per garantire il Bilancio arboreo il progetto del verde prevede la totale sostituzione e l'incremento della vegetazione tramite piantumazione di alberature e di specie arbustive, intervento che potrà influire positivamente su tale componente.</p>	LIEVE positivo
ACQUA	<p>La nuova viabilità creerà un minimo aumento di superficie impermeabile in un'area attualmente completamente permeabile in profondità, stimato in circa un 29% rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Le acque di dilavamento, attualmente non trattate, verranno raccolte in canali di infiltrazione costituiti da canali inerbiti.</p> <p>Non si ravvisano particolari rischi di inquinamento della risorsa idrica oggetto di sfruttamento idrotermale e comunque verranno rispettate le tutele previste sia nel Decreto di Concessione mineraria, rilasciato con Provvedimento della Provincia di Rimini n.38/2011, che nella L.R. 32/1988. L'acqua minerale utilizzata per terapia inalatoria, viene attinta da un unico pozzo (collocato a mare del tracciato ferroviario) che pesca nell'intervallo acquifero di profondità 38-43 metri (gruppo acquifero C).</p>	NON significativa
SUOLO E SOTTOSUOLO E TERRITORIO	<p>La nuova viabilità produrrà un impatto su questa componente ambientale in termini di consumo di suolo stimato in circa un 29% rispetto alla situazione attuale.</p> <p>La soluzione progettuale presentata risulta essere l'unica perseguibile al fine di garantire il maggior standard di sicurezza stradale, anche rispetto alla situazione attuale.</p> <p>Le verifiche geomorfologiche e geologiche</p>	LIEVE positivo

	condotte hanno permesso di ricostruire il reale posizionamento della “paleofalesia costiera” nel tratto compreso tra via Vercelli nel Comune di Riccione a sud e tra via Chiasso nel Comune di Rimini a nord e quindi in area differente rispetto a quella definita per la realizzazione della rotondina.	
PAESAGGIO	Al fine di ridurre i potenziali effetti negativi derivanti dall'intervento e di garantire il Bilancio arboreo, il progetto considera di realizzare una nuova piantumazione di essenze di analoga qualità ambientale e paesaggistica a compensazione dei valori eventualmente compromessi.	LIEVE negativo
ARIA	La realizzazione della viabilità in progetto complessivamente non andrà a portare un incremento del traffico dell'area indagata, inoltre verranno realizzate opere a verde che potranno influire positivamente localmente sulla qualità dell'aria.	NON significativa
SALUTE UMANA (RUMORE)	L'introduzione della rotondina costringerà i veicoli a rallentare notevolmente la velocità di percorrenza dell'innesto, riducendo le emissioni acustiche derivanti dal traffico.	NON significativa
SALUTE UMANA (INCIDENTALITA' STRADALE)	Il progetto attraverso la realizzazione di una rotondina persegue lo scopo di snellire fluidificare e mettere in sicurezza tale punto della SS16, portando i seguenti vantaggi: - rallentamento delle correnti veicolari in arrivo ai vari rami; - riduzione della incidentalità grave; - possibilità di effettuare con facilità l'inversione di marcia; - facilità di inserimento nel contesto urbano.	LIEVE positivo

Concludendo è possibile ritenere che la previsione contenuta nella Variante produrrà effetti lievemente impattanti sull'ambiente, in particolare sulle componenti ambientali Biodiversità, Acqua, Suolo e sottosuolo, Paesaggio e Salute umana – incidentalità stradale.

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

Le verifiche geomorfologiche e geologiche condotte hanno permesso di ricostruire il reale posizionamento della “paleofalesia costiera” nel tratto compreso tra via Vercelli nel Comune di Riccione a sud e tra via Chiasso nel Comune di Rimini a nord. Si può affermare quindi che la reale paleofalesia è individuata in territorio esterno alle opere di nuova viabilità previste nell'ambito del progetto di “Nuova rotondina via Cavalieri di Vittorio Veneto - SS 16”. Pertanto per la parte di essa inserita all'interno dell'art.5.3 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale, in quanto ricadenti le aree oggetto d'intervento nel

sistema costiero di cui all'art.1.3, non sussistono i presupposti per l'applicazione della norma prescrittiva di cui al comma 12 dell'art. 5.3.

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

10. MONITORAGGIO

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

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

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

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

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

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

ARIA

Indicatore	unità di misura	riferimento normativo	scopo	calcolo	frequenza	responsabile dati	valore soglia	valore attuale (anno di riferimento) *	Monitoraggio 2017			Monitoraggio 2018	Monitoraggio 2019	Monitoraggio 2020
									2014	2015	2016	2017	2018	2019
Emissioni NO ₂	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi orari dell'NO ₂ siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	40 µg/m ³ /anno + n.18 superamenti di 200 µg/m ³ media oraria (limite in vigore dal 2005)	centralina Via Flaminia: 41 media annua (ANNO 2014) centralina Parco Marecchia: 22 media annua (ANNO 2014) nessun superamento	39 media annua	45 media annua	44 media annua	40 media annua	39 media annua	42 media annua
Emissioni PM ₁₀	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi giornalieri del PM ₁₀ siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	40 µg/m ³ /anno + n.35 superamenti di 50 µg/m ³ media giornaliera (limite in vigore dal 2005)	centralina Via Flaminia: 35 media annua + n.68 superamenti (ANNO 2014) centralina Parco Marecchia: 27 media annua + n.27 superamenti (ANNO 2014)**	31 media annua 52 sup.	36 media annua 59 sup.	32 media annua 51 sup.	32 media annua 57 superamenti	31 media annua 36 superamenti	30 media annua 43 superamenti
Emissioni PM _{2,5}	µg/m ³	-	Verifica dei livelli di emissione medi giornalieri del PM _{2,5}	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	25 µg/m ³ /anno (entro 2015)	centralina Parco Marecchia: 20 media annua (ANNO 2014)	19 media	23 media	18 media	18 media	17 media	16 media
Emissioni Ozono (O ₃)	µg/m ³ + n. superamenti	D.Lgs.155/2010	Verificare che i livelli di emissione medi orari di ozono siano inferiori ai limiti normativi vigenti	campionamento (media annuale)	annuale	ARPA	240 µg/m ³ soglia allarme oraria + n.25 superamenti di 120 µg/m ³ media giornaliera (limite in vigore dal 2005)	centralina Parco Marecchia: n.d (ANNO 2014)	62 sup. di 120 µg/m ³	37 sup. di 120 µg/m ³	29 sup. di 120 µg/m ³	46 sup. di 120 µg/m ³	46 sup. di 120 µg/m ³	36 sup. di 120 µg/m ³

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

** errata corrige i dati dei superamenti sono stati 29

RUMORE

Indicatore	unità di misura	riferimento normativo	scopo	calcolo	frequenza	responsabile dati	obiettivo di qualità	valore attuale (anno di riferimento)	Monitoraggio 2017	Monitoraggio 2018	Monitoraggio 2019	Monitoraggio 2020
Superficie territoriale edificata interessata da ciascuna classe acustica	ha + %	L.R.15/2001 e L.447/1995	quantificare la superficie di territorio edificato interessata da ciascuna classe acustica definita dalla ZAC	utilizzo del GIS	contestuale all'aggiornamento della ZAC	Comune	-	n.d.	/	n.d.	n.d.	n.d.
Popolazione e abitazioni esposte ad intervalli di livelli di rumore	n. + %	D.Lgs. 194/2005	Quantificare la popolazione e le abitazioni esposte al rumore e rapporto rispetto al totale sul territorio comunale	utilizzo del GIS	contestuale all'aggiornamento della Mappatura Acustica	Comune	-	Tabella Lden e Lnight da Mappatura Acustica Comunale (ANNO 2014)	/	Tabella Lden e Lnight da Mappatura Acustica Comunale (aggiornamento 2017)	/	/