

## **ALLEGATO 1**

### **Relazione istruttoria di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) riguardante il “Progetto di riqualificazione del parcheggio denominato “SUD 3” presso il Quartiere Fieristico di Rimini” - Proponente ITALIAN EXHIBITION GROUP S.P.A.**

#### **Guida alla lettura della presente Relazione**

La relazione è strutturata nel modo seguente:

#### **1. PREMESSE**

#### **2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

2.A. Sintesi degli elaborati

2.B. Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico

#### **3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

3.A. Sintesi degli elaborati

3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale

#### **4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

4.A. Sintesi degli elaborati

4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale

#### **5. CONCLUSIONI**

#### **1. PREMESSA**

##### **Presentazione della domanda per la procedura di verifica (screening) e degli elaborati**

- la Società ITALIAN EXHIBITION GROUP S.P.A., con nota acquisita al Comune di Rimini con prot.n.189592 del 08/07/2019, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi del capo II della L.R. n.4/2018 e dell'art.19 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm. ii. per il “Progetto di riqualificazione del parcheggio denominato “SUD 3” presso il Quartiere Fieristico di Rimini”;
- il progetto prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione da parte di privati relative al parcheggio SUD 3 presso il Quartiere Fieristico di Rimini con l’obiettivo di riqualificazione e miglioramento dell’area; attualmente il terreno presenta una finitura superficiale in misto stabilizzato, ghiaie ed inerti in modo da garantirne la fruibilità e il parcheggio da parte delle auto. La capacità attuale è stata calcolata in 900 p.a.; a seguito delle opere di riqualificazione, riguardanti la sistemazione delle pavimentazioni, degli stalli e dei corselli di accesso, la messa a dimora di alberature e della rete di illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale e del nuovo cancello di accesso, il numero di posti auto complessivi diminuirà a 888 unità;
- il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui al punto B.3.6) “Parcheggi di uso pubblico, con capacità superiore a 500 posti auto” dell’Allegato B della L.R. n.4/2018, la cui soglia è dimezzata ai sensi dell'art.19 comma 10 del D.Lgs.

n.152/2006 e ss.mm.ii. e del D.M. n.52 del 30/03/2015 in quanto ricadante in “zona nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitaria sono stati superati” e “zona a forte densità demografica”;

- in applicazione della Legge Regionale n.4/2018 l'Autorità competente è il Comune di Rimini - Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale;
- il Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale del Comune di Rimini con nota prot.n. 191525 del 09/07/2019 ha comunicato la presa in carico e l'apertura del relativo fascicolo informando che dal 09/07/2019 la documentazione relativa al progetto è stata pubblicata sul sito web comunale;
- con nota prot.n. 191525 del 09/07/2019 il Settore Infrastrutture, Mobilità e Qualità Ambientale è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza e di avvio del procedimento agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e alla società proponente, come previsto dall'art. 10 della LR 4/2018 e dell'art.19, comma 3, del D.Lgs. 152/2016 e s.m.i.: Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, Regione Emilia Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale, ARPAE – Area Prevenzione Ambientale Est, AUSL Romagna – Sede di Rimini, Provincia di Rimini e servizi interni del Comune di Rimini: Settore Facility Management, U.O Qualità Urbana, Settore Ufficio di Piano, Settore Governo del Territorio, U.O. Mobilità;
- il proponente ha chiesto nell'istanza di attivazione della procedura di screening, prot.n. 189592 del 08/07/2019, all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- gli elaborati sono stati pubblicati per 45 giorni consecutivi a far data dal 09/07/2019, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web del Comune di Rimini all'indirizzo <https://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/ambiente-sviluppo-sostenibile-blu-economy/valutazioni-ambientali/screening-di-opere-o-progetti> ;
- nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni;
- non è stato necessario richiedere integrazioni documentali;

### **Adeguatezza degli elaborati presentati**

Gli elaborati complessivamente presentati appaiono sufficientemente adeguati ed approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del parcheggio.

## **2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

### **2.A. Sintesi degli elaborati**

L'intervento oggetto di Screening ambientale riguarda la realizzazione di opere di urbanizzazione da parte di privati relative al parcheggio SUD 3 di proprietà del Comune di Rimini con l'obiettivo di riqualificazione e miglioramento dell'area già attualmente utilizzata come parcheggio ed affidata in concessione dall'Amministrazione Comunale di Rimini ad Italian Exhibition Group con convenzione prot. 1771/3 del 17/03/2016.

L'area di intervento si colloca a Rimini, nel quartiere fieristico, a NE della città in corrispondenza dell'ingresso SUD. Il progetto riguarda espressamente le opere di urbanizzazione del parcheggio SUD 3, attualmente in uso su area incolta in occasione delle manifestazioni fieristiche e collocato tra la linea ferroviaria e la via Emilia ad ovest dell'ingresso sud ed adiacente al parcheggio SUD 2. La superficie complessiva è di 26.955 mq.

Le superfici del parcheggio SUD 3 sono, di fatto, superfici già oggi utilizzate a parcheggio, che si prevede di riqualificare, attraverso istanza di Permesso di Costruire presentata con prot.n.121172 del 03/05/2019, per risolvere problemi di ristagno idrico che, in corrispondenza di forti eventi meteorici, ne compromettono la funzionalità e la fruibilità in termini di percorrenza carrabile e pedonale. L'intervento di manutenzione vuole essere un'occasione di valorizzazione del paesaggio, limitando le superfici asfaltate alla sola viabilità e lasciando spazio ai prati nelle zone di sosta (stalli), realizzati con tecniche studiate per sostenere sia il calpestio dei mezzi meccanici sia per garantire il controllo e la regimazione delle acque meteoriche.

#### ***Piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia-Romagna***

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

Il PTR è predisposto in coerenza con le strategie europee e nazionali di sviluppo del territorio. I valori paesaggistici, ambientali e culturali del territorio regionale sono oggetto di specifica considerazione nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) che è parte integrante del PTR.

Il PTR definisce indirizzi e direttive per la pianificazione di settore, per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) e per gli strumenti della programmazione negoziata. Il PTR vigente è stato approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010 ai sensi della Legge Regionale 20/2000.

Nel Piano i paesaggi regionali sono classificati mediante "Unità di Paesaggio", costituenti il quadro di riferimento essenziale per le metodologie di formazione degli strumenti di pianificazione e di ogni altro strumento regolamentare. Il PTPR individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo) e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale. Da un punto di vista strettamente urbanistico, il PTPR non riveste alcun valore se non quello di guida e direttrice dei suoi piani urbanistici provinciali. L'area di interesse è vincolata ai sensi dell'art. 28 "Zona di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei". L'opera in progetto non presenta difformità rispetto alle prescrizioni (divieti) di cui all'art. 28 stesso.

#### ***Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale***

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che articola le linee di azione della programmazione regionale con

riferimento agli interessi sovracomunali. La Provincia di Rimini è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento dal 1999. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. n.20/2000, è stata redatta una nuova edizione del piano (PTCP 2007) approvata con delibera di CP n.61/2008 e pubblicata sul BUR n.186 del 5 novembre 2008. Nel 2012, con l'entrata di sette Comuni dalla provincia di Pesaro Urbino e la conseguente estensione della provincia di Rimini, si è reso necessario aggiornare il PTCP. Il piano di riferimento è il PTCP 2007-variante 2012, approvato con delibera C.P. n. 12 del 23 aprile 2013 entrato in vigore in data 8 maggio 2013.

L'area di progetto risulta:

1. inserita all'interno del polo funzionale n.1 Città della Fiera - Rimini come si evince dalla "Tavola A - Assetto evolutivo del sistema provinciale";
2. non ricade in alcuna area di tutela del patrimonio paesaggistico come si evince dalla "Tavola B 1/3 – Tutela del patrimonio paesaggistico";
3. non ricade in alcuna area di interesse paesaggistico e storico/culturale come si evince dalla "Tavola C 1/3 – Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico/culturali";
4. ricade in Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5) come si evince "Tavola D 1/3 – Rischi ambientali".

L'articolo 3.5 prevede "al fine di limitare il rischio idraulico derivante dallo smaltimento delle acque meteoriche operano le prescrizioni di cui al precedente articolo 2.5. Inoltre nelle Aree di ricarica indiretta (ARI) i Comuni, nella predisposizione degli strumenti urbanistici generali, a compensazione di eventuali nuove impermeabilizzazioni individuano le aree da destinare a ripascimento della falda per un'estensione di norma non inferiore a quella di nuova impermeabilizzazione, fermo restando l'obbligo di gestione delle acque di prima pioggia ai sensi dell'art. 10.2 delle presenti norme".

Il progetto prevede che la superficie impermeabilizzata (asfalto) sia di 11.516 mq, pari al 42,72% della superficie totale (26.955 mq) e quindi inferiore al 50%, limite previsto all'interno delle zone ARI.

### ***Piano Strutturale Comunale – PSC e Vincoli***

Il PSC vigente, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, colloca l'area di progetto:

- all'interno del territorio urbanizzato – Tavola 4a del PSC;
- all'interno della zona APF - Grandi funzioni sovracomunali (poli funzionali) – Tavola 3 "Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi";
- in parte all'interno di Zone di rispetto delle opere di captazione di acque ad uso idropotabile in servizio - Tavola VIN 3a "Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio"; per tali aree l'articolo 3.7 "Aree di salvaguardia dei pozzi ad uso idropotabile e delle sorgenti" del PTCP vieta la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade;
- totalmente all'interno di Aree di ricarica indiretta della falda – ARI - Tavola VIN 3a "Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio"; si rimanda al precedente paragrafo in merito all'applicazione dell'articolo 3.5 del PTCP;
- l'area ricade per lo più in zone a potenzialità archeologica bassa, una piccola porzione ricade in zone a potenzialità archeologica media legata alla presenza del tracciato della via Emilia (art. 2.12 PSC) – Tavola VIN 2.2.a "Elementi di interesse storico-archeologico";
- all'interno della fascia di rispetto ferroviario e si evidenzia il passaggio dell'Acquedotto di Romagna Acque e di una line MT in cavo interrato per la parte sud - Tavola VIN 4.2.4 "Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili".

### **Regolamento Urbanistico Edilizio - RUE**

Il RUE vigente, approvato con con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, rappresenta lo stato di fatto esistente e colloca l'area di progetto, come indicato da parere del Settore Ufficio di Piano prot.n.294363 del 28/10/2019:

- area destinata in parte a **V** verde pubblico ed in parte a **P** parcheggio pubblico, disciplinati dall'art.35 delle Norme;
- area oggetto di Piano Particolareggiato denominato “celle” relativo al comparto 7.29 convenzionato in data 25/03/2005, che destinava l'ambito di intervento a zona G4.1: “area superstandard per parcheggi pubblici non attrezzati, a servizio del Nuovo Insediamento Fieristico.

Il RUE all'art.7 comma 7 comma 3 – Disposizioni di raccordo specifica quanto segue: “...le tavole di RUE individuano con apposita grafia i perimetri degli Accordi negoziali (Accordi di Programma, Accordi con i privati, Programmi Integrati di Intervento) ai sensi dell’art. 1.7 del PSC, nonché i perimetri dei PUA, definitivamente approvati e/o con convenzione sottoscritta alla data di approvazione delle presenti norme. Le disposizioni normative e cartografiche previste in tali Accordi negoziali e PUA prevalgono sulle prescrizioni del RUE fino alla scadenza della convenzione; pertanto fino a tale data, gli interventi edilizi andranno ricondotti alle tavole degli Atti attuativi”; al comma 4 inoltre chiarisce che “...successivamente alla scadenza entrerà in vigore la disciplina normativa del RUE, secondo le indicazioni cartografiche riportate nelle Tavole di RUE. In caso di mancata rispondenza cartografica tra il presente strumento urbanistico e quello di dettaglio, in attesa degli opportuni aggiornamenti, la norma del RUE andrà applicata seguendo gli azzonamenti contenuti nella cartografia degli Accordi/PUA, da ricondursi per assimilazione a quelli del RUE”. Pertanto l'intervento in oggetto è da ritenersi conforme alla disciplina urbanistica vigente (parere del Settore Ufficio di Piano prot.n.294363 del 28/10/2019).

### **Zonizzazione Acustica Comunale – ZAC (2016)**

La ZAC, approvato con Deliberazione di C.C. n.15 del 15/03/2016, inserisce il comparto fieristico ricade in classe IV “*aree di intensa attività umana*”. In questa classe ricade il parcheggio SUD 3 ed altresì diversi ricettori residenziali ubicati sul primo fronte edificato delle strade principali, via Emilia in particolare, ed in prossimità della linea ferroviaria.

Le aree residenziali attorno a via Turchetta ricadono in classe III “*aree di tipo misto*”.

L'inquinamento acustico delle strade è normato dal DPR n. 142 del 30/03/2004 “*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447*”. La classificazione acustica delle strade è legata alla classificazione delle strade secondo il codice della strada relativo al D. Lgs. 285/92. L'area in esame è prossima alle seguenti strade:

- SS16 - strada extraurbana di tipo C di categoria Ca
- Via Turchetta e strade di accesso ai parcheggi esistenti - urbana locale F
- via San Martino in Riparotta - strada urbana DE di categoria D.b
- SS9 via Emilia –compresa la diramazione verso via San Martino in R. - strada extraurbana di tipo Ca
- Via Emilia vecchia - urbana di quartiere di categoria D.b

Tra le sorgenti sonore rientra anche la linea ferroviaria, che lambisce il confine sud del quartiere fieristico e nord del parcheggio SUD 3. Il rumore dovuto alle infrastrutture ferroviarie è normato dal D.P.R. n° 459 del 18 novembre 1998 “*Regolamento recante norme di esecuzione dell'art.11 della Legge 26 ottobre 1995, n.447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico*

*ferroviario*”, che stabilisce, per le linee ferroviarie esistenti, una fascia di pertinenza della infrastruttura ferroviarie di 250 m.

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

La pianificazione di bacino vigente è costituita dal "Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico del Bacino Interregionale Marecchia Conca"(P.A.I.) adottato dal Comitato Istituzionale con deliberazione n. 2 del 30 marzo 2004, e approvato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione della Giunta Regionale n.1703/2004, dalla Regione Marche con deliberazione del Consiglio Regionale n. 139/2004, dalla Regione Toscana con deliberazione del Consiglio Regionale n. 1150/04. Nel 2016 è stato adottato il Progetto di Variante al PAI, con deliberazione di Comitato Istituzionale n. 1 del 27 aprile 2016.

L'area di progetto non è inclusa in nessuna delle fasce esondabili del Fiume Marecchia con qualsiasi tempo di ritorno e ricade nella fascia delle Alluvioni frequenti di cui alla Tavola 5.1 “Mappa della pericolosità del reticolo secondario di pianura”.

**2.B. Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico**

Considerato che il progetto tiene conto delle prescrizioni dettate dagli strumenti urbanistici vigenti, in particolare di quanto previsto dagli articoli 3.5 “Aree di ricarica indiretta della falda – ARI” e 3.7 “Aree di salvaguardia dei pozzi ad uso idropotabile e delle sorgenti” del PTCP, e che con nota del Settore Ufficio di Piano prot.n.294363 del 28/10/2019 viene affermata la compatibilità urbanistica dell'intervento, non vi sono particolari prescrizioni sulla base di quanto evidenziato nel Quadro di Riferimento Programmatico.

### **3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

#### **3.A Sintesi degli elaborati**

##### *Ubicazione del progetto*

L'area di intervento si colloca a Rimini, nel quartiere fieristico, a NE della città in corrispondenza dell'ingresso SUD. Il progetto riguarda espressamente le opere di urbanizzazione del parcheggio SUD 3, attualmente in uso su area incolta in occasione delle manifestazioni fieristiche e collocato tra la linea ferroviaria e la via Emilia ad ovest dell'ingresso sud ed adiacente al parcheggio SUD 2. La superficie complessiva è di 26.955 mq.

##### *Stato di fatto*

Il parcheggio SUD 3 si colloca su di un terreno incolto con corselli in stabilizzato, è in convenzione con l'Amministrazione comunale e la destinazione urbanistica è in parte per parcheggi pubblici e verde pubblico. L'area presenta attualmente una finitura superficiale in misto stabilizzato, ghiaie ed inerti in modo da garantirne la fruibilità e il parcheggio da parte delle auto. La regimazione delle acque avviene in parte per infiltrazione nel suolo e in parte attraverso i fossi interpoderali presenti nell'area.

##### *Stato di progetto*

Le superfici del parcheggio SUD 3 sono, di fatto, superfici già oggi utilizzate a parcheggio, che si prevede di riqualificare per la realizzazione di un parcheggio con parcamento complessivo di 888 posti auto di cui 18 riservati a portatori di handicap, per risolvere problemi di ristagno idrico che, in corrispondenza di forti eventi meteorici, ne compromettono la funzionalità e la fruibilità in termini di percorrenza carrabile e pedonale. L'intervento di manutenzione vuole essere un'occasione di valorizzazione del paesaggio, limitando le superfici asfaltate alla sola viabilità e lasciando spazio ai prati nelle zone di sosta (stalli), realizzati con tecniche studiate per sostenere sia il calpestio dei mezzi meccanici sia per garantire il controllo e la regimazione delle acque meteoriche.

La superficie impermeabilizzata (asfalto) è di 11.516 mq, pari al 42,72% della superficie totale (26.955 mq) e quindi inferiore al 50%, limite previsto all'interno delle zone ARI. Nel progetto del parcheggio verranno utilizzati i sistemi di drenaggio urbano sostenibili (best management practices), volti a riequilibrare il ciclo dell'acqua in ambito urbano, collaborando alla riduzione dell'impatto della pressione antropica sulla qualità e quantità del deflusso e massimizzando le opportunità connesse alla qualità del paesaggio, tra cui fruizione, biodiversità e microclima.

La componente a verde è stata pensata per sottolineare la volontà di integrare e dialogare con il sistema paesaggistico limitrofo caratterizzato dall'assetto rurale estensivo: l'inserimento di elementi arborei valorizza la connessione visiva con la campagna restituendo qualità in termini di miglioramento del microclima, mitigando l'effetto "isola di calore" urbana, eliminando la CO<sub>2</sub> e riducendo i rumori. Le tipologie di alberature scelte nel progetto, sono legate per i loro significati, alla cultura agraria locale, tra cui gelsi, aceri, frassini e piante da frutto sterili selezionate per le fioriture primaverili.

##### *Cantiere*

La presenza del cantiere e le attività ad esso collegate potranno comportare un poco significativo impatto ambientale temporaneo limitato all'area di intervento, regolamentato comunque dalla normativa vigente per tali attività.

#### **3.B Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale**

In riferimento al progetto presentato non si evidenziano particolari criticità, in quanto dal quadro di Riferimento Progettuale emerge come lo stesso affronti nel miglior modo possibile le prescrizioni già dettate dalla normativa vigente.

## 4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### 4.A. Sintesi degli elaborati

Il proponente ha condotto una valutazione delle possibili interferenze che l'opera andrà ad originare sulle vari componenti ambientali, in particolare suolo e sottosuolo, con riferimento alla permeabilità dei suoli ed all'eventuale interferenza con la falda sotterranea, traffico veicolare indotto, componente rumore ai più vicini ricettori, componente atmosfera e paesaggio, indicando come trascurabili o poco significativi gli impatti sulle suddette componenti a seguito della proposta progettuale.

#### *Suolo e sottosuolo*

Non sono previsti impatti significativi durante la realizzazione dell'opera, considerando che la scarifica del terreno riguarda profondità medie di circa 10 cm e massime di circa 80 cm in corrispondenza dei pozzetti dei drenaggi o della rete di illuminazione. Nelle fasi successive del progetto saranno perfezionate le modalità di caratterizzazione qualitativa delle terre e rocce da scavo che saranno riutilizzate in loco ai sensi di quanto disposto dal DPR 120/2017.

Data la modesta entità di intervento e dalle informazioni bibliografiche raccolte, non si riscontrano problematiche di rilievo per l'esecuzione del progetto, anzi intende migliorare le condizioni di uso attuale e pertanto i materiali utilizzati sono stati previsti per minimizzare gli impatti sul suolo.

Dal punto di vista geomorfologico non sono evidenziati impatti ambientali significativi considerato che l'area si colloca in pianura.

#### *Acque*

Nel progetto del parcheggio verranno utilizzati i sistemi di drenaggio urbano sostenibili (best management practices), volti a riequilibrare il ciclo dell'acqua in ambito urbano, collaborando alla riduzione dell'impatto della pressione antropica sulla qualità e quantità del deflusso e massimizzando le opportunità connesse alla qualità del paesaggio, tra cui fruizione, biodiversità e microclima.

Contenere il flusso di picco, rallentare il flusso idrico, ridurre il volume di acqua finale recapitato nel ricettore e il tempo di corrivazione, rappresentano i principi chiave su cui verte l'intero progetto in materia di drenaggio sostenibile delle acque superficiali. La gestione sostenibile e integrata dei deflussi idrici avviene mediante l'introduzione di alcune soluzioni tecniche all'interno del disegno progettuale. Le acque vengono convogliate, attraverso le pendenze superficiali dai corselli in asfalto, verso l'interno degli stalli, dove drenaggi sotto-superficiali hanno il compito di raccogliere temporaneamente le acque in esubero (rispetto alla capacità di assorbimento del terreno superficiale) garantendo un consono assorbimento delle acque anche durante eventi meteorici intensivi, escludendo la formazione di ristagni. Le zone permeabili che contengono le alberature, così come la pavimentazione degli stalli delle auto, diventano aree capaci di stoccare l'acqua in eccesso e restituirla al terreno, migliorando sensibilmente la situazione attuale. Nella progettazione dei drenaggi si è tenuto conto delle prescrizioni ambientali urbanistiche dovute alle aree di tutela dei pozzi ad uso acquedottistico.

#### *Traffico veicolare*

L'analisi del traffico veicolare per la situazione futura è nella sostanza la stessa dello stato di fatto. La capacità di parcheggio del parcheggio SUD 3 attuale di 900 p.a. passerà a 888 p.a. a causa di una migliore organizzazione degli accessi. In considerazione dei posti auto complessivi messi a disposizione degli utenti (attualmente sono 10.623 p.a.) in occasione delle manifestazioni fieristiche, la perdita di 12 p.a. è ininfluenza sul traffico indotto.



### *Rumore*

Prima dell'inizio dei lavori sarà inoltrata al SUAP del Comune di Rimini una domanda di autorizzazione ai limiti di emissione sonora per la rumorosità di cantiere in deroga ai sensi degli artt. 5 e 6 del Regolamento per l'inquinamento acustico comunale di cui alla *Delibera di C.C. n. 12 del 17/02/2005* così come modificata con *Delibera di C.C. n. 64 del 23/06/2005*.

Per quanto concerne la rumorosità indotta sulla viabilità ordinaria dal traffico pesante si valuta che la fase di cantiere non incida sensibilmente sulla via Emilia (SS9), strada che rappresenta la strada principale di accesso dei veicoli pesanti di approvvigionamento. La fase di cantiere con maggior traffico comporta 29 v/g che mediamente nelle 16 ore del tempo di riferimento diurno incidono per 1.8 v/h. La via Emilia nel tratto percorso dai veicoli pesanti presenta flussi veicolari di circa 65 pesanti /g, pertanto solo per la fase relativa alla posa della pavimentazione, l'incremento riguarda circa il 2.8%. Nelle altre fasi è del tutto ininfluenza.

L'impatto acustico post operam è lo stesso descritto nella fase ante operam. Nella sostanza la sistemazione a parcheggio dell'area SUD 3 già utilizzato per quella funzione non determina alcun incremento delle emissioni sonore ai ricettori.

### *Atmosfera*

Le emissioni in fase di cantiere sono soprattutto legate alle polveri ed alle emissioni dei mezzi pesanti di approvvigionamento dei materiali per i quali saranno adottati opportuni accorgimenti di mitigazione (bagnatura dei cumuli, vasca lavaruote).

Il progetto, come per la componente rumore, non incide significativamente su tale componente ambientale, anzi fornisce elementi migliorativi in termini di microclima: le alberature previste permettono di limitare il fenomeno dell'isola di calore che caratterizza spesso queste destinazioni d'uso, creando vaste zone d'ombra.

### *Paesaggio*

Per quanto concerne la parte archeologica, in coerenza con l'art. 2.12 ed il grado di potenzialità medio dell'area, nell'ambito del Permesso di Costruire la Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna si esprime in merito a dove localizzare e come eseguire le indagini preventive.

Per quanto concerne la percezione paesaggistica e l'integrazione con il contesto esistente, le grandi superfici occupate dai parcheggi sono studiate per restituire al comparto un'immagine rigenerativa del paesaggio che riprende l'immagine del frutteto tipico del territorio agrario locale. La regolarità generata dalla successione degli stalli per le auto e dei corselli di accesso, viene interrotta da elementi puntuali di progetto che riprendono i caratteri vegetazionali della campagna. Il filare tipico dei frutteti agrari, viene reinterpretato inserendo alberi da fiore (peri selvatici) alternati ad alberature scelte per le colorazioni stagionali delle foglie (aceri, gelsi) che seguono l'evoluzione della stagionalità del paesaggio naturale e agrario.

Il disegno del parcheggio è inoltre valorizzato dai materiali impiegati per le pavimentazioni degli stalli che sottolineano le direzioni, riprendendo "l'orditura" e la successione dei campi, e valorizzando il rapporto di permeabilità, mantenendo inalterato l'equilibrio drenante tipico dei terreni agrari periodicamente lavorati.

Il progetto dei parcheggi è dunque pensato come continuazione ideale del paesaggio agrario e nel suo insieme come cerniera tra sistema naturale e sistema urbano.

### *Flora, fauna ed ecosistemi*

Non ci sono considerazioni in merito, in quanto il progetto di riqualificazione del parcheggio va ad operare su di un'area già adibita a tale uso.

#### *Beni materiali*

Non ci sono considerazioni in merito.

#### *Emissioni elettromagnetiche*

L'intervento non determina la realizzazione di elettrodotti aerei con conduttori scoperti, nell'area inoltre non sono previste installazioni di sorgenti emittenti in grado di generare campi elettromagnetici a frequenze elevate (emittenti radiofoniche, stazioni radiobase).

#### *Inquinamento luminoso*

Non ci sono considerazioni in merito.

#### *Salute pubblica*

Non ci sono considerazioni in merito.

#### *Impatti cumulativi*

Non ci sono considerazioni in merito.

#### *Aspetti socio-economici*

Non ci sono considerazioni in merito.

### **4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale**

L'analisi condotta ha permesso di valutare che la ristrutturazione del parcheggio SUD 3 non determina impatti sulle componenti esaminate, anzi migliora alcune di esse.

In particolare il progetto ha inteso migliorare il deflusso delle acque meteoriche e la percezione paesaggistica dall'intorno offrendo elementi di connessione con il contesto agrario limitrofo. Il progetto paesaggistico del verde intende migliorare anche le condizioni microclimatiche attuali offrendo vaste zone d'ombra utili a limitare il fenomeno dell'isola di calore sia quando il parcheggio è in esercizio che non.

Le componenti ambientali legate alle attività antropiche, traffico indotto, rumore ed inquinamento atmosferico in questo caso appaiono del tutto insignificanti, dal momento che l'area è già utilizzata a parcheggio e pertanto la ristrutturazione non comporterà in esercizio alcun traffico indotto aggiuntivo (anzi si riducono di poco i posti auto) e di conseguenza né inquinamento acustico ed atmosferico.

## **5.CONCLUSIONI**

Dalle valutazioni riportate nei contributi motivati espressi dagli Enti/Servizi coinvolti, in riferimento ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte II del D.Lgs. 152/2006, è possibile esprimere le seguenti conclusioni in merito alla Verifica di Assoggettabilità (Screening) alla Valutazione di Impatto Ambientale:

- i documenti riportano elementi sufficientemente coerenti per la descrizione degli interventi in progetto;
- l'intervento non è in contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione comunale, provinciale e regionale e sull'area in questione non sono emersi vincoli specifici che possano precludere la realizzazione dell'intervento;
- in relazione alle singole matrici ambientali interessate dal progetto è stato attestato che gli impatti attesi per tutte le matrici ambientali risultano non significativi o nulli.

Alla luce di quanto sopra, ai sensi dell'art.11 della LR.4/2018 e del vigente art.19 del Dlgs.152/2006, si ritiene pertanto possibile escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A. di cui al Titolo III della medesima legge regionale, il "Progetto di riqualificazione del parcheggio denominato "SUD 3" presso il Quartiere Fieristico di Rimini" presentato dalla Società ITALIAN EXHIBITION GROUP S.P.A..