



Comune di Rimini

PSC
RUE
POC

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

VAS/VALSAT

RAPPORTO AMBIENTALE e VINCA SIC

elaborato VAL.REL

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

Approvazione:
Delibera di C.C. n.00 del 00/00/0000

Sindaco:
Alberto Ravaioli

Assessore al Territorio:
Roberto Biagini

Presidente del Consiglio Comunale:
Antonella Ceccarelli

Segretario Comunale:
Laura Chiodarelli

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

**Consulenza Generale:
A.T.I. composta da**
-Tecnicoop soc. coop
(Rudi Fallaci, Luca Biancucci)
-Giuseppe Campos Venuti
-Carla Ferrari

VAS-VALSAT PSC

stesura del 14 gennaio 2011





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

Ufficio di Piano

Coordinatore e Capo Progetto

arch. Alberto Fattori

Progettisti e responsabili delle Unità di Progetto

arch. Alberto Fattori
arch. Mariarita Bucci
dott.sa Roberta Carlini
dott. Carlo Copioli

Segreteria Ufficio di Piano

Nirvana Neri
Luca Melillo

Gestione Amministrativa

dott. Natalino Vannucci
rag. Paola Bartolucci
Manuela Carlini
dott.sa Elisa Montebelli

Ufficio Geologico

geol. Roberta Carlini
geol. Carlo Copioli

Gruppo di lavoro

dott.sa Paola Bartolucci
arch. Stefania Bassi
geom. Elena Chindemi
ing. Giorgio Coppola
arch. Maria Corvino
ing. Chiara Dal Piaz
geom. Daniela Delvecchio
arch. Emanuela Donati
arch. Daniele Fabbri
ing. Giancarlo Ferri
geom. Carlo Lisi
dott.sa Osiris Marcantoni
dott.sa Elisabetta Righetti
p.i. Ivo Sansovini
ing. Luca Signorotti
arch. Lorenzo Turchi

Consulenza generale ed operativa. Gruppo di lavoro A.T.I.

Responsabili del progetto

Coordinamento scientifico	prof. arch. Giuseppe Campos Venuti
Consulenza urbanistica	arch. Rudi Fallaci (Tecnicoop)
	arch. Luca Biancucci (Tecnicoop)
Consulenza VAS/Valsat	arch. Carla Ferrari

Collaborazioni specialistiche

Aspetti ambientali ed economici del territorio agricolo	dott. agr. Fabio Tunioli (Tecnicoop)
Analisi socio-economiche	dott. Paolo Trevisani (Tecnicoop)
Mobilità e traffico	ing. Franco Di Biase (Tecnicoop)
Acustica ambientale	ing. Franca Conti (Tecnicoop)
Qualità dell'aria, elettromagnetismo	ing. Virginia Celentano
Analisi centro storico e beni culturali	arch. Francesca Consolini
Studi ambientali	dott. Matteo Salvatori
Analisi del sistema insediativo	arch. Giulio Verdini
Consulenza giuridica	avv. Federico Gualandi
Consulenza archeologica	dott. Marcello Cartoceti (AdArte snc)
	dott. Luca Mandolesi (AdArte snc)
Elaborazioni cartografiche	Andrea Franceschini (Tecnicoop)
	geom. Sabrina Guizzardi (Tecnicoop)
	Ivan Passuti

Hanno contribuito al percorso di elaborazione del piano i servizi interni dell'Amministrazione Comunale che di seguito si elencano:

Direzione Infrastrutture Mobilità e Ambiente	ing.	Massimo Totti
U.O. Gestione Qualità e servizi ambientali e sicurezza	dott.	Domenico Bartolucci
U.O. Edilizia Pubblica	geom.	Roberto Sartini
U.O. Opere a Rete	geom.	Paolo Venturini
U.O. Mobilità e gestione strade	arch.	Marco Tamagnini
U.O. Archeologia e culture extraeuropee	dott.	Maurizio Biordi
U.O. Piani Attuativi	arch.	Daniele Fabbri
U.O. di Staff Piano Strategico	dott.	Pietro Leoni
U.O. Politiche Abitative e del Lavoro – PEEP E ERP	ing.	Giancarlo Ferri
U.O. SIT – Toponomastica	dott.sa	Anna Maria Rabitti
Settore sportello unico per le attività produttive e attività economiche	arch.	Remo Valdiserri
Settore sportello unico per l'edilizia	dott.sa	Osiris Marcantoni
Ufficio Stampa		Emilio Salvatori
Direzione patrimonio, espropri, e attività economiche	dott.sa	Anna Errico
U.O. Gestione sistema informativo	p.i.	Sanzio Oliva

INDICE

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE	7
1. LA VAS-VaISAT	7
1.1 LE LINEE-GUIDA APPROVATE DAL C.C. DI RIMINI	7
1.2 LE FINALITÀ DELLA VAS-VaISAT	8
1.3 I RIFERIMENTI DI LEGGE	9
1.4 IL RAPPORTO CON LA VAS-VaISAT DEL PTCP E LA VERIFICA DI COERENZA	11
1.5 RICADUTE DELLE SCELTE INSEDIATIVE DEL PSC SULLE COMPONENTI DEL QC	22
1.6 LA VAS-VaISAT COME VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ	39
1.7 LE SCHEDE RICOGNITIVE DEGLI AMBITI DEL PSC	78
2. IL PIANO DI MONITORAGGIO DEL PSC E GLI INDICATORI PER IL MONITORAGGIO	79
ALLEGATO 1 – VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE	91

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE

1. LA VAS-VaISAT

1.1 LE LINEE-GUIDA APPROVATE DAL C.C. DI RIMINI

Crediamo utile richiamare, anche ad introduzione delle elaborazioni compiute ai fini della VaISAT, quanto espresso in proposito in termini generali ma molto chiari nelle "Linee-Guida" approvate dal Consiglio Comunale nel 2007:

"Se il sostenere il dinamismo del territorio....., l'accelerare nei processi di innovazione del sistema turistico, il salvaguardare la ricchezza imprenditoriale e produttiva, l'investire in formazione, il qualificare le risorse umane si presentano come esigenze strategiche per l'Amministrazione Comunale, allora gli strumenti con i quali concretizzarle non possono che avere la stessa matrice: lo sviluppo sostenibile. Lo sviluppo, cioè, che soddisfa i bisogni delle generazioni attuali non precludendo il soddisfacimento delle esigenze delle generazioni future, e che è strettamente collegato alla qualità dello sviluppo, che ne costituisce termine continuo di controllo e misura. Come è noto la sostenibilità ambientale è un diamante dalle molteplici sfaccettature, tutte essenziali per sostenere il concetto stesso. "Sostenibilità ambientale- è scritto nel documento preliminare al nuovo PTCP, approvato dalla Giunta Provinciale con delibera n. 57 del 12 aprile 2006- significa capacità di mantenere nel tempo qualità e riproducibilità delle risorse naturali, salvaguardia e miglioramento degli ecosistemi e della biodiversità, conservazione dei paesaggi, qualità dell'ecologia urbana. Sostenibilità territoriale significa salvaguardia dei valori storico-culturali e paesaggistici del territorio, sicurezza rispetto ai rischi ambientali, efficienza del sistema delle reti infrastrutturali, corretto proporzionamento dei carichi insediativi alla capacità di tale sistema, sistemi di mobilità a basso impatto. Sostenibilità economica significa capacità di generare lavoro e reddito con un uso razionale e efficiente delle risorse e con la riduzione dell'impiego di quelle non rinnovabili; ma anche corretto proporzionamento delle previsioni di sviluppo alle disponibilità di risorse economico-produttive effettivamente attivabili in quella direzione. Sostenibilità sociale significa confermare la qualità del welfare che rende equa e coesa una comunità, e rispondere alle nuove domande emergenti sotto questo profilo... Sostenibilità istituzionale significa sviluppare forme di coordinamento e cooperazione interistituzionale capaci di costruire programmi condivisi, impegni vincolanti e tempi certi di attuazione, nel rispetto del principio di sussidiarietà". (...)

"La pianificazione territoriale non può allora che partire da un presupposto: il territorio è patrimonio non infinito e non riproducibile e dunque prima di qualsiasi intervento (pure se motivato da esigenze reali) è necessario comprendere quale sia l'offerta di sviluppo che un territorio può esprimere senza creare squilibri e su questa virare la propria programmazione. Se allora il sistema insediativo della provincia di Rimini ha raggiunto un livello di forte criticità, bisogna che- pur non escludendo naturalmente di per sé possibilità di evoluzione e sviluppo delle strutture insediative- la riqualificazione urbana e la trasformazione della città esistente diventi asse strategico della pianificazione."

1.2 LE FINALITÀ DELLA VAS-VALSAT

L'elaborazione del PSC del Comune di Rimini si avvale della procedura di VAS-ValSAT (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale) come **processo di accertamento preventivo degli effetti sul territorio** delle previsioni di piano di cui viene valutata l'ammissibilità secondo criteri di sostenibilità ambientale e territoriale.

Lo svolgimento di tale attività è richiesto dalla L.R. 20 del 2000 per assicurare che le scelte circa gli usi e i processi di trasformazione del suolo presentino un bilancio complessivo positivo, cioè comportino un miglioramento o, quanto meno, non comportino un peggioramento della qualità del territorio, sotto il profilo ambientale, insediativo e funzionale.

Per questa ragione, la legge da una parte afferma la necessità che i contenuti del PSC siano coerenti con le caratteristiche del territorio e con i conseguenti limiti e condizioni per lo sviluppo sostenibile, secondo quanto definito dal Quadro Conoscitivo; dall'altra stabilisce che l'intero processo di elaborazione delle previsioni del piano sia accompagnato da un'attività di analisi e verifica, che evidenzi i potenziali impatti delle scelte operate ed individui le misure idonee ad impedirli ridurli o compensarli, prevedendo che questa attività sia esposta in una apposita relazione, che costituisce parte integrante del piano.

La VAS-ValSAT è rivolta ad evidenziare i complessivi effetti che l'insieme delle politiche e delle azioni previste dal PSC possono determinare sull'ambiente, fornendo le indicazioni circa gli impatti negativi che le stesse possono eventualmente produrre e le misure che si rendono di conseguenza necessarie per mitigare o compensare tali impatti.

Se si parte dal presupposto che la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale non è solo un obbligo imposto dalla legge, da liquidare con una relazione finale di *assoluzione delle scelte*, ma è uno strumento di lavoro che accompagna lo staff di pianificazione durante tutto il processo di costruzione del PSC, dalla formazione del Quadro Conoscitivo alla stesura finale del PSC, allora è evidente che la ValSAT diventa un *abito mentale* che, a partire dagli elementi strutturali del territorio (le invarianti), aiuta ad orientare direttamente, di volta in volta, le scelte del piano, escludendo da subito le scelte non coerenti con gli obiettivi fissati ed in contrasto con le finalità di salvaguardia degli elementi strutturali del territorio. Se indossiamo questo *abito mentale* per l'intero processo di piano, le valutazioni di sostenibilità ambientale e territoriale finiscono per coincidere, per buona parte, con le stesse motivazioni poste a fondamento delle soluzioni progettuali individuate e gli esiti della ValSAT si traducono in "prescrizioni" per l'attuazione degli interventi o in "condizioni" che si devono avverare prima che si possa procedere all'attivazione di un determinato intervento.

1.3 I RIFERIMENTI DI LEGGE: VAS (D.Lgs. 4/2008) e ValSAT (L.R. 20/2000 e L.R. 6/2009)

Ai sensi dell'art. 11 del Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 (Disposizioni integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"), la fase di valutazione (VAS) è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano siano presi in considerazione durante la fase preparatoria del piano ed anteriormente alla sua approvazione.

Ai sensi dell'art. 13 dello stesso Decreto n. 4/2008 deve essere predisposto un **Rapporto Ambientale** sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano.

Nel Rapporto Ambientale devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano proposto potrebbe avere sul territorio, nonché le eventuali alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano stesso.

I contenuti del Rapporto Ambientale sono definiti all'Allegato VI del Decreto n. 4/2008.

La procedura prevede che la proposta di piano sia comunicata all'autorità competente (in questo caso la Provincia di Rimini). La comunicazione comprenderà il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data di pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1 del Decreto, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi.

La LR 13.06.2008, n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di Valutazione Ambientale Strategica" e la successiva LR 6/2009, con le modifiche introdotte all'art. 5 della LR 20/2000, stabiliscono che **la VAS per i piani urbanistici previsti dalla L.R. n. 20 del 2000 è costituita dalla valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) di cui all'articolo 5 della medesima legge (come modificato dalla LR 6/2009), integrata dagli adempimenti e fasi procedurali previsti dal D.Lgs. n. 152/2006 non contemplati dalla L.R. n. 20 del 2000.**

Alla luce dei nuovi dispositivi legislativi sopra richiamati, è evidente un parallelismo tra i contenuti della ValSAT ai sensi della LR 20/2000 e la VAS richiesta dalla legislazione nazionale. Di conseguenza, il PSC viene accompagnato da una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT), che, nel caso specifico assume il valore di VAS (Valutazione Ambientale Strategica).

Infatti, l'art. 5 della LR 20/2000 (modificato dalla LR 6/2009), stabilisce che "*... i Comuni, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, nell'elaborazione ed approvazione dei propri piani prendono in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani, provvedendo alla Valutazione preventiva della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) degli stessi, in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (Valutazione degli effetti di determinati piani e*

programmi sull'ambiente) e alla normativa nazionale e regionale di recepimento della stessa."

L'art. 5 della LR 20/2000, stabilisce inoltre che "... A tal fine, nel documento preliminare e in un apposito documento di ValSAT, costituente parte integrante del piano adottato ed approvato, sono individuati, descritti e valutati i potenziali impatti delle scelte operate e le misure idonee per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative e tenendo conto delle caratteristiche del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo di cui all'articolo 4 e degli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti con il medesimo piano. Gli atti con i quali il piano viene approvato danno conto, con la dichiarazione di sintesi, degli esiti della ValSAT, illustrano come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indicano le misure adottate in merito al monitoraggio."

Richiamando i contenuti dell'art. 13 del Decreto Legislativo 4/2008, "Redazione del Rapporto Ambientale", la prima fase di redazione dello stesso (comma 1) si è configurata come una sorta di *Rapporto Preliminare (ValSAT preliminare sul Documento Preliminare di PSC)*, che è stato sottoposto alla Conferenza di Pianificazione dove si è svolta la fase di consultazione di cui all'art. 11 c. 3 del D.Lgs 4/2008, tra la Provincia, il Comune e gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

La VAS-ValSAT è rivolta a chiarire il processo di selezione delle scelte fondamentali del piano, in risposta alle criticità ed ai fabbisogni rilevati in sede di Quadro Conoscitivo.

Il presente Rapporto Ambientale (VAS-ValSAT) provvede:

- a) a dar conto della sostenibilità generale delle scelte di PSC, alla luce della ValSAT della pianificazione sovraordinata (PTCP), come stabilito dall'art. 5 della LR 20/2000 (modificato dalla LR 6/2009) (cfr. cap. 1.4, 2.2), verificando la coerenza degli obiettivi del PSC con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla ValSAT del PTCP, attraverso una tabella di confronto che mette in relazione gli obiettivi del PTCP con quelli del PSC e con le azioni previste da quest'ultimo, perché gli obiettivi trovino attuazione.
- b) a valutare la sostenibilità di ciascuna delle previsioni del piano attraverso la valutazione analitica di tutti i prevedibili effetti che le previsioni possono indurre sul territorio (cfr. "Schede ricognitive degli ambiti del PSC"),
- c) ad indicare le eventuali misure mitigative e compensative che dovranno accompagnare l'attuazione di tali previsioni, (cfr. "Schede ricognitive degli ambiti del PSC"),
- d) ad individuare gli indicatori per il monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi e ai risultati prestazionali attesi (cfr. cap. 2).

1.4 IL RAPPORTO CON LA VAS-VALSAT DEL PTCP E LA VERIFICA DI COERENZA

LA VAS-VALSAT DEL PTCP DELLA PROVINCIA DI RIMINI DICHIARA IN PREMessa CHE LE VALUTAZIONI CHE SI POSSONO EFFETTUARE RELATIVAMENTE AD UN PTCP SONO SOSTANZIALMENTE DIVERSE DA QUELLE CHE POSSONO ESSERE SVILUPPATE NELLA VALSAT DI UN PSC O DI UN PIANO SETTORIALE.

La metodologia seguita dalla Valsat del PTCP prevede una **prima fase** di verifica della **coerenza degli obiettivi generali del Piano**.

La **seconda fase** riprende gli **obiettivi specifici** condivisi in sede di Conferenza e li organizza in gruppi di azioni omogenee (misure).

Nella prima fase l'attenzione è rivolta a verificare le **parole d'ordine assunte dal PTCP** :

- effettuare una prima verifica tra l'articolazione degli obiettivi e le minacce/criticità o punti di forza/Opportunità;
- individuare quali misure ed azioni concorrono al raggiungimento degli obiettivi principali;
- individuare alcuni limiti ambientali al loro perseguimento.

Nella seconda fase si definisce l'articolazione delle azioni/obiettivi elementari da perseguire e si verifica la coerenza di tali azioni con gli elementi che costituiscono Minacce/Criticità o Punti di forza/Opportunità.

La terza fase consiste in un confronto tra le azioni/obiettivi elementari, l'articolazione degli obiettivi generali dichiarati e le componenti ambientali coinvolte.

Al fine di valutare la coerenza ambientale della VAS-ValSAT del PSC con la VAS-ValSAT del PTCP, è stata predisposta una tabella che verifica la coerenza degli obiettivi del PSC con gli obiettivi di sostenibilità definiti dalla ValSAT del PTCP, mettendo a confronto:

- gli obiettivi del PTCP e le relative misure/azioni, previste dallo stesso PTCP per attuare gli obiettivi indicati,
- con

- gli obiettivi del PSC e le relative azioni previste da quest'ultimo, perché gli obiettivi trovino attuazione,.

in modo da evidenziare le scelte del PSC che contribuiscono a raggiungere, oltre che gli obiettivi del PSC, anche quelli della pianificazione sovraordinata, indicando gli effetti ambientali dell'attuazione del piano e le azioni da mettere in atto per contenere eventuali criticità rilevate.

Gli obiettivi sono stati suddivisi in:

- obiettivi di qualità ambientale
- obiettivi di qualità urbana
- obiettivi di miglioramento della mobilità
- obiettivi di sviluppo economico
- obiettivi di qualità sociale.

E' necessario evidenziare che alcune azioni del PTCP possono solo essere recepite dal PSC, trattandosi di scelte sovraordinate che non attengono al livello comunale della pianificazione e che quindi non sono sottoposte ad una vera e propria valutazione di sostenibilità di livello comunale, assumendo, per queste, integralmente, la ValSAT del PTCP. Ci si riferisce in particolare alle scelte di carattere infrastrutturale

sovracomunale fra cui, in particolare, il potenziamento dell'A14 con l'ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale la realizzazione della nuova SS 16, affiancata all'autostrada, nonché il potenziamento del sistema ferroviario costiero.

Le azioni che sono state messe in atto dal PSC per il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC sulla base delle indicazioni del PTCP e di cui sono state effettuate le verifiche di coerenza nella tabella che si riporta di seguito riguardano i seguenti grandi temi:

- la limitazione del consumo di suolo;
- la riqualificazione territoriale e urbana;
- la costituzione del valore paesaggistico dei luoghi;
- la qualificazione degli insediamenti attraverso la riqualificazione urbana residenziale e produttiva e la valorizzazione delle aree verdi esistenti con la creazione di un sistema di riconnessione tra il mare, l'abitato e la collina;
- la costituzione di un sistema plurimodale integrato con la riorganizzazione della mobilità a tutte le scale territoriali;
- la creazione di ambiti produttivi specializzati con la valorizzazione dei poli funzionali
- la difesa e la valorizzazione del territorio rurale per tutelare le realtà agricole esistenti.

Si riporta di seguito una tabella che mette a confronto degli obiettivi del PTCP e quelli del PSC, nonché la verifica di coerenza che dimostri il loro raggiungimento.

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI QUALITA' AMBIENTALE					
Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa		Conferma delle possibilità espansive degli insediamenti di interesse strategico previste dalla pianificazione provinciale.	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	L'estensione del territorio che potrà essere urbanizzato per nuovi insediamenti urbani in attuazione del PSC, non supera nel complesso l'estensione delle aree edificabili già previste nel vigente PRG. Il PSC punta prioritariamente sulle pratiche della ristrutturazione e della riqualificazione urbana, ossia sul riuso di aree già urbanizzate, e sul riordino dei tessuti urbani all'interno del perimetro del Territorio Urbanizzato, dove vi siano zone parzialmente edificate mescolate con aree ancora libere. E nel contempo viene fermata l'ulteriore dispersione di previsioni edificatorie in contesti rurali o presso località marginali e prive di servizi.
		Esclusione dell'ulteriore incremento quantitativo delle aree destinate all'espansione insediativa.	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	
			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	Qualificazione ambientale del sistema insediativo		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	Il PSC prevede la possibilità di stabilire in sede di POC un contributo di sostenibilità a carico di tutti i nuovi interventi programmati nel quinquennio per finanziare quelle opere di adeguamento del sistema fognario generale di cui venga programmata l'attuazione nel POC stesso.
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Trasformare aree urbane e la viabilità lungomare in aree di parco urbano integrate con l'arenile.	Recuperare un forte deficit di aree urbane a verde, anche realizzando nuove pinete nella fascia nord del territorio, in particolare fra la ferrovia per Ravenna e la linea della falesia	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi applicando la perequazione urbanistica	<p>Il PSC prevede l'utilizzo della perequazione urbanistica che consiste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel classificare le aree potenzialmente interessabili da trasformazioni urbanistiche in categorie caratterizzate da analoghe condizioni di fatto e di diritto; - nell'attribuire diritti edificatori di pari entità a tutti i proprietari delle aree che si trovano in analoghe condizioni di fatto e di diritto; - nello stabilire diritti edificatori unitari tendenzialmente bassi, - nel prevedere la cessione gratuita al Comune di tutte le altre aree ove non è stata concentrata l'edificazione; - nell'utilizzare tali aree, acquisite così gratuitamente senza esproprio, per attuare le politiche dell'ente locale.
		Conservazione dei varchi liberi - Progetto varchi a mare	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		Realizzazione di adeguate fasce di ambientazione a ridosso della nuova viabilità di rilievo generale.	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. In particolare individua la fascia di ambientazione della nuova S.S. 16, sia nei tratti in cui correrà nelle vicinanze di insediamenti urbani, dove una fascia a verde piantumato deve svolgere una funzione essenziale di filtro e mitigazione della fonte inquinante, sia nei tratti dove l'arteria taglierà pregiati lembi di pianura agricola, dove una fascia di vegetazione arborea dovrà mitigare l'impatto negativo sulla percezione del paesaggio.
Massima limitazione della dispersione insediativa	Capillare nel territorio extraurbano	Massima limitazione della dispersione insediativa nel territorio extraurbano	Salvaguardare il territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	Redigere norme più stringenti degli interventi edilizi ammissibili	Il PSC in territorio agricolo prevede prioritariamente il recupero degli edifici esistenti. La nuova edificazione rappresenta una potenzialità assolutamente straordinaria da riconoscere (con approvazione di Piano di Sviluppo e Ammodernamento Aziendale) solo a operazioni di riaccorpamento fondiario e ristrutturazione produttiva attuate da imprenditori agricoli professionali."
Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Individuazione, tutela e valorizzazione di elementi specifici e azioni di pianificazione ed interventi diffusi e di valorizzazione delle potenzialità di sviluppo sostenibile del territorio;	Individuazione di ambiti di collegamento ecologico di carattere locale la cui salvaguardia e regolamentazione dovrà essere sviluppata dai Comuni nella redazione dei PSC.	Salvaguardare e migliorare la biodiversità	Prevedere un disegno della rete ecologica, rinaturalizzazione del Deviatore Ausa, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	Il PSC individua la riqualificazione del corridoio verde del Deviatore Ausa attraverso la sua rinaturalizzazione per recuperarne, anche se minima, funzione di corridoio ecologico fra il corso del Marecchia e le aree collinari del Covignano. Il progetto preliminare della nuova barriera della SS16 in affiancamento all'autostrada dovrà tenere conto di questo progetto di rinaturalizzazione.

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica		Promuovere l'interconnessione fra i principali spazi naturali e seminaturali, a costituire un sistema integrato di valenza non solo ecologica, ma anche fruitiva	Valorizzare le risorse paesaggistiche	Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	<p>Il PSC suddivide il territorio agricolo in tre grandi ambiti sulla base delle seguenti indicazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - cogliere e proteggere i caratteri specifici di ciascuna Unità di paesaggio e mettere in valore in particolare quelli che il PTCP ha individuato e definito "paesaggi identitari"; - tutelare i punti panoramici e i punti di visuale significativa lungo le strade verso campi visivi di pregio; - salvaguardare gli elementi minuti che compongono la matrice vegetazionale del paesaggio e incentivarne un leggera espansione; - promuovere e incentivare il mantenimento delle colture arboree tipiche, in particolare vite e olivo negli ambiti collinari. Per ciascuna SubUdP e per i paesaggi identitari si sono individuate strategie specifiche per i diversi ambiti territoriali per concorrere al raggiungimento di obiettivi di qualità paesistica e contemporaneamente di qualità ecologica
Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica		Rafforzare la funzione svolta dallo spazio agricolo anche come connettivo ecologico diffuso e promuovere nel territorio rurale la presenza di spazi naturali o seminaturali caratterizzati da specie autoctone e da buona funzionalità ecologica.	Proseguire verso monte il Parco Marecchia	<p>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.</p> <p>- sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive</p>	<p>Il PSC individua un'area verso monte dove intervenire nella forma di un parco-campagna (Parco Marecchia) con le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, per dare progressivamente forma a un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera.
Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica			Salvaguardare la pericolosità geomorfologica e idraulica	Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico	Il PSC ha escluso le aree di pericolosità geomorfologica e quelle soggette a rischio idraulico considerandoli elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.
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	Il PSC ha escluso le aree interessate da sorgenti e pozzi di captazione considerandoli elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per insediamenti di tipo produttivo, commerciale e terziario.
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	Il PSC detta disposizioni sulle aree oggetto di possibile trasformazione dei suoli per la riduzione del rischio sismico.
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, incentivando in particolare il raggiungimento delle classi di certificazione energetica A e B	Il PSC indica che gli interventi edilizi siano effettuati con l'obiettivo della riduzione dei consumi energetici, dell'autoproduzione energetica, delle costruzioni in bio-edilizia e con il raggiungimento di certificazione energetica degli edifici a livelli elevati.
Miglioramento della qualità dell'aria			Migliorare la qualità dell'aria	Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico e il miglioramento delle condizioni per la mobilità pedonale e ciclabile	Il PSC ha evidenziato che il grosso degli impatti atmosferici deriva dal traffico ed in minor misura dalle attività industriali e civili. Il comune di Rimini ha intrapreso una serie di azioni atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico a cui si è affiancato il PSC che ha individuato una serie di azioni finalizzate al potenziamento del trasporto pubblico, al potenziamento delle reti ciclo-pedonali e alla promozione del recupero di aree soggette a riqualificazione e a verde per il miglioramento della qualità dell'aria.

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI QUALITA' URBANA					
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	nell'interno	Tutela delle zone ed elementi di interesse storico-archeologico	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 che supera il divieto di frazionare gli alloggi.	Il PSC individua alcuni luoghi privilegiati della qualificazione tra cui i luoghi simbolo della città (il centro storico, la Marina, il Porto Canale) da riqualificare anche attraverso politiche di rafforzamento della identità locale. Inoltre individua le aree produttive, dove creare ambienti di qualità attraverso l'integrazione paesaggistica tra costruito e spazio aperto (rurale), la dotazione di servizi alla persona (asili, mense, etc.) e di servizi tecnologici e ambientali (aree produttive ecologicamente attrezzate, con edifici produttivi a basso impatto ambientale con tetti verdi e fotovoltaici, e sistemi di cogenerazione o rigenerazione nel caso di impianti a forte fabbisogno energetico).
			Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	progetti di restauro e messa in luce dell'anfiteatro romano, delle mura medioevali, dei fossati intorno al Castello	
	nella fascia costiera	Creazione di nuove polarità e linee di forza dell'animazione e dell'immagine urbana.	Valorizzare il Porto-Canale		
		Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	Esaltare l'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti	Trasformare le aree dismesse e dismessibili al contorno della stazione ferroviaria di Rimini	
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	Il PSC individua 4 ambiti da riqualificare. Il PSC identifica come aree destinate all'incremento delle dotazioni di spazi pubblici e in parte all'edificazione le aree inedificate interstizioni all'area urbana
Qualità ambientale degli insediamenti	Qualificazione ambientale del sistema insediativo		Qualificazione ambientale degli insediamenti	Attuare azioni indirette attraverso l'allontanamento dei traffici di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate	Il PSC individua alcune azioni indirette attraverso cui allontanare il traffico di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate (con la pedonalizzazione di alcune aree e la valorizzazione del lungomare)
Le attrezzature per il turismo	Politiche urbanistiche diffuse	PSC, POC e RUE devono mantenere le varie possibilità di intervento sulle strutture alberghiere tendenti alla continua riqualificazione associandovi sempre un obiettivo di riqualificazione del contesto urbano in cui le strutture sono inserite.	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.	Il PSC individua la riqualificazione della fascia turistica alberghiera e del suo ingente apparato ricettivo attraverso la possibilità di de-densificare e delocalizzare gli alberghi tramite l'utilizzo della perequazione urbanistica e il trasferimento dei diritti edificatori ferma restando la conferma, senza eccezioni, della destinazione degli alberghi della prima linea affacciata sull'arenile .
Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	Migliore integrazione fra arenile e città turistica.	1) Attraverso una generale trasformazione del lungomare e delle zone di retrospiaggia in direzione del verde urbano, degli usi pedonali e ciclabili e degli spazi di relazione. 2) Eliminazione delle attuali cesure che ostacolano la mobilità pedonale fra spiaggia e città.	"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	Il PSC prevede la qualificazione ambientale di tutta la fascia del 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, con l'obiettivo di offrire un nuovo esteso spazio strategico caratterizzato da una forte componente di verde urbano, da aree pedonali, ma anche attività attrattive, culturali, pubblici esercizi, attività sportive l'immagine suggestiva del "Parco del Mare". In particolare con il recupero delle colonie, insieme con le loro ampie aree di pertinenza, per funzioni pregiate e la pedonalizzazione di tutti i Lungomare e la loro ristrutturazione con spazi a verde e servizi all'aperto e parcheggi interrati.
			Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" (e l'arenile) e la città		
			Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa		
			Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive	

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	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	Il PSC prevede la trasformazione urbanistica e la riqualificazione dell'insieme di aree al contorno della stazione ferroviaria di Rimini. Ciò costituisce un'occasione strategica unica per la città di Rimini, per l'entità e la collocazione di tali aree e per la pluralità di obiettivi che possono essere congiuntamente perseguiti. Tra questi, uno è il miglioramento delle 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, sia realizzando l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopassa il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio.
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Fare dell'intorno delle stazioni e delle fermate del TRC ambiti di rilevante riorganizzazione funzionale e morfologica della città.	Qualificare le aree al contorno delle fermate del TRC		Il PSC individua alcune delle stazioni del TRC fra Marina e Miramare dove sembrano esserci le condizioni più interessanti per prevedenti veri e propri 'ambiti di riqualificazione' nei quali fornire opportuni incentivi ad interventi di qualità di trasformazione del patrimonio edilizio di più vecchio impianto. In queste stazioni, dove la viabilità sottopassa la ferrovia e porta al lungomare, il progetto urbano di riqualificazione può utilmente estendersi fino ai punti di attestamento delle viabilità sul lungomare, da considerare quali luoghi privilegiati ove collocare funzioni attrattive e luoghi di relazione rivolti anche ai residenti, oltre che ai turisti, in modo da contribuire a far vivere la fascia costiera anche al di fuori della stagione estiva. L'intero percorso dalla fermata del TRC al lungomare può essere oggetto di una riprogettazione attenta degli spazi pubblici e privati.
	Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Rendere il rilevato ferroviario "permeabile" alla continuità della fruizione urbana.	Incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario	Realizzazione di sottopassi idonei ai pedoni e alle due ruote.	Il PSC prevede la realizzazione di una rete di piste ciclabili efficiente e gerarchizzata, costituita cioè da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale, strettamente integrata con il trasporto pubblico; le opere da realizzare riguardano soprattutto la ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti, e la loro interconnessione organica con il TPL e domani soprattutto con le stazioni del TRC. Un aspetto particolare su cui operare per favorire la mobilità lenta è anche quello di incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario con sottopassi quanto meno idonei ai pedoni e alle due ruote.
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ					
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ	Miglioramento della viabilità principale	Potenziamento dell'A14 con l'ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale e realizzazione della nuova SS 16, affiancata all'autostrada (nuovo raccordo alla via Emilia)	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Realizzare la terza corsia autorstradale e la nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	Il PSC recependo le indicazioni del PTCP individua come priorità la realizzazione dell'allargamento a tre corsie dell'autostrada e la realizzazione della nuova SS16. Con riguardo all'autostrada, il Piano Strategico del Comune di Rimini individua l'ipotesi di un terzo casello, all'intersezione con la Via Emilia, che darebbe un accesso molto più diretto ed efficace alla Fiera. Con riguardo alla SS16 inoltre prevede la realizzazione di uno svincolo aggiuntivo, che colleghi l'attuale Adriatica all'altezza dell'industria Valentini.
		Potenziamento delle strade a funzione intercomunale	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	
	Miglioramento della viabilità principale	Connessione con la vallata del Marecchia	Superare alcuni nodi critici della viabilità attraverso interventi di miglioramento della sicurezza, nonché alcuni progetti mirati di integrazione della rete comunale	Nuovo attraversamento del Parco Marecchia con due soluzioni alternative: presso il Ponte di Tiberio o più a monte	Il PSC individua due soluzioni viabilistiche alternative conseguenti alla pedonalizzazione del Ponte di Tiberio, a monte e a valle dello stesso. Il progetto preliminare della soluzione individuata dovrà valutare e risolvere le interferenze con i valori paesaggistici del Parco Marecchia.

OBIETTIVI del PTC			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Completamento ed estensione della rete ciclabile	Realizzare una rete urbana integrata che connetta tutti i principali attrattori e i luoghi ad alta frequentazione sociale	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; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	In attesa della preparazione del Piano della Mobilità, il Comune di Rimini ha già predisposto alcuni strumenti quali il "Progetto di completamento delle piste ciclabili" e il "Progetto di sviluppo della rete di bike-sharing" entrambi del 2008. In coerenza con questi progetti, il PSC ha individuato i principali itinerari ciclabili extraurbani da realizzare o integrare, sia quelli di tipo escursionistico e ambientale, lungo il corso del Marecchia, sia quelli finalizzati a collegare la città con i principali centri frazionali e la zona industriale; non sono individuati invece i percorsi ciclabili urbani ritenendo opportuno, per la scala e il carattere del PSC la sciare questo compito agli strumenti settoriali e alla pianificazione operativa.
		Realizzare una rete extraurbana che assuma valenza turistico-ricreativa e di collegamento casa-lavoro e casa-scuola			
		Attuare una politica per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e per salvaguardare la sicurezza dei ciclisti			
	Riorganizzazione territoriale delle grandi funzioni a forte attrattività: I nodi urbani	<p>1) Protezione dei nodi urbani con opportune misure di selezione e disincentivazione del traffico: eliminazione della viabilità lungomare.</p> <p>2) Adozione di misure di calmierazione del traffico in tutti i contesti urbani con recupero di spazi per la mobilità pedonale e ciclabile anche lungo la rete urbana minore, valorizzazione ed estensione della pedonalizzazione degli spazi urbani di centralità funzionale e degli assi di concentrazione commerciale.</p>	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	<p>Pedonalizzazione dei Lungomare</p> <p>Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio</p> <p>Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri</p>	<p>Il PSC prevede la qualificazione della fascia costiera come "Parco del Mare" confermando gli obiettivi di progetti già a vario stato di elaborazione per la pedonalizzazione e trasformazione dei lungomari, dal porto verso sud (Tintori, Murri, Di Vittorio, Spadazzi). La realizzazione del TRC e il completamento dell'asse viario retro-costa consentiranno la rifunzionalizzazione degli assi viari più prossimi al mare (Viali delle Regine a sud e San Salvador, Porto Palos e Dati a nord), orientandone e regolamentandone l'uso privilegiato come passeggiata commerciale. In queste strade è favorita una percorribilità pedonale e ciclabile gradevole lungo la sequenza di negozi, bar, ristoranti, attività di svago, servizi, che può convivere con l'utilizzo da parte di linee del trasporto pubblico riorganizzate in attestamento sulle stazioni del TRC.</p> <p>Il PSC prevede la riorganizzazione complessiva della mobilità, liberando la città progressivamente dal traffico urbano a vantaggio della qualità urbana: in particolare i luoghi urbani di valore anche identitario come il lungomare, il centro storico e i borghi costituiscono "effetto urbano e vivibilità". Per il centro storico questo significa recuperare "in prima istanza la qualità dei suoi spazi aperti, liberando la superficie dalla sosta delle auto, limitandone fortemente l'uso e pedonalizzandone parti intere". Tra gli interventi previsti si richiama la pedonalizzazione del ponte di Tiberio. Inoltre, per i diversi quartieri della città il Piano prevede di creare "aree pedonali dove gli abitanti possano riappropriarsi dello spazio urbano, anche della periferia e un sistema generale della mobilità che drena il più possibile le automobili ai bordi della città compatta, in corrispondenza delle principali adduttrici di traffico".</p>

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Realizzazione del trasporto rapido costiero e miglioramento del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale	Potenziamento del trasporto ferroviario	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	Il Piano della Mobilità e il Piano Strategico hanno già come obiettivo quello di potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda attraverso il potenziamento del sistema ferroviario e del sistema della viabilità primaria. A questi strumenti si affianca l'azione messa in campo dal PSC per potenziare questi strumenti e indurre a modificare in una qualche misura significativa le abitudini di spostamento dei residenti e dei turisti: aumentando l'offerta e l'appetibilità del trasporto pubblico. Il PSC propone quindi: il potenziamento della linea viabilistica mare-entroterra a partire dal casello autostradale di Rimini-sud, il potenziamento dell'interscambio con la stazione ferroviaria, il potenziamento della linea Rimini-sud e S. Marino. Inoltre individua una serie di punti destinati alla realizzazione dei parcheggi scambiatori presso i caselli autostradali (esistenti e di progetto) e una linea efficace di trasporto ad alta frequenza che penetra fino ai punti nodali della città.
		Le fermate diventano i nuovi recapiti su cui fare convergere gli altri servizi di trasporto pubblico e le altre modalità di spostamento.		Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto	
Le fermate costituiscono nuovi riferimenti per interventi diffusi di riqualificazione e ricicatura urbana.	Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC				
	Miglioramento del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale	Intensificazione del servizio ferroviario metropolitano regionale	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	Politiche di gestione della mobilità	1) Estendere l'esperienza del mobility manager per ottimizzare i flussi di mobilità quotidiana legati in particolare al sistema delle attività economiche e dei servizi. 2) Incentivare il trasporto pubblico. 3) Effettuare azioni di pianificazione del traffico urbano (PGTU ecc)	Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza		Il PSC recependo le linee di indirizzo nazionale, regionale provinciale ha un ruolo decisivo nel realizzare la strategia legata alla mobilità, selezionando l'attuazione di infrastrutture già previste, con l'obiettivo principale di ridurre il traffico delle auto, di aumentarne la scorrevolezza, di aumentare gli spazi a misura dei pedoni. Ciò puntando sulla realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana; mentre per la mobilità su gomma si dovrà completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari e realizzare la complanare in variante alla statale 16. Per la valorizzazione del sistema urbano la scelta emblematica è quella di ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città mentre altre funzioni culturali ed attrattive arricchiranno il tessuto urbano: dal palacongressi al museo del turismo. E il sistema economico, partendo dallo sviluppo della Fiera, punterà sulla realizzazione del nuovo ambito intercomunale per le attività produttive e logistiche a Rimini - nord, quale "area ecologicamente attrezzata".

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
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 PTCP riconosce e individua in comune di Rimini dieci dei sedici "poli funzionali" della provincia. Per ciascuno dei poli funzionali sarà elaborato un 'accordo territoriale' con la Provincia, mentre il PSC recepisce e dà attuazione a quanto disposto dal PTCP e dall'accordo territoriale, provvedendo ad individuare gli interventi di trasformazione o di qualificazione funzionale, urbanistica ed edilizia, a fissare i livelli prestazionali da raggiungere per garantire l'accessibilità e per assicurare la compatibilità ambientale, individuando le opere di infrastrutturazione necessarie.
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	Il PSC recependo le indicazioni del PTCP per il quale ciascun ambito produttivo di rilievo sovracomunale rappresenta un'occasione significativa per attivare politiche tese alla sostenibilità e alla riqualificazione ambientale degli insediamenti, individua una nuova area produttiva "Ambito ValMarecchia" che dovrà soddisfare i requisiti di una Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (A.P.E.A.). In particolare si dovranno attivare politiche per la migliore gestione dei rifiuti, per il risparmio idrico, per una gestione sostenibile della mobilità indotta, nonché per il risparmio energetico (in applicazione del "Piano-programma per la promozione del risparmio energetico e dell'uso razionale dell'energia, la valorizzazione delle fonti rinnovabili e l'ordinato sviluppo degli impianti e delle reti di interesse provinciale" che la Provincia deve elaborare ai sensi della L.R. 23/12/2004 n. 26). Per questa area va sottoscritto un Accordo Territoriale fra la Provincia e i Comuni di Rimini e S.Arcangelo per dare attuazione all' A.P.E.A.
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		Il PSC si preoccupa di rispondere alle esigenze evolutive delle aree produttive già insediate e delle singole attività produttive già insediate. Per le aree produttive realizzate in epoca più recente e frutto di specifica pianificazione, viene confermata una destinazione strettamente produttiva. Per le aree produttive sorte in modo distribuito e scarsamente pianificato in affaccio alla statale Adriatica o alla SP Marecchiese, già oggi in parte occupate da funzioni commerciali più che produttive, viene confermata una vocazione tendenzialmente commerciale e terziaria. Infine il PSC, in stretta integrazione e completamento di questi insediamenti produttivi in essere, conferma, in aggiunta all'APEA di Rimini Nord, delle potenzialità di nuova urbanizzazione per: - circa 24 ettari di aree a destinazione strettamente manifatturiera - circa 31 ettari di aree per attività produttive, terziarie, commerciali e logistiche. Oltre a ciò, alle future esigenze di sviluppo ed ampliamento dei singoli stabilimenti produttivi in attività, qualora vi siano gli spazi e le condizioni per una soluzione in loco, il PSC prevede l'utilizzo del nuovo art. A-14 bis della L.R. 20/2000, introdotto con la recente L.R. 6/2009.
			Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città		
			Rendere compatibili le attività manifatturiere presenti, riducendone i fattori di impatto sul contesto		
Rete commerciale			Salvaguardare e potenziare la rete commerciale nel centro storico	Prevedere norme di tutela della destinazione commerciale dei piani terreni degli edifici del centro storico	Il PSC prevede di sostenere l'attrattività del centro come luogo privilegiato di concentrazione dell'offerta commerciale di qualità e dei pubblici esercizi. Per quanto riguarda la normativa che regola l'ammissibilità dei cambi d'uso si tratta di evitare, lungo le principali strade vocate allo shopping, lo 'spegnimento' di vetrine commerciali, impedendo la trasformazione dei vani a piano terreno in autorimesse o in funzioni terziarie 'senza vetrina', come le banche. l'obiettivo è quello di agire anche attraverso politiche attive dell'Amministrazione a favore della difesa del tessuto dei negozi tradizionali, di concerto con gli esercenti e le loro associazioni, per recuperare attrattività ai percorsi commerciali. Gli strumenti sono da un lato i Progetti di valorizzazione commerciale attraverso i quali qualificare l'arredo urbano, sviluppare calendari di iniziative di animazione, ma anche individuare occasioni e contenitori idonei all'inserimento di nuove medie strutture di vendita che allarghino e completino la gamma di offerta.

OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana		Riconversione e riuso di strutture dismesse	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	Il PSC individua l'area produttiva di Celle ai lati della Via Emilia come 'ambito di riqualificazione', per indirizzarne e progettarne la progressiva trasformazione verso nuove attività miste.
Sistema plurimodale integrato per il trasporto merci	Attivazione del cabotaggio marittimo	Utilizzazione dei porti esistenti con adattamenti: Rimini, (cabotaggio a corto, medio e lungo raggio e i collegamenti con l'est Adriatico)	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		In attesa della preparazione del Piano del Porto e in coerenza con il PTCP che individua il Porto come uno dei Poli attrattori, il PSC individua una serie di attività da tenere in considerazione nell'elaborazione del piano di settore: il miglioramento della sicurezza dell'ingresso al porto in relazione al moto ondoso; il miglioramento dell'accessibilità land-side all'area portuale e alle sue funzioni, sia con veicoli privati, limitando l'impatto prodotto sulle zone residenziali e turistiche, che attraverso percorsi pedonali protetti e qualificati, o meglio ancora con sistemi meccanizzati, fino alla stazione; l'incremento dell'offerta di spazi-banchine e di spazi per il rimessaggio a secco per il turismo da diporto; l'incremento dell'offerta di spazi-banchine per la pesca professionale; la realizzazione di una banchina dedicata alle navi commerciali 'short sea shipping'; la previsione di servizi navetta di collegamento via mare con i centri costieri dell'Emilia-Romagna e delle Marche; l'eventuale realizzazione di un terminale passeggeri in grado di accogliere piccoli traghetti e aliscafi per collegamenti veloci con i porti della costa dalmata e dell'Alto Adriatico.
Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	Caratterizzazione degli ambiti del territorio rurale	Per l'ambito ad alta vocazione agricola: 1) massimizzare la conservazione dei suoli destinati all'attività agricola. 2) Tutelare le realtà economiche aziendali insediate, anche attraverso la limitazione degli usi extragricoli del patrimonio edilizio esistente.	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		Il PSC, indica per le aziende agricole la possibilità di intervenire prevalentemente con la ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente o alla sua riconversione. Per consentire l'adeguamento strutturale degli edifici di servizio alle modificate esigenze della meccanizzazione agricola nelle medie e grandi aziende, quali ad esempio quelli connessi alla modifica dell'altezza dei ricoveri delle macchine agricole e l'adeguamento o l'ampliamento degli eventuali edifici collegati al prolungamento delle linee del fresco nei terreni agricoli per le aziende frutticole e orticole, in alcuni ambiti sono previsti anche interventi di nuova costruzione. Anche per quanto riguarda i fabbricati di servizio alle attività agricole, "la nuova edificazione in zona rurale rappresenta una potenzialità assolutamente straordinaria da riconoscere (con opportuni strumenti di controllo) solo a operazioni di riaccorpamento fondiario e ristrutturazione produttiva attuate da imprenditori agricoli professionali." Gli interventi di nuova costruzione sono previsti previa approvazione del Piano di Sviluppo e Ammodernamento Aziendale, che documenti le precise finalità tecniche a cui sono destinati gli edifici in rapporto ai programmi culturali previsti.

OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO

OBIETTIVI del PTCP			OBIETTIVI del PSC	AZIONI del PSC	VERIFICA DI COERENZA
OBIETTIVI	MISURE	AZIONI			
OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO	Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	Caratterizzazione degli ambiti del territorio rurale	Per l'ambito agricolo di rilievo paesaggistico: definizione delle possibilità di valorizzazioni multifunzionali specifiche.	Salvaguardia della zona agricola pregiata ad alta vocazione ortiva	<p>Il PSC individua la pianura ortiva come ambito ad alta vocazione produttiva, unita all'individuazione delle aree caratterizzate da produzioni certificate da marchi di qualità e di territorializzazione (DOC, DOGC, ecc.) . Si delinea allo stesso tempo la presenza di opportunità di sviluppo diverse e di livelli di tutela diversi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - negli ambiti di rilievo paesaggistico si punta principalmente alle produzioni di qualità a forte tipicità (vino, olio) e alla offerta di servizi integrativi di carattere turistico e culturale. - negli ambiti ad Alta vocazione produttiva agricola, è necessario contenere l'espansione urbana e infrastrutturale al fine di non far perdere di massa critica alle produzioni, in particolare a quelle ortive. Il PSC rileva che l'intervento più critico e foriero di danni non facilmente recuperabili all'apparato produttivo riguarda la realizzazione del tratto nord della nuova SS.16, per il quale in sede di progetto definitivo si deve tenere conto dei confini aziendali e delle possibilità di ricomposizione aziendale. <p>Inoltre in questa area è stato individuato una possibile collocazione del nuovo cimitero di Rimini che, allo stesso modo, dovrà tenere conto delle aziende e delle coltivazioni presenti.</p>
OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE					
OBIETTIVI DI QUALITA' SOCIALE	Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema.	Politiche tese ad assicurare un'offerta crescente di abitazioni in affitto a prezzo calmierato.	Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto	Realizzare circa 1.000 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	<p>Con la recente L.R. 6/2009 la Regione attribuisce al PSC il compito di stabilire il fabbisogno complessivo di alloggi di edilizia residenziale sociale, tenendo conto delle carenze pregresse e nell'osservanza, comunque di un obiettivo del 20 per cento di alloggi di edilizia residenziale sociale, rispetto al dimensionamento complessivo dei nuovi insediamenti residenziali previsti. Nel caso del PSC di Rimini, confermandosi un dimensionamento complessivo della nuova offerta abitativa per 5.000 alloggi circa, ne deriva un obiettivo di circa 1.000 alloggi di ERS.</p> <p>La medesima L.R. 6 stabilisce, per i soggetti attuatori delle trasformazioni urbane, l'obbligo di concorrere alla realizzazione dell'ERS, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> "a) la cessione al Comune, a titolo gratuito di una quota di aree definita dal POC, pari al 20 per cento delle aree destinate a nuove costruzioni, nel caso di nuovi insediamenti residenziali;.. b) il riconoscimento a favore del Comune di un contributo alla realizzazione di alloggi di edilizia residenziale sociale, definito dal POC a seguito di accordi di cui all'articolo 18, nel caso di interventi di riqualificazione nonché nel caso di nuovi insediamenti ricreativi, ricettivi, direzionali, commerciali, industriali, artigianali e per il commercio all'ingrosso".

1.4 RICADUTE DELLE SCELTE INSEDIATIVE DEL PSC SULLE COMPONENTI DEL QC

I paragrafi che seguono hanno il compito di descrivere, con riferimento alle singole componenti indagate, le ricadute che le scelte insediative del PSC possono avere sul territorio, con particolare riguardo per:

- suolo e sottosuolo,
- sistema delle acque superficiali e delle acque reflue,
- sistema costiero,
- qualità dell'aria e atmosfera,
- acustica,
- elettromagnetismo.

L'analisi dei singoli temi ha evidenziato alcune criticità e fragilità del territorio riminese. Prima di procedere con le analisi e le valutazioni tematiche, è necessario richiamare brevemente la natura e il dimensionamento delle previsioni contenute nel PSC.

In sintesi, il PSC ha traguardato le sue scelte, ad un ipotetico aumento demografico di circa 10.000 residenti per il periodo 2010-2025. Su questi 15 anni e sullo scenario demografico così definito, sono state impostate le politiche di sviluppo ed evoluzione del territorio comunale di Rimini, tenendo anche conto del complessivo carico urbanistico risultante non solo dall'aumento di residenti, ma anche dall'aggiunto apporto dato da pendolari, turisti e lavoratori stagionali.

Carico urbanistico	2008	2025
Residenti	140.000	150.000
Pendolari (saldo tra entrate e uscita)	5.500	6.000
Turisti in strutture ricettive	60.000	70.000
Turisti in seconde case	20.000	20.000
Lavoratori stagionali	30.000	30.000
TOTALE	255.500	276.000

Sulla base di questo scenario demografico, il PSC ha definito il nuovo dimensionamento insediativo ed infrastrutturale del territorio comunale.

Innanzitutto, nel PSC sono state valutate le potenzialità delle aree libere o da riqualificare interne all'ambito urbano, per le quali si è ipotizzato una potenziale nuova offerta abitativa pari a oltre mille alloggi.

Il dimensionamento totale previsto dal piano, in termini di nuove aree di espansione, è pari a 8.700 alloggi convenzionali (circa 70 mq di SU per alloggio).

In realtà a questo ammontare è necessario applicare una tara, che il piano ha definito come soglia massima per la residenza ed è pari a 5.000 nuovi alloggi. Pertanto il dimensionamento del PSC è definito su una potenzialità di 8.700 alloggi dei quali 5.000 realizzabili, con una consistente differenza di 3.700 alloggi.

– Suolo e sottosuolo

Riguardo al sistema geologico ed idrogeologico si evidenziano i seguenti principali elementi di criticità in parte naturali e in parte antropici:

- subsidenza,
- ingressione del cuneo salino dell'acquifero A,
- forte riduzione e depressione dei volumi degli acquiferi, in particolare dell'acquifero A,
- inquinamento da nitrati delle falde,
- instabilità dei versanti,
- occupazione urbana dei suoli.

I primi tre elementi segnalati sono sostanzialmente il risultato e la conseguenza dei prelievi idrici dagli acquiferi. Il sovra-sfruttamento dei serbatoi naturali presenti nel sottosuolo porta ad una serie di effetti a catena, a partire da una situazione di depressione dell'acquifero che genera, da un lato il compattamento degli strati argillosi sovrastanti il medesimo acquifero, innescando quindi il fenomeno della subsidenza e dall'altro lato il richiamo di acque marine a causa della sovrappressione, che porta quindi all'ingressione del cuneo salino e ad un aumento sostanziale dei cloruri nelle acque di falda.

Al processo sopra descritto, si vanno ad aggiungere gli effetti cumulatisi nel corso dei decenni, dovuti all'occupazione dei suoli da parte degli insediamenti, delle strutture e delle infrastrutture umane. Questa occupazione produce effetti ovviamente superficiali, che vanno però a ricollegarsi in qualche modo con quanto avviene più in profondità.

Infatti l'urbanizzazione o, ancor più in generale, l'impermeabilizzazione superficiale dei terreni, porta a modificazioni nei fenomeni di interscambio tra superficie e sottosuolo, soprattutto per quel che riguarda il ciclo dell'acqua e dei nutrienti.

Inoltre, la pressione degli edifici produce sugli strati immediatamente sottostanti, senza comunque raggiungere grandi profondità, uno schiacciamento che determina riduzioni consistenti della conducibilità idrica, della porosità ed un aumento della densità dei terreni. La modificazione di questi fattori produce effetti non trascurabili sulla vitalità e sulle funzionalità dei suoli interessati, a partire dai già citati cicli per finire alla permanenza della pedofauna.

Merita infine una sottolineatura, il fatto che alla sottrazione di suolo alla coltivazione agricola dovuto all'edificazione agli altri usi urbani si sta aggiungendo ultimamente un ulteriore fenomeno di sottrazione, dovuto, paradossalmente all'espansione dell'uso di fonti energetiche rinnovabili, con la diffusione di campi fotovoltaici più o meno estesi, al posto dei campi coltivati. La diffusione della produzione di energia elettrica da fonte solare è certamente fenomeno da favorire e incentivare ma desta preoccupazione e risulta conflittuale con altri obiettivi di salvaguardia ambientale quando avvenga togliendo suolo alla produzione di risorse alimentari ed alle funzioni ecologiche ed ambientali che comunque anche un suolo coltivato può fornire. E' sufficiente ricordare a questo proposito che, il territorio urbanizzato, offre certamente ampie superfici coperte su cui poter eventualmente realizzare la produzione di energia mediante fotovoltaico.

Rispetto a questi elementi di criticità, vanno esplicitate quantitativamente le scelte del PSC, valutandone quindi il peso sulla matrice suolo e sottosuolo.

Il dimensionamento totale del PSC, porta ad individuare una superficie complessiva di ambiti di espansione pari a circa 480 ha di cui: 380 ha circa da destinare ad ambiti per

nuovi insediamenti urbani (ANS), 100 ha circa da destinare a nuovi ambiti produttivi (ASP).

Degli ANS, è necessario considerare unicamente la porzione denominata ANS_A (prevalentemente residenziale) e ANS_B (prevalentemente a dotazioni territoriali). In questo modo si ottiene una superficie complessiva occupata di 285 ha circa da cui, sommando i 100 ha di produttivo, si arriva ad un ammontare di superficie complessiva per nuovi ambiti pari a circa 385 ha.

Questo comporta quindi un aumento di superficie urbanizzata, o meglio, una riduzione di superfici rurali, pari al 2,86% della superficie comunale.

Se si considera che la superficie urbanizzata, a vario titolo e a vario grado di impermeabilizzazione, è pari a circa 4.731 ha ovvero il 35,17% circa dell'intera superficie comunale, possiamo allora definire questo aumento in una percentuale del 8% rispetto al totale dell'urbanizzato.

Con questa aggiunta di superfici insediative, si può facilmente calcolare che il totale della superficie urbanizzata, calcolato come sommatoria delle aree realizzate per fini antropici (aree attrezzate a verde pubblico e aree sportive incluse), sarà portato dall'attuale 35,17% a circa il 38%.

L'aumento di aree urbanizzate è di per sé ridotto, grazie soprattutto alle prescrizioni del PTCP ed alla conseguente politica del PSC di contenimento del consumo di territorio.

Nondimeno è necessario evidenziare l'alto grado di occupazione del suolo che già grava sul territorio del Comune di Rimini, soprattutto se si tiene conto di quella che in letteratura viene considerata la soglia di sostenibilità relativa al consumo di suolo, quantificabile in circa il 45% del territorio complessivo a fronte di una percentuale del 55% indicato come limite al quale, se dovesse essere raggiunto, un territorio non sarebbe più in grado di rigenerarsi dal punto di vista ecologico ed ambientale.

Per ovviare a questa concreta criticità, diventa fondamentale agire sul territorio urbano esistente, mediante operazioni di riqualificazione e trasformazione, riducendo progressivamente l'occupazione di suolo rurale.

– Sistema delle acque superficiali e delle acque reflue

Gran parte delle criticità del reticolo idrografico del comune di Rimini riguardano il bacino dal Fiume Marecchia, che attraversa e sbocca nel contesto urbano della città di Rimini.

In dettaglio, le criticità riscontrate sono le seguenti:

- alveo del Fiume Marecchia compromesso da varie attività antropiche,
- riduzione del trasporto solido,
- qualità delle acque scadente,
- problemi di recapito delle acque reflue trattate,
- criticità diffuse del sistema fognario comunale,
- problemi di scolmo delle acque reflue all'interno del Torrente Ausa durante eventi meteorici particolarmente importanti.

Le attività antropiche che si sono insediate, nel corso dei decenni passati, sulle sponde e in alcuni casi nell'alveo del Fiume Marecchia, sono ricollegabili a due diverse tipologie: quelle attività che interagiscono direttamente con la struttura e la materia di cui è fatto il fiume e quelle attività che utilizzano il sedime a lato delle sponde come supporto per le proprie attività.

Alla prima categoria appartengono le attività estrattive che, nel corso degli anni, hanno asportato ingenti quantitativi di materiale dall'alveo, dalle sponde e dalle aree contermini al fiume. Queste asportazioni hanno modificato non solo la morfologia del

fiume, ma ne hanno cambiato anche la funzionalità. Queste attività non sono più presenti nella porzione del Fiume Marecchia interna al territorio comunale di Rimini, ma se ne leggono le tracce in alcune strutture relitte ed inutilizzate.

Alla seconda categoria appartengono tutte quelle attività che hanno sfruttato l'ambito di pertinenza fluviale per insediarsi, presenti in particolare soprattutto a ridosso dell'abitato di Rimini.

La presenza di urbanizzazioni, edifici e/o infrastrutture su queste fragili aree, è di per sé un impatto sul sistema naturale parte del fiume, esponenzialmente maggiore è l'impatto se si è in presenza di attività i cui processi, portano o possono portare sostanze inquinanti a contatto con l'ambiente fluviale.

Nella periferia nord-est di Rimini sono presenti due attività produttive, in fregio all'asta fluviale del Fiume Marecchia. Queste due attività appaiono scarsamente compatibili con l'ambiente fluviale su cui premono, tanto che sarebbe auspicabile la loro delocalizzazione in aree più idonee ed il recupero ambientale delle aree ora occupate per migliorare la funzione del corridoio ecologico rappresentato dal corso d'acqua.

In materia di acque reflue, si sono evidenziate diverse e diffuse criticità che qui non si riprendono in quanto puntualmente segnalate nel Piano Generale del Sistema Fognario del Comune di Rimini e riprese nel Quadro conoscitivo del PSC. Il medesimo Piano del sistema fognario individua le opere necessarie al progressivo adeguamento dell'intero sistema, attuabili per stralci sulla base di un articolato programma temporale.

Un ulteriore elemento di criticità da evidenziare, in rapporto all'evoluzione del carico urbanistico così come sintetizzata precedentemente, riguarda i consumi idrici del Comune di Rimini.

Il bilancio idrico effettuato da ATO Rimini ed il suo recente documento relativo alla conservazione della risorsa idrica, nonché i dati e le valutazioni riportate nel quadro conoscitivo del PTA, fotografano una situazione che vede un valore medio dei consumi pro-capite per il Comune di Rimini pari a 312 litri/residente/giorno, nettamente superiore alla media regionale che è invece di 250 litri/residente/giorno.

A livello provinciale, è importante sottolineare che la maggior parte dei consumi analizzati è per usi domestici e per quelli relativi al turismo. In particolare si è visto che questi ultimi, pur rappresentando solo il 4% delle utenze, generano il 25% dei consumi idrici totali.

Riprendendo l'analisi interna al Comune di Rimini, si evidenzia che, i consumi civili erano nel 2006 pari a 15.202.230 m³ mentre gli stessi consumi relativi al periodo 2002-2003 erano 15.570.000 m³. In questo si può osservare una leggera e incoraggiante flessione dei consumi idrici all'interno del territorio comunale di Rimini.

Dal punto di vista dei consumi civili, che sono la quota parte maggioritaria dei consumi totali, la situazione è come detto in miglioramento. I consumi dovuti all'agricoltura ed alla zootecnia, sono anch'essi in forte flessione ormai da tempo anche se, forse più per questioni di crisi del settore che per azioni virtuose mirate al risparmio idrico.

Infine l'ultimo ma principale dei problemi legati al prelievo idrico è quello relativo alle perdite. Dai dati di ATO, si evidenzia come nel periodo che va dal 2003 al 2005 si è avuto un costante aumento dei valori di perdite reali: 161.3 l/allacciamento/giorno nel 2003, 211.6 l/allacciamento/giorno nel 2004, 246.8 l/allacciamento/giorno nel 2005. I totali di queste perdite sono: 2.132.820 m³/anno nel 2003 per 35.547 allacciamenti, 2.840.603 m³/anno per 35.957 allacciamenti, 3.234.780 m³/anno per 35.942 allacciamenti.

Il periodo considerato è tutto sommato recente, pertanto i valori forniti sono ancora attuali e validi per una valutazione poco edificante del sistema di adduzione della

risorsa idrica che, come mostrano chiaramente i numeri, appare inefficiente e in costante degrado.

Per cui, se alla situazione attuale, si aggiunge un ulteriore carico urbanistico misurabile in 10.000 nuovi residenti e altrettanti turisti, nell'arco dei 15 anni in cui si dovrebbero realizzare le previsioni del PSC, si capisce certamente che occorre intervenire con prontezza affinché la rete idrica interna al Comune di Rimini sia riportata a valori di perdite che si attestino almeno a percentuali non superiori al 15-16% calcolate sul totale dei quantitativi prelevati e peraltro già raggiunte nel 2003 con il 15,9%.

Le problematiche di quantità della risorsa idrica sono legate non solo ai consumi ed alle perdite, ma come evidenziato in precedenza, anche alla riduzione delle riserve utilizzabili. Ne è dimostrazione anche, ma non solo, il problema della subsidenza che si è evidenziato negli ultimi anni sul territorio riminese ed in particolare in quei punti su cui sono attivi forti prelievi di acqua di falda.

Al problema quantitativo, che certamente non può che aumentare con l'aumento del carico urbanistico, va aggiunto quello che è il problema della qualità delle acque.

Questo problema coinvolge parimenti sia le acque superficiali che le acque sotterranee, ed in particolar modo trova le sue cause nell'immissione di forti quantitativi di nutrienti, provenienti non solo dal territorio riminese ma per scorrimento anche dalle aree più interne della pianura emiliano-romagnola, nutrienti derivanti dalle attività agricole ma anche dalle attività di depurazione dei reflui.

Da questo punto di vista, le previsioni insediative del PSC, potranno essere la leva, anche economica, per determinare il miglioramento dell'efficienza della rete fognaria e di depurazione dei reflui del Comune di Rimini.

Oltre alle nuove previsioni insediative del PSC, va nuovamente evidenziata la necessità di porre mano alle criticità individuate sull'esistente: inefficienze del sistema fognario, disturbo e compromissione degli ambiti dei principali corsi d'acqua da parte di attività antropiche impattanti e prelievo eccessivo e non ragionato delle risorse idriche interne al territorio riminese.

– **Sistema costiero**

L'importanza del sistema costiero nell'economia e nella pianificazione di un territorio come quello riminese, richiede una trattazione attenta, soprattutto nell'individuazione delle criticità.

Su questo ambito, sono state riscontrate le seguenti problematiche:

- perdita di volume dei fondali,
- accentuazione delle pendenze e scomparsa delle barre sommerse longitudinali,
- maggior vulnerabilità agli effetti di maree e mareggiate,
- immissione in mare di eccessivi quantitativi di nutrienti, con conseguente saltuaria formazione di mucillaggine,
- problemi di scarichi di reflui a mare,
- ingressione marina,
- completa distruzione del sistema dunale.

Per meglio descrivere e definire le problematiche del sistema costiero bisogna partire dall'ultimo punto della lista di cui sopra.

Infatti, l'elemento che più di tutti è determinante nella costruzione, nel mantenimento e nella naturale evoluzione della costa e delle spiagge, è il sistema dunale. La sua assenza altera completamente la capacità di mantenimento e autorigenerazione della

struttura del sistema costiero, essendo tra l'altro un sistema dotato di bassissima resilienza.

Il sistema dunale è totalmente assente nella linea di costa relativa al Comune di Rimini. Questa assenza, innesca di contro ulteriori processi che destabilizzano e indeboliscono la struttura costiera. Questo indebolimento, associato al minor trasporto solido dei fiumi ed al problema della subsidenza, ha portato negli anni alla progressiva riduzione/scomparsa delle barre longitudinali, all'accentuazione delle pendenze della piattaforma marina ed alla maggior possibilità e frequenza dell'ingressione marina.

Dal punto di vista qualitativo invece, va sottolineata la deficienza del sistema delle acque reflue, che per le sue inefficienze, porta all'immissione in mare di acque non trattate o scarsamente trattate, soprattutto in caso di eventi meteorici importanti o nel caso di rotture ed incidenti sulla rete fognaria.

A questo va aggiunto che in mare, tramite il reticolo idrografico, arrivano acque con elevate concentrazioni di sostanze nutrienti, in particolare azoto e fosforo. Questo carico, in funzione anche delle condizioni meteo-climatiche e meteo-marine, può portare al ben noto effetto mucillagine, dannoso sia per la vita marina, che per la fruibilità turistica.

La risoluzione delle criticità relative al sistema marino-costiero, non è semplice da individuare. Innanzitutto per via della ormai consolidata cementificazione della costa, da cui rimangono parzialmente fuori tre soli varchi: uno a nord di Torre Pedrera al confine con Igea Marina, uno tra Viserba e Visebella, e l'ultimo al confine con il Comune di Riccione, all'estremo sud del territorio riminese. E comunque anche parlando di questi tre varchi, bisogna segnalare il fatto che il collegamento tra entroterra e costa non risulta ininterrotto, ma ugualmente disturbato dalla presenza di edifici e infrastrutture viarie.

Se per quel che riguarda la struttura della costa, le possibilità di ripristino di strutture, condizioni e dinamiche di tipo naturale appare praticamente impossibile, senza con questo rinunciare alla possibilità di agire efficacemente sui pochi varchi rimasti, diverso è il discorso per quel che riguarda la qualità delle acque costiere.

In questo senso, è opportuno ricordare la necessità di migliorare qualitativamente e quantitativamente la condizione delle acque superficiali che sfociano sulla costa adriatica, pur non essendo questo un tema di stretta pertinenza comunale. Invece, un tema e un set di azioni che hanno come responsabile unico il Comune di Rimini, è quello del sistema fognario comunale. Da questo punto di vista va evidenziata la presenza su questo comune di un ampio e approfondito lavoro, il Piano Generale del Sistema Fognario del Comune di Rimini, che dettaglia con precisione e puntualità le criticità della rete fognaria, del sistema di depurazione dei reflui e le soluzioni progettuali che dovranno concorrere alla risoluzione delle problematiche individuate.

Le previsioni insediative del PSC, attente ai vincoli ed alle criticità individuate sul territorio riminese, sono state dimensionate e localizzate in modo da non insistere sul sistema costiero. Inoltre, le aree di espansione individuate nei pressi dei varchi a mare residui, tipologicamente ANS_B o ANS_C, potranno essere utilizzate per dotazioni territoriali a verde, in modo da ripristinare un collegamento anche ecologico con le aree rurali dell'entroterra.

– Qualità dell'aria e atmosfera

Il Comune di Rimini, soprattutto in quella che è la sua porzione urbana, possiede le tipiche problematiche derivanti dall'elevata densità insediativa ed infrastrutturale.

Queste caratteristiche portano con sé alcune problematiche relative alla qualità dell'aria ed all'immissione in atmosfera di inquinanti gassosi.

Dalle analisi e dalle valutazioni effettuate in seno al QC, si è visto che in termini emissivi la criticità maggiore è rappresentata dal traffico veicolare, seguito, in ordine di significatività, da attività industriali e civile riscaldamento.

In particolare, la rete viaria principale, costituita dall'autostrada A.14, la strada S.S.16, la via Emilia e la S.S.72 rappresenta la fonte emissiva maggiormente impattante sul territorio.

In ragione di tale elemento di criticità, il Piano generale della Qualità dell'Aria (PGQA) della Provincia di Rimini prevede, per dette arterie viarie, la predisposizione di adeguate fasce di rispetto entro le quali, fino a che non si siano ottenuti risultati di risanamento attraverso il combinato disposto delle diverse politiche ed azioni previste dal medesimo PGQA, si indirizzano i Comuni a non prevedere la realizzazione di nuovi ulteriori insediamenti che comportino la presenza continuativa di persone, con particolare riferimento agli usi residenziali ed alle funzioni sensibili (scuole, ospedali), oltre che ai luoghi di lavoro (con particolare riferimento al terziario).

L'estensione di dette fasce si concretizza in 200m per parte per quanto riguarda l'Autostrada e in 100m per parte per la S.S.16, la Via Emilia e la S.S.72. All'interno di tali porzioni del territorio si è quindi interdetta l'edificazione relativamente a funzioni sensibili in relazione al vincolo di distanza che il PSC ha recepito in qualità di "Elemento di criticità mediamente condizionante le trasformazioni dei suoli a fini insediativi".

In sede di analisi di dettaglio dei singoli ambiti (schede di valutazione degli areali) ne è stata definita singolarmente la reale consistenza.

Il comune di Rimini ha intrapreso nel tempo una serie di azioni, in recepimento agli indirizzi di PGQA, atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico e quindi alla minimizzazione delle criticità. L'evidenza dei dati mostra infatti come, a partire dal 2005, si stia manifestando un'inversione di tendenza (specifiche di dettaglio in QC), per cui sono sempre minori i superamenti dei valori limite per le sostanze di individuate come critiche dal PGQA provinciale (NOx, PM10 e PM2,5, Ozono).

In linea con tali indirizzi anche il PSC ha realizzato scelte operative volte ad un duplice obiettivo:

- da un lato la minimizzazione delle emissioni future, nonostante sia atteso un incremento di carico demografico in seguito alla completa attuazione del piano (carico urbanistico globale sul territorio che passa da 255.500 unità nel 2008, a 276.000 unità nel 2025);
- dall'altro, il risanamento dell'esistente.

Il trend di crescita indicato dalle previsioni di aumento del carico urbanistico globale sul territorio per i prossimi 15 anni (carico incrementale che per altro rispetto corrisponde grossomodo a quanto già precedentemente previsto dal PRG previgente) non può che tradursi in un carico emissivo aggiuntivo per tutte le sorgenti emmissive sopra indicate, secondo percentuali in aumento dell'inquinamento paragonabili a quanto indicato per l'aumento di carico indicato e pari a circa un +8% (il nuovo carico urbanistico si traduce in nuove auto circolanti ed emissioni da riscaldamento; il nuovo carico produttivo in nuove emissioni puntuali), a meno di non porre in campo, parallelamente alle scelte di espansione di piano, degli adeguati strumenti di mitigazione/compensazione.

Se quindi da un lato le scelte di PSC, che rispondono alle esigenze di sviluppo della città, portano ad una crescita delle emissioni e quindi ad un potenziale peggioramento della qualità dell'aria sul territorio, dall'altro lato gli obiettivi e gli interventi dello stesso,

con particolare riferimento, per esempio, al sistema della mobilità, per come illustrato al paragrafo precedente, introducono una compensazione a tale peggioramento.

Il PSC definisce infatti diverse azioni/interventi tradotti anche in normativa di Piano, utili al contenimento delle emissioni ed alla salvaguardia delle aree a prevalente destinazione residenziale che compensano gli inevitabili aumenti di carico, dovuti allo sviluppo del territorio.

Quanto alla prima delle due linee di azione sopra espresse, la **minimizzazione delle emissioni future**, è ipotizzabile il mantenimento del trend rilevato nell'ultimo quinquennio¹, in ragione di diversi fattori, alcuni dei quali direttamente riferibili alle scelte di PSC² ed in particolare al *sistema della mobilità locale e urbana*:

- potenziamento del ruolo e dell'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda di pendolarismo registrata e di cui si prevede una crescita, dai 5.500 movimenti in entrata/uscita dal territorio riminese del 2008, ai 6.000 spostamenti del 2025, creando quindi una maggiore attrattività del servizio pubblico, rispetto alla mobilità privata;
- integrazione dei mezzi e intermodalità degli spostamenti, attraverso la predisposizione e l'incentivazione d'utilizzo dei parcheggi scambiatori posti ai principali varchi d'entrata al centro;
- incentivazione della mobilità ciclo-pedonale, sia quale modalità autonoma, sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei percorsi; in riferimento, in particolare a questo punto, sottolineiamo la scelta di pedonalizzazione totale del ponte di Tiberio e quindi dell'eliminazione totale della fonte emissiva in sito;

¹ Le valutazioni di seguito riportate assumono un carattere puramente qualitativo, in termini di valutazione degli effetti di Piano: eventuali valutazioni quantitative in relazione alle emissioni correlabili al traffico potrebbero infatti essere portate avanti solo avendo a disposizione degli adeguati parametri valutativi per la descrizione dello scenario attuale, sulla base del quale poi effettuare previsioni future (grafo viario modellato sulla base della matrice O/D locale). In assenza di detti elementi si è quindi avviata l'analisi delle scelte di Piano evidenziandone unicamente la possibile incidenza sul territorio, in senso positivo o negativa, ma senza poterne determinare l'incidenza in termini numerici.

² Esula, a titolo esemplificativo, dalle scelte di PSC, il miglioramento implicitamente ottenibile in conseguenza del rinnovo del parco veicolare e dell'impiantistica di servizio alle imprese in genere.

- estensione delle 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;
- superamento alcuni nodi critici della viabilità attraverso interventi di miglioramento della sicurezza, nonché alcuni progetti mirati di integrazione della rete comunale: la fluidificazione e l'ottimizzazione dei percorsi, anche carrabili, permette la riduzione degli ingorghi e delle code e di conseguenza la concentrazione di fonti emmissive in specifici momenti dell'anno o della giornata ferial media.

Quanto invece alle lunghe percorrenze vediamo come fondamentali le scelte infrastrutturali del Piano:

- il potenziamento dell'A14 con ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale, la realizzazione della nuova S.S. 16 in affiancamento all'autostrada (e con nuovo raccordo alla via Emilia) e la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero si costituiscono come opere determinanti ai fini della riorganizzazione sia della viabilità locale che del trasporto pubblico su gomma, ottimizzandosi così in parte il sistema degli accessi, trasferendo volumi di traffico su percorsi più esterni rispetto alle aree urbane e scaricando contemporaneamente la rete viaria minore altrimenti interessata da un traffico di attraversamento, improprio per tali assi;
- l'aeroporto viene poi valorizzato come "porta" strategica dell'area romagnola e regionale rispetto ai traffici turistici nazionali e internazionali, ma anche come componente organica del sistema aeroportuale regionale, e da interconnettere efficacemente con la rete stradale primaria e con la rete ferroviaria: l'intermodalità permette così nuovamente l'ottimizzazione del sistema dei trasporti;
- il potenziamento del trasporto ferroviario a lungo raggio, anche nella prospettiva di ampliamento sul versante adriatico del servizio di alta velocità, a raggio provinciale e interprovinciale, e lo sviluppo del cabotaggio marittimo, rappresentano gli ulteriori interventi cruciali per il sistema relazionale di base dell'area provinciale.

Questi elementi infrastrutturali, nuovi o da potenziare, sono in grado di assorbire gran parte del traffico turistico che interessa la città ormai per l'intero anno solare e non solo in periodo estivo: l'intermodalità e la maggiore appetibilità del servizio di trasporto pubblico, unitamente al potenziamento del sistema autostradale e della S.S. 16 che però convergono su parcheggi scambiatori esterni all'abitato, lasciano presupporre una riduzione del carico veicolare privato sulla città e quindi delle relative emissioni in atmosfera.

Ciò, nonostante si preveda un trend di crescita dei flussi turistici dalle 60.000 presenze in struttura ricettiva del 2008 alle 70.000 attese per il 2025.

evidenzia poi come, sulla base delle scelte del PTCP, le uniche due scelte di nuova infrastrutturazione del territorio, e cioè l'ampliamento dell'A14 e la realizzazione della nuova S.S. 16 interessino un'unica porzione di territorio, ben localizzata e delimitata oltre che già oggi sede dell'A14 medesima, riducendo quindi le potenzialità in termini d'aumento d'impatto sull'intorno.

La soluzione di concentrazione di queste importanti fonti emmissive lungo un'unica linea si denota come "una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale", ma soprattutto sostenibile dal punto di vista ambientale, nella misura in cui il PSC definisce come essenziale la dotazione della piattaforma infrastrutturale di adeguate fasce laterali di ambientazione, in cui attuare tutti gli interventi mitigativi che ne consentano non solo la riduzione di impatto acustico e aeriforme, ma anche un appropriato inserimento paesaggistico e ambientale dell'opera.

Questi, come già detto, sono i principali interventi infrastrutturali ad effetto positivo previsti dal PSC, in riferimento al sistema globale della mobilità, urbana ed extraurbana. In sintesi, gli stessi, attraverso una prima misura di gerarchizzazione della rete viaria, con conseguente razionalizzazione dei flussi veicolari; consentono di allontanare il traffico dalle aree più densamente abitate e di fluidificarlo, determinando così una diminuzione delle emissioni atmosferiche rispetto agli attuali livelli d'area nei centri abitati.

Queste diminuzioni di traffico nel centro abitato compensano, a livello locale ed in misura positiva, le crescite delle quantità di emissioni atmosferiche dovuti all'incremento del numero di veicoli circolanti su tali assi dovuto alla crescita demografica che si attende su scala comunale (ricordiamo che al 2025 si prospetta un +8% di abitanti insistenti sul territorio e un complessivo di circa 115 ha di nuove superfici destinate ad aree produttive, crescite che si traducono in un proporzionale aumento delle emissioni legata a tutte le sorgenti correlabili come traffico, riscaldamento, ecc.).

Sempre in merito alla sorgente traffico, occorre poi segnalare come alcune delle scelte strategiche di PSC si configurino anche implicitamente migliorative e/o mitigative, ai fini del miglioramento della qualità dell'aria.

La maggior parte delle nuove previsioni insediative di tipo produttivo (ASP) si colloca in prossimità dell'Autostrada (nuovo polo produttivo sovracomunale "porta nord") o lungo la rete viaria principale, garantendo in tal senso una buona accessibilità alle nuove aree, con conseguente ottimizzazione dei percorsi e riduzione del potenziale chilometraggio (in particolare per il mezzi pesanti) ottenendo, in questo modo, di riequilibrare il maggior carico emissivo dovuto ai nuovi abitanti/industrie.

Appartiene poi a quegli interventi con effetto positivo in termini di qualità dell'aria per la salute umana, l'indicazione del PSC di non realizzare nuove espansioni di tipo residenziale in prossimità delle zone critiche (rete viaria principale), se non previo inserimento, tra i due elementi, di una fascia di ambientazione.

In riferimento infine alle emissioni da riscaldamento civile e all'incremento dovuto alla realizzazione dei nuovi alloggi (5.000 in totale), le azioni proposte da PSC fanno sì che la crescita di tali emissioni sia minima in modo da rendere pressoché invariata la pressione di tale sorgente sulla componente aria, se non addirittura migliorarla allorquando si vada ad intervenire attraverso il **risanamento dell'esistente**.

In particolare, il RUE indirizza la nuova attività edilizia nella direzione della sostenibilità attraverso la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione energetica, la promozione della certificazione a livelli elevati, il recupero delle risorse idriche, il corretto smaltimento dei reflui, la bio-edilizia;

Da quest'ultimo punto di vista il RUE porta a livelli più avanzati il percorso già avviato dal Comune di Rimini da qualche anno con il vigente Regolamento riguardo la bio-edilizia.

In particolare il RUE assorbe compiutamente e rende cogenti i requisiti di efficienza energetica previsti dal D.A.L. della Regione Emilia-Romagna n. 156/08 e s.m.i., fra i quali l'obbligo di allaccio alle reti di teleriscaldamento ove esistenti o pianificate, l'obbligo di produzione energetica da fonti rinnovabili, l'obbligo di certificazione energetica e relative modalità.

Questo indirizzandosi sia alle nuove edificazioni, sia al recupero del patrimonio edilizio esistente ed auspicando l'applicazione, per esempio, dei seguenti indirizzi costruttivi, ispirati ai **principi della bioedilizia**, partendo dall'analisi del sito, per poi guidarne compiutamente la progettazione (art. 4.8 delle norme di PSC):

“La progettazione dei Piani Urbanistici Attuativi deve essere preceduta da una esauriente caratterizzazione del sito oggetto di intervento per quanto riguarda gli agenti fisici. A tal fine va redatta una relazione descrittiva del sito contenente:

- *localizzazione geografica dell'area geografica di intervento,*
- *clima igrotermico: dati climatici, intensità e stagionalità delle precipitazioni; direzione, intensità, stagionalità dei venti prevalenti;*
- *caratteristiche fisiche del sito: pendenze, vie di scorrimento dell'acqua, percorso del sole nelle diverse stagioni, caratteristiche idrogeologiche, ecc.;*
- *contesto del sito: edifici e strutture adiacenti (caratteristiche tipologiche, densità, altezze), relazione dell'area con strade esistenti, disponibilità di luce naturale; ombre prodotte dalle strutture esistenti sul sito o adiacenti; altre caratteristiche rilevanti;*
- *alberi presenti nel sito o adiacenti (posizione, specie, dimensioni e condizioni);*
- *caratteristiche fisiche e funzionali delle strade al contorno dell'intervento;*
- *disponibilità di fonti energetiche rinnovabili; possibilità di allacciamento a reti di teleriscaldamento;*
- *clima acustico prima dell'intervento;*
- *presenza di campi elettromagnetici.*

Negli ambiti per nuovi insediamenti, la progettazione dei PUA deve tendere a recuperare il più possibile in forma 'passiva' l'energia necessaria a garantire le migliori prestazioni per i diversi usi finali (riscaldamento, raffrescamento, illuminazione ecc.), privilegiando prioritariamente il corretto orientamento degli edifici e l'attenta integrazione tra sito ed involucro, e, in seconda fase, compiere le scelte di carattere tecnologico - impiantistico.

Sulla base dell'analisi del sito, il lay-out delle strade, dei lotti da edificare e dei singoli edifici dovrà essere indirizzato a:

- *favorire un accesso ottimale alla radiazione solare per tutti gli edifici, in modo che la massima quantità di luce naturale sia disponibile anche nella stagione invernale;*
- *consentire che le facciate ovest degli edifici possano essere parzialmente schermate da altri edifici o strutture adiacenti per limitare l'eccessivo apporto di radiazione termica estiva, se ciò lascia disponibile sufficiente luce naturale;*
- *garantire accesso al sole per tutto il giorno per tutti gli impianti solari previsti;*
- *trarre vantaggio dai venti prevalenti per strategie di ventilazione/ raffrescamento naturale degli edifici e delle aree di soggiorno esterne (piazze, giardini...);*
- *predisporre adeguate schermature di edifici ed aree di soggiorno esterne dai venti prevalenti invernali.*

In sede di PUA deve essere valutato, attraverso uno specifico studio di fattibilità la possibilità di supplire almeno in parte al fabbisogno energetico del nuovo insediamento con impiego di fonti energetiche rinnovabili o altre fonti disponibili che consentano il contenimento dell'emissione di gas-serra (es. cogenerazione, teleriscaldamento). In particolare deve comunque essere assicurato che almeno il 20% dei consumi di energia elettrica degli impianti ad uso pubblico previsti nell'insediamento siano forniti da fonti rinnovabili; a titolo di esempi non esaustivi si dovranno considerare: illuminazione pubblica, irrigazione, impianti di sollevamento, edifici ad uso pubblico, e simili

Infine, in riferimento alla sorgente industrie è possibile affermare che le nuove aree produttive andranno ad accrescere le emissioni ad essa legate, andando ad aggiungere pressioni all'attuale scenario emissivo. Si sottolinea però come il PSC non abbia in effetti introdotto nuove aree rispetto a quanto inizialmente già pianificato nei PRG precedenti e a quanto previsto dalla pianificazione sovraordinata, confermandone

quindi, nella sostanza, le scelte ed in taluni casi eliminando delle aree di prevista edificazione.

Pertanto alla normale crescita comunale si cerca in generale di apportare un insieme di scelte tali da mantenere e/o migliorare la qualità dell'aria comunale.

Un'altra azione di PSC atta a portare un effetto positivo al territorio comunale è riconducibile a quanto espresso per le aree di espansione produttive collocate a nord del capoluogo: secondo quanto riportato dalle norme di PSC l'intero ambito produttivo definito "Porta nord" si configura come Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata, ossia come area *"dotata dei requisiti tecnici e organizzativi finalizzati a minimizzare e a gestire le pressioni sull'ambiente nell'ottica dell'approccio di precauzione e prevenzione dell'inquinamento e di uno sviluppo economico e produttivo sostenibile"* ed in quanto tale come nuovo ambito produttivo a ridotto impatto.

Tale qualificazione dovrà comportare, in relazione alla nuova area di previsione, la minimizzazione delle emissioni aggiuntive ed in relazione alle attività esistenti presso gli altri ambiti potenzialmente individuabili in qualità di APEA (Valmarecchia), il miglioramento delle attuali emissioni portando così nel complesso ad una crescita minima delle stesse.

– **Acustica**

L'inquinamento acustico è considerato una delle maggiori cause di stress all'interno degli ambiti urbani e un'importante causa di peggioramento della qualità della vita nelle A. A questo proposito va citato il "Piano comunale di disinquinamento acustico", che già dal 1998 ha cercato di definire un piano di interventi atti a ridurre lo stato di inquinamento del territorio comunale con particolare riferimento alle aree caratterizzate da maggiore criticità.

Nell'ambito di questo progetto, ARPA, su incarico del Comune di Rimini, ha svolto un ruolo significativo nella predisposizione del Piano attraverso l'esecuzione dei servizi di ingegneria e delle campagne di monitoraggio del rumore. Il lavoro si è concluso, in prima fase, nel Luglio 1998, per poi avviare l'aggiornamento delle analisi fra il 2006 ed il 2009, giungendo all'attuale Piano di Zonizzazione Acustica comunale ed alla conseguente mappatura che evidenzia gli elementi di criticità presenti sul territorio.

L'obiettivo primario del progetto era riferibile alla definizione di un piano di interventi atti a ridurre lo stato di inquinamento del territorio comunale con particolare riferimento alle aree caratterizzate da maggiore criticità.

Il rumore presente in ambiente esterno può essere originato da diverse sorgenti legate all'attività umana: traffico veicolare, ferroviario, aereo, attività industriali, commerciali e artigianali costituiscono le principali fonti d'inquinamento acustico nell'area cittadina. Tra queste il traffico veicolare costituisce senza dubbio la causa principale oltre che la più diffusa.

Una variabile che può influire considerevolmente sulla entità del disturbo, a parità di condizioni di emissione, è la tipologia dell'edificato: la prevalenza di edifici posti a ridosso della sede stradale può essere causa di forte incremento della rumorosità a parità di emissione sonora per effetto delle riflessioni che si verificano tra le pareti. In strade strette dove l'altezza media degli edifici è superiore alla larghezza della sede viaria, il rumore misurato può risultare, a parità di condizioni di traffico, da 3 a 6dBA maggiore di quello rilevabile in strade senza edifici ai lati.

Le attività produttive sono quelle che determinano il contributo maggiore al rumore ambientale, soprattutto nel caso si tratti di industrie pesanti (carpenteria metalliche, fonderie); tuttavia, anche nel caso di aziende apparentemente a minor impatto, ma che

abbiano impianti in funzione in periodo notturno, le ripercussioni indotte possono essere rilevanti. Se le aziende siano insediate in zone esclusivamente industriali il rumore generato molto raramente è causa di disagi reali, che invece si verificano per attività insediate in aree miste, dove residenza e “attività produttive” possono risultare a diretto contatto. In ogni caso una parte rilevante del rumore attribuito alle attività produttive è generato dal trasporto delle merci.

In area urbana possono essere presenti una moltitudine di sorgenti acustiche che, seppure caratterizzate da un basso valore di emissione, possono produrre incrementi del rumore ambientale a breve distanza tali da risultare “disturbanti”. In questa tipologia rientrano frequentemente gli impianti delle attività di servizio alla residenza (autolavaggi, lavasecco etc.), gli impianti per la diffusione della musica nei luoghi di intrattenimento, ma anche gli stessi impianti tecnologici condominiali, in particolare i condizionatori.

Anche in riferimento alla matrice rumore, come abbiamo potuto leggere al paragrafo precedente in riferimento a quella relativa alla qualità dell'aria, gli approfondimenti svolti da ARPA in riferimento all'intero ambito comunale, individuano e caratterizzano, la principale sorgente inquinante presente sul territorio nel traffico veicolare. Le emissioni di natura produttiva od antropica in genere sono infatti spesso estremamente contestualizzate e comunque mai tali da generare una diffusione del disturbo a larga scala, come invece accade per il traffico su strada. Le analisi svolte sul territorio hanno portato alla determinazione sia del livello di esposizione presso diversi recettori sensibili (scuole e strutture sanitarie) sia sull'intero territorio urbano.

In particolare, in riferimento al territorio urbano, è stato possibile effettuare un confronto fra il clima acustico del '98 e quello odierno, con una verifica del trend evolutivo del fenomeno, sul territorio.

I rilevamenti effettuati per la caratterizzazione acustica diurna e notturna di strutture particolarmente sensibili all'inquinamento acustico hanno riguardato 9 strutture scolastiche ed una sanitaria; la durata dei rilievi acustici è stata pari a 24 ore ciascuno. La scelta delle 10 strutture è stata operata individuandole tra quelle poste in prossimità di strade con flussi di traffico elevati.

Analizzando i risultati dei rilievi e confrontandoli con i limiti normativi, si nota che in nessun caso si ha il rispetto dei limiti, con superamenti che vanno da un minimo di 9dBA ad un massimo di 19dBA nel periodo diurno e di 16dBA nel periodo notturno per la struttura sanitaria.

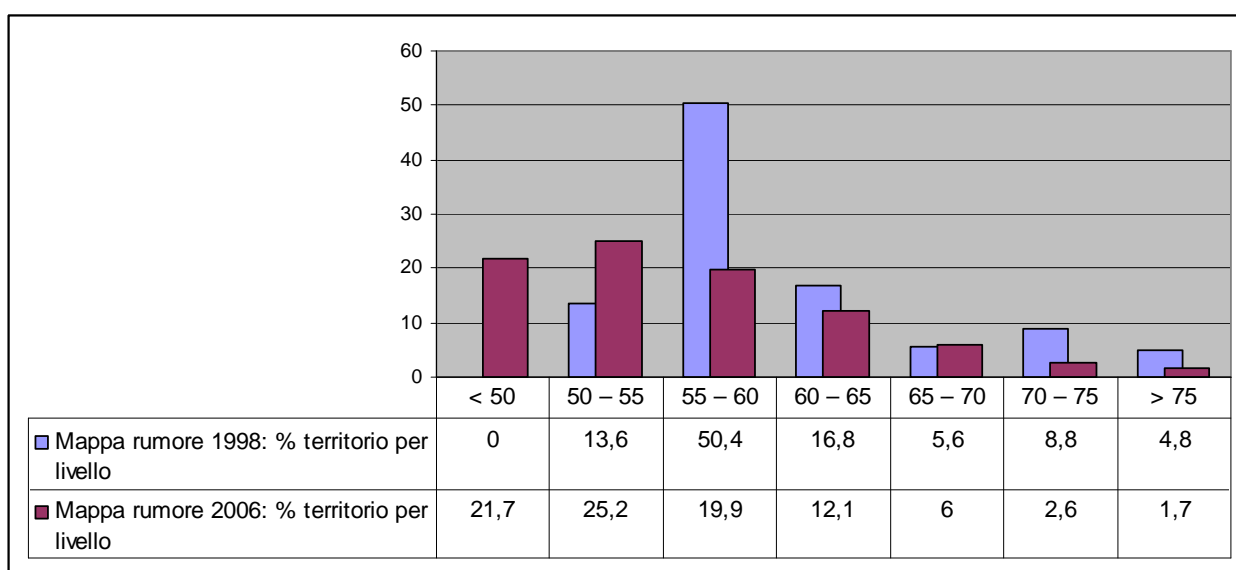
In base ai risultati della mappatura acustica del territorio comunale, riferita ai livelli di pressione sonora generati dal traffico veicolare presente su tutte le strade (autostrada, statali, provinciali, comunali), è stata calcolata l'estensione del territorio esposta a vari livelli di inquinamento acustico (espressa in metri quadrati ed in percentuale).

Sulla base delle rilevazioni effettuate nel 2006 e delle successive rielaborazioni, si evince come la percentuale di territorio esposta a livelli sonori superiori ai 60dBA di periodo diurno sia pari al 22,4%, evidenziando una riduzione significativa, in particolare, per i livelli di esposizione più elevati, rispetto alle rilevazioni di più vecchia data.

In particolare, ciò che appare immediata, dalla lettura di tali dati è la tendenza ad avere una progressiva riduzione delle zone esposte a livelli sonori elevati, elemento che si contrappone alla maggior quota, nel 2006, di zone esposte a livelli sonori oggettivamente ridotti (quasi il 50% del territorio si trova esposto a livelli sonori di periodo diurno inferiori a 55dBA, valore limite caratteristico della II classe acustica, tipica delle aree prevalentemente residenziali).

Diversi sono i motivi alla base dei due effetti:

- la riduzione dell'estensione delle aree esposte a livelli sonori molto elevati è conseguenza di:
 - norme di certificazione acustica più severe che hanno riguardato i mezzi di trasporto (autoveicoli, aerei, ecc.) e i macchinari rumorosi,
 - interventi procedurali quali, per esempio, limitazioni al traffico pesante nelle ore notturne, chiusura dell'aeroporto durante la notte,
 - procedure di decollo e atterraggio appositamente studiate, ecc.,
 - interventi tecnici specifici che hanno migliorato, per esempio, il materiale rotabile, i mezzi di trasporto, ecc.;
- l'incremento dell'estensione delle aree esposte a livelli sonori medi (50/60dBA) è invece dovuto a:
 - aumento generalizzato dei volumi di traffico, per tutti i modi di trasporto,
 - sviluppo di aree suburbane (il rumore da traffico investe aree sempre più ampie),
 - estensione del periodo di maggiore rumorosità (prima legato soltanto alle ore diurne, adesso esteso a tutta la giornata con la distribuzione del trasporto merci sull'arco del giorno),
 - sviluppo di attività turistiche e ricreative che hanno determinato nuove sorgenti di rumore e nuove zone inquinate.



La zonizzazione e la mappatura acustica del territorio, realizzate tenendo conto della situazione esistente e dello stato di attuazione previgente delle previsioni urbanistiche, rappresentano lo strumento conoscitivo funzionale all'individuazione e al risanamento delle situazioni esistenti e, contemporaneamente, un piano di settore utile ad indirizzare le scelte urbanistiche e a definire una disciplina di tutela dall'inquinamento acustico da inserire all'interno delle norme di attuazione degli strumenti urbanistici e degli altri strumenti normativi e regolamentari locali quali il RUE, il POC e soprattutto i Piani attuativi.

Gli elementi di criticità caratteristici della matrice rumore richiamano dunque quelli già descritti in riferimento al tema della qualità dell'aria:

- la sorgente infrastrutturale (stradale in particolare) rappresenta la primaria fonte di inquinamento sul territorio;

- in riferimento all'intera rete viaria comunale gli archi che rivestono maggiore importanza (in termini di impatto negativo) sono quelli ricadenti all'interno dei centri abitati ovvero di quelle aree caratterizzate da elevata densità abitativa, in ragione del fatto che, in prossimità degli stessi interviene una duplice condizione di aggravamento dell'impatto: la maggior densità abitativa e l'effetto di amplificazione del rumore che interviene in ambito edificato, per via delle riflessioni fra fronti edificati frontistanti.

Divengono quindi fondamentali, in particolare per la matrice rumore, tutte quelle scelte strategiche che il PSC mette in campo per alleggerire il carico di traffico che interessa gli ambiti urbanizzati, scelte per altro già ampiamente esplicitate in riferimento alla matrice aria:

- assegnazione degli spostamenti di media-lunga percorrenza sui percorsi anulari esterni ai nuclei abitati, più idonei all'assorbimento di consistenti quote di traffico di differente tipologia (allontanando dai centri urbani il traffico improprio, di attraversamento);
- orientamento della domanda ed il consistente miglioramento dell'offerta verso una mobilità 'dolce' (pedonale e ciclabile) e il trasporto pubblico che riduca la richiesta di disponibilità di spazi stradali (e di sosta) rispetto alla situazione attuale.

L'unione di queste azioni, che si concretizza nella scelta di interventi operativi, alcuni dei quali a scala urbana ed altri a scala extraurbana, quali:

- il potenziamento del ruolo e dell'efficacia del trasporto pubblico;
- l'integrazione dei mezzi e intermodalità degli spostamenti, attraverso la predisposizione e l'incentivazione d'utilizzo dei parcheggi scambiatori posti ai principali varchi d'entrata al centro;
- l'incentivazione della mobilità ciclo-pedonale;
- l'estensione delle 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;
- il superamento alcuni nodi critici della viabilità;
- il potenziamento dell'A14 con ampliamento a tre corsie per tutto il tratto provinciale;
- la realizzazione della nuova S.S. 16 in affiancamento all'autostrada (e con nuovo raccordo alla via Emilia);
- la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero;
- la valorizzazione dell'aeroporto come "porta" strategica dell'area romagnola e regionale rispetto ai traffici turistici nazionali e internazionali, ma anche come componente organica del sistema aeroportuale regionale, e da interconnettere efficacemente con la rete stradale primaria e con la rete ferroviaria: l'intermodalità permette così nuovamente l'ottimizzazione del sistema dei trasporti;
- il potenziamento del trasporto ferroviario a lungo raggio, anche nella prospettiva di ampliamento sul versante adriatico del servizio di alta velocità, a raggio provinciale e interprovinciale, e lo sviluppo del cabotaggio marittimo, rappresentano gli ulteriori interventi cruciali per il sistema relazionale di base dell'area provinciale.

comporterà una serie di benefici in termini di qualità acustica dell'edificato, legati per esempio alla riduzione della velocità di transito nei centri urbani ed alla limitazione del traffico pesante in prossimità delle aree più tipicamente urbane, elementi, questi, che già di per sé potrebbero portare ad una riduzione dei livelli di esposizione presso i fronti

edificati dell'abitato, di almeno 3-5dBA, valore spesso rappresentativo di un salto di classe acustica ed allineato a quanto rilevato come tendenza evolutiva già dal '98 al 2006 e precedentemente descritta.

Quanto alle nuove previsioni infrastrutturali, il PSC le colloca in ambito prevalentemente extraurbano o comunque marginale all'abitato, come già descritto in riferimento alla matrice aria (la scelta di collocare la nuova S.S. 16 in affiancamento all'A14 di cui si prevede l'ampliamento comporta la concentrazione di queste importanti fonti emissive lungo un'unica linea: si tratta di una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale", ma soprattutto sostenibile dal punto di vista ambientale, nella misura in cui il PSC definisce come essenziale la dotazione della piattaforma infrastrutturale di adeguate fasce laterali di ambientazione, in cui attuare tutti gli interventi mitigativi che ne consentano il contenimento degli impatti), così da minimizzarne l'impatto sul territorio.

Anche in riferimento ai nuovi piani attuativi, interviene un elemento di mitigazione implicitamente già compreso nei medesimi (ci si riferisce, in particolare, a quelli a destinazione residenziale), quando si impone la presenza di un'ampia fascia di ambientazione verso strada, nei casi in cui, dalla mappatura del rumore sul territorio, si siano rilevate porzioni d'ambito fuori norma (rimando alla lettura delle schede d'ambito per l'individuazione diretta degli elementi singolari di criticità).

Indicativamente, fra le azioni di PSC ai fini della sostenibilità, rileviamo inoltre come, fra le iniziali previsioni di PRG si siano confermate in PSC soltanto quelle localizzate nei contesti a minor criticità acustica.

Possiamo infine leggere di seguito quanto indicato, a livello di norma di Piano, in materia di acustica (art. 4.8 – Prestazioni ambientali dei nuovi insediamenti):

“Ciascun intervento deve garantire il rispetto delle soglie di rumore equivalenti stabilite dalla Zonizzazione Acustica e dalle disposizioni nazionali e regionali in materia, in quanto applicabili. Qualora il livello di rumore atteso nell'insediamento non rispetti le soglie di cui sopra, il PUA, o il progetto, deve introdurre tutti gli accorgimenti progettuali (riguardanti la morfologia urbana, la modellazione del suolo, la vegetazione, la disposizione dei corpi di fabbrica, ecc.) tali da garantire nel nuovo insediamento il rispetto delle soglie suddette. A questo fine deve essere prodotta un'indagine sul livello di rumore preesistente e atteso nella zona interessata e al contorno. Le opere necessarie per il rispetto delle soglie di clima acustico sono a carico dei soggetti attuatori nel quadro delle opere di urbanizzazione primaria.

La realizzazione di barriere acustiche costituite da pannelli artificiali verticali, per ottenere il rispetto delle soglie di clima acustico prescritte, è da considerare soluzione accettabile nel caso di risanamento di situazioni preesistenti, di interventi di trasformazione di aree già edificate o di realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità in prossimità di edifici preesistenti, mentre, nel caso di nuovi insediamenti comprendenti funzioni anche residenziali ovvero altri recettori sensibili, può essere accettata solo in caso di impossibilità di altre soluzioni progettuali, quali il distanziamento degli edifici o la modellazione del terreno. “

Questi indirizzi normativi permettono di garantire a priori, per le nuove edificazioni, il pieno rispetto dei limiti di legge; in quanto invece al patrimonio edilizio esistente, il progressivo rientro a norma potrà essere oggetto unicamente del Piano di Risanamento Acustico comunale (artt. 6 e 7 della L.447/95), fra i cui contenuti le scelte di PSC si configurano sicuramente come elementi impliciti di sostenibilità, come precedentemente descritto.

– Elettromagnetismo

Per inquinamento elettromagnetico, si intendono gli impatti derivanti da diverse tipologie impiantistiche: elettrodotti, antenne radio, antenne TV, ripetitori, antenne radio base, ecc...strutture ampiamente diffuse sul territorio in esame.

La necessità di un censimento e di un'analisi puntuale di queste infrastrutture, viene dal potenziale rischio rappresentato dalle onde elettromagnetiche nei confronti della salute pubblica, rischio che a tutt'oggi non è però pienamente documentato.

Il Piano di Localizzazione dell'Emittenza Radio Televisiva (PLERT) della Provincia di Rimini a cui vanno aggiunti i rilievi e le indagini di ARPA e la mappatura della rete di distribuzione dell'energia elettrica, mostrano con chiarezza la distribuzione territoriale di questi impianti e di queste infrastrutture. La mappatura a cui si fa riferimento ha mostrato anche quelle che sono le interferenze esistenti tra tali infrastrutture e le cosiddette aree sensibili: residenze, scuole, strutture sanitarie, ecc....

Quello dell'individuazione delle interferenze esistenti non può certamente essere solo un processo conoscitivo, ma deve produrre nel tempo un'azione mirata che porti alla normalizzazione delle situazioni a rischio, mediante delocalizzazioni delle strutture o degli impianti, e interramenti o deviazione delle linee elettriche interferenti.

Gli interventi di risanamento sull'esistente sono peraltro previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento da campi elettromagnetici e vanno col nome di Piani di Risanamento, di cui all'art. 9 della Legge Quadro n.36 del 2001.

Le previsioni insediative proposte dal PSC, sono per lo più non toccate da elementi generatori di onde elettromagnetiche. Solo per alcuni ambiti ANS e ASP, si sono rilevate interferenze con elettrodotti o antenne radio-TV e loro fasce di rispetto.

Le soluzioni per ovviare alle interferenze individuate, sono state inserite nelle schede di valutazione specifiche degli areali di sviluppo e consistono sostanzialmente in tre differenti azioni: l'interramento dell'elettrodotto interferito, il suo spostamento oppure una dislocazione degli edifici internamente all'ambito di sviluppo che consenta di non interferire con la sorgente del CEM e la sua fascia di rispetto.

Quest'ultima soluzione è la più facilmente praticabile ma impone dei vincoli alla progettazione degli ambiti di espansione. Di contro, l'interramento o lo spostamento della sorgente inquinante, consentono di non avere limitazioni all'edificazione, ma richiedono precisi accordi con l'ente gestore dell'elemento emettitore e una fattibilità economica dell'intervento.

1.6 LA VAS-VALSAT COME VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA'

La VAS-ValSAT è stata costruita avendo a riferimento **le emergenze, le criticità ed i limiti e le condizioni alle trasformazioni** rappresentate nelle tavole di sintesi e nelle Relazioni del Quadro Conoscitivo, per le singole componenti.

Il Rapporto Ambientale di VAS-ValSAT è sviluppato su più livelli:

- **un livello più immateriale**, di tipo qualitativo, interno al processo di pianificazione, che ha accompagnato la redazione del PSC, orientando di volta in volta le scelte insediative ed infrastrutturali, in modo da garantire il rispetto degli obiettivi dichiarati dallo stesso PSC, in linea con gli obiettivi della pianificazione sovraordinata. Di questo livello immateriale si coglie l'esito nel PSC, attraverso le scelte riportate nelle tavole del PSC ed illustrate nella relazione del PSC;
- **un livello strettamente operativo**, che consente di verificare puntualmente, la compatibilità dei diversi ambiti prefigurati dal PSC e da' conto del rapporto fra le scelte insediative operate dal piano e la presenza eventuale di vincoli e condizionamenti all'uso prefigurato (cfr. Cap. 2.1 "La VAS-ValSAT come valutazione di compatibilità" e Allegato "Schede ricognitive degli ambiti del PSC");
- **un livello più strutturato**, in termini di valutazione degli effetti delle scelte di piano sul territorio, con riferimento alle diverse componenti del Quadro Conoscitivo, dando conto degli obiettivi che le singole scelte del piano contribuiscono a raggiungere ed evidenziando le azioni che contrastano con gli obiettivi dichiarati e che richiedono quindi opere di mitigazione/compensazione (cfr. Cap. 2.2).

Poiché il PSC di Rimini assume l'**obiettivo del massimo contenimento del consumo di suolo** e in linea di massima l'obiettivo di **contenere le proprie potenzialità di sviluppo e nuova urbanizzazione entro l'estensione complessiva della città già costruita e del territorio già previsto come urbanizzabile nel PRG previgente**, in linea con gli indirizzi del PTCP della Provincia di Rimini, la VAS-ValSAT, già nella fase preliminare, ha indagato le previsioni edificatorie non ancora attuate del PRG (piani particolareggiati non approvati), al fine di valutare, la possibilità di confermare tali previsioni nella stesura definitiva del PSC, ovvero di prevederne lo stralcio.

In questa fase, la VAS-ValSAT è quindi rivolta ad esplicitare:

- la conferma delle previsioni edificatorie non ancora attuate del PRG (piani particolareggiati non approvati) che non presentano rilevanti criticità, alla luce delle considerazioni sviluppate nella VAS-ValSAT preliminare,
- la sostenibilità degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti di PSC e cioè di quegli ambiti che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, sono stati individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o di nuovi insediamenti produttivi,

verificandone la compatibilità con il sistema di vincoli, valori e vulnerabilità del territorio e dettando le condizioni di sostenibilità della loro eventuale attuazione, alla luce del Quadro Conoscitivo.

La VAS-ValSAT non distingue cartograficamente, nella valutazione delle criticità, gli

ambiti di PSC che derivano dalle previsioni del previgente PRG rispetto a quelli introdotte dalla nuova pianificazione, ritenendo che la valutazione non debba essere condizionata dal fatto che tali ambiti siano già stati pianificati. Si è però tenuto memoria di tale origine nella tabella di incrocio, tenendo distinto il dato quando si trattasse di ambiti confermati dalla pianificazione previgente e se ne da conto nelle valutazioni di cui alla parte conclusiva di questo stesso capitolo.

Il processo di VAS-Valsat del PSC di Rimini è stato sviluppato da un **gruppo di lavoro** composto da diversi esperti di settore che, sulla base di una **metodologia condivisa collegialmente**, ha operato contemporaneamente su tre aspetti:

- la stesura del Quadro Conoscitivo;
- l'analisi e la valutazione delle diverse componenti ambientali e delle relazioni che intercorrono di loro;
- l'individuazione delle criticità ambientali, la valutazione degli impatti e la definizione delle misure per compensare e/o mitigare gli impatti attesi.

Il gruppo di lavoro ha sviluppato le valutazioni articolando gli elementi ambientali e territoriali, per valore di criticità, riconoscendo:

- gli **elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti** (rappresentati con colore rosso nella cartografia di Valsat). Si tratta di:
 - porzioni di territorio che, per vincoli sovraordinati o legislativi o criticità intrinseche ed oggettive, sono sostanzialmente preclusi ad una utilizzazione di tipo edificatorio, ovvero
 - porzioni di territorio, per la cui utilizzazione sono necessari interventi di mitigazione o compensazione così consistenti da rendere difficilmente sostenibile una loro possibile valorizzazione economica o immobiliare, ovvero
 - porzioni di territorio, per la cui utilizzazione è necessaria la rimozione degli elementi di criticità escludenti.
- gli **elementi di criticità mediamente condizionanti** (rappresentati con colore arancio nella cartografia di Valsat). Si tratta di porzioni di territorio in cui la realizzazione degli interventi è condizionata da onerosi interventi di compensazione o mitigazioni o limitazioni nell'utilizzazione dell'area;
- gli **elementi di criticità lievemente condizionanti** (rappresentati con colore giallo nella cartografia di Valsat). Sono ambiti che presentano modeste limitazioni nella utilizzazione delle superfici degli ambiti di intervento, ovvero ambiti in cui l'onerosità delle compensazioni o mitigazioni ha un'incidenza più limitata relativamente alla possibilità di utilizzazione;
- le **aree non interessate da elementi di criticità significativi** (rappresentati con colore verde nella cartografia di Valsat). Si tratta di aree non interessate da elementi di criticità.

Questa articolazione deriva da elaborazioni sviluppate in questo modo, già in fase di redazione del Quadro Conoscitivo, ritenendo necessario, fin da subito, riconoscere gli elementi di criticità escludenti o condizionanti per le trasformazioni del territorio. Avendo distinto gli elementi conoscitivi secondo una articolazione per elementi di criticità "escludenti" ed elementi di criticità "condizionanti", anche la lettura del Quadro Conoscitivo risulta più efficace e meno dispersiva.

La metodologia valutativa adottata è stata articolata in relazione alla tipologia di interventi urbanistici per insediamenti residenziali e/o di servizio (*genericamente definibili come "sensibili": residenza, scuole, strutture sanitarie, ecc...*), oppure per insediamenti di tipo produttivo, commerciale, terziario, ecc. (*genericamente definibili come "non sensibili"*).

Le discriminanti che hanno permesso di associare ad ogni singolo tematismo uno dei quattro livelli di criticità, sono derivate dalle normative dettate dai piani sovraordinati che perimetrano le varie aree soggette a tutela; a questa valutazione si è associata una valutazione derivante dalle analisi degli esperti settoriali che hanno lavorato, nell'ambito del gruppo di lavoro, alla costruzione del piano.

Sono a tal fine stati indagati e valutati criticamente gli elementi derivanti dal Quadro Conoscitivo, in larga parte assunti dal PTCP, che rappresentano un livello di fragilità e criticità tale da comportare l'esclusione delle previsioni insediative ovvero l'adozione di particolari cautele negli interventi.

Per quanto riguarda in particolare le criticità paesaggistico-ambientale, si è fatto riferimento alle normative vigenti, sia a livello di legislazione nazionale e regionale che a livello di pianificazione territoriale regionale, provinciale e comunale, valutando di volta in volta, in base alle evidenze scientifiche e ai dati del Quadro Conoscitivo, il peso che gli elementi di tutela, di vincolo e di conoscenza del territorio naturale e semi-naturale, hanno o possono avere nella costruzione e nel miglioramento della rete ecologica.

La tabella che segue riporta, in forma sintetica, la descrizione dei diversi **elementi di criticità escludenti o condizionanti** che sono rappresentati nelle tavole di VAS-ValSAT, con le diverse **ricadute** che gli stessi elementi hanno nei confronti delle possibili utilizzazioni degli ambiti:

- distinguendoli, ove necessario, per il tipo di uso ammesso negli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali** ovvero negli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali**

ovvero

- estendendoli a tutte le trasformazioni del suolo a fini insediativi, laddove l'elemento di criticità descritto presenta le medesime ricadute per gli usi ammessi (usi residenziali e di servizio o usi produttivi/terziari/commerciali).

ELEMENTI DI CRITICITA'		
	con riferimento agli usi ammessi negli Ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali (Tavola VAL.1.1)	con riferimento agli usi ammessi negli Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali (Tavola VAL.1.2)
ELEMENTI DI CRITICITA' ESCLUDENTI O FORTEMENTE CONDIZIONANTI PER LE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI (colore rosso)		
Tutele e vincoli di natura storico-culturale - tavola VAL.2.1		
Centro storico	Il perimetro dell'area urbana centrale, di interesse storico-culturale e architettonico, costituisce elemento di criticità escludente per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Beni di valore storico architettonico	I beni di valore storico architettonico sono individuati ai sensi del comma 1 dell'art. A-9 della LR 20/2000. I beni di valore storico architettonico costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Beni di valore storico testimoniale	I beni di valore storico testimoniale sono individuati ai sensi del comma 1 dell'art. A-9 della LR 20/2000. I beni di valore storico testimoniale costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Tutela monumentale (artt. 10 e 128 D.Lgs. 42/2004, art.822 C.C.)	I beni soggetti a tutela ai sensi del D.Lgs. 42/2004 costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Tutela monumentale (ipso jure combinato disposto art.10, comma 1, art.12 comma 1 D.Lgs. 42/2004)	Gli edifici di proprietà pubblica aventi più di 50 anni possono essere assoggettati a vario livello di tutela in base ad uno specifico parere della competente Soprintendenza. Tali beni costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Tutele e vincoli di natura paesaggistico-ambientale - tavola VAL.2.2		
Sistema forestale boschivo (art. 5.1 PTCP)	Sono "i terreni coperti da vegetazione forestale o boschiva, arborea di origine naturale e/o artificiale, in qualsiasi stadio di sviluppo, nonché i terreni temporaneamente privi della preesistente vegetazione arborea in quanto percorsi o danneggiati dal fuoco, ovvero colpiti da eventi naturali od interventi antropici totalmente o parzialmente distruttivi nonché gli esemplari arborei singoli, in gruppi isolati o in filari, meritevoli di tutela". Le aree del sistema forestale boschivo costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	

<p>Zona di riqualificazione della costa e dell'arenile (art. 5.6 PTCP)</p>	<p>Il PTCP identifica queste zone come porzioni dell' <i>"arenile nei tratti già compromessi da utilizzazioni turistico-balneari e le aree ad esso direttamente connesse prevalentemente inedificate o scarsamente edificate"</i>.</p> <p>Le zone di riqualificazione della costa e dell'arenile costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (art. 5.3 PTCP)</p>	<p>Il PTCP identifica queste aree come <i>"zone di particolare interesse paesaggistico ambientale comprendenti ambiti territoriali caratterizzati da aspetti di pregio sia per le componenti geologiche, vegetazionali e percettive sia per le componenti storico-testimoniali"</i>.</p> <p>Le zone di particolare interesse paesaggistico ambientale costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 5.4 PTCP)</p>	<p>Il PTCP individua queste zone di tutela, ai fini di salvaguardare le caratteristiche morfologiche e vegetazionali degli ambiti fluviali del reticolo idrografico principale e minore.</p> <p>Le zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Zone di tutela naturalistica (art. 5.2 PTCP)</p>		<p>Il PTCP identifica le "zone di tutela naturalistica" in corrispondenza delle <i>"emergenze naturalistiche e geomorfologiche contigue, degli areali dei boschi e di un adeguato intorno territoriale indispensabile perché le caratteristiche biologiche delle aree non vadano ad affievolirsi"</i>.</p> <p>Le zone di tutela naturalistica costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi produttivi, commerciali e del terziario.</p>
<p>Elementi di interesse paesaggistico naturalistico (art. 2.2 PTCP)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reticolo idrografico minore 	<p>Il PTCP identifica il reticolo idrografico, principale e minore ai fini di salvaguardarne il tracciato, anche a fini paesaggistici. Questi elementi costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le previsioni insediative.</p>	
<p>Parchi e giardini di pregio</p>	<p>I "parchi e giardini di pregio", costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le previsioni insediative.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Alberi monumentali LR 2/77 • Alberi monumentali (art. 5.1 PTCP) 	<p>Il Quadro conoscitivo identifica sia gli alberi monumentali di cui alla LR 2/77 che gli alberi monumentali indicati dal PTCP. Ancorché puntuali, gli alberi monumentali costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Tutele e vincoli relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio - tavola VAL.2.3		
<p>Zona di rispetto aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zona A • Zona B 	<p>La zona di rispetto aeroportuale è articolata in tre zone (A,B e C), secondo le indicazioni contenute nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ENAC":</p> <ul style="list-style-type: none"> - la zona A è vincolata all'inedificabilità assoluta - la zona B è urbanizzabile ma non è ammessa la presenza fissa di persone (sono ammessi, ad esempio, parcheggio) <p>Le zone di rispetto aeroportuale A e B costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Vincolo di rispetto cimiteriale</p>	<p>Nelle fasce di rispetto cimiteriale, con riferimento all'art. 338 del RD 27/07/1934 n.1265, al D.P.R. 10.9.90 n. 285, alla Legge 166/2002 e alla LR n. 19/1994, non sono ammesse nuove edificazioni, se non finalizzate all'ampliamento del cimitero e delle attrezzature correlate.</p> <p>Le fasce di rispetto cimiteriale costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Vincolo di rispetto dei depuratori</p>	<p>Nelle fasce di rispetto dei depuratori (100 metri dal limite esterno degli impianti di depurazioni), ai sensi dell'allegato 4 della Delibera del Comitato Interministeriale per la Tutela delle Acque all'Inquinamento (CITAI) del 04/02/1977 "<i>Norme tecniche generali per la regolamentazione dell'installazione degli impianti di fognatura e depurazione</i>", non sono ammesse nuove edificazioni, se non finalizzate all'ampliamento del depuratore.</p> <p>Le fasce di rispetto dei depuratori costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Servitù Aree militari</p>	<p>Le servitù militari sono limitazioni della proprietà fondiaria (che viene definita fondo servente) per garantire la piena funzionalità e la sicurezza del bene demaniale destinato alla difesa militare dello Stato (chiamato fondo dominante). I vincoli sono veri e propri divieti all'attività costruzione e di modificazione strutturale del bene privato. (Legge n. 898/1976 - art. 2).</p>	
<p>Elettrodotti e relativa distanza di prima approssimazione (DPA)</p>	<p>Sono identificati i tracciati e le fasce corrispondenti alla distanza di prima approssimazione degli elettrodotti esistenti, ai sensi della legislazione vigente. Questi elementi sono da considerarsi escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini</p>	

	insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.).	
Aree esondabili (art. 2.3 PTCP)	<p>Sono le aree che sono state interessate da piene eccezionali oppure da esondazioni di fiumi o di corpi d'acqua corrente superficiali e che sono soggette al ripetersi di fenomeni di esondazione.</p> <p>Le aree esondabili costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3 PTCP)	<p>Il PTCP prevede la salvaguardia delle aree che hanno diretta connessione con la falda, per passaggio diretto con alvei e corpi idrici.</p> <p>Le aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo (ARA) costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4 PTCP)		<p>Corrispondono alle aree che per litologia (es.: ghiaie affioranti), per morfologia o per pertinenza con alvei e corpi idrici, hanno una connessione diretta con la falda.</p> <p>In aree di questo tipo, gli insediamenti produttivi possono generare rischi di contaminazione della risorsa. Le aree di ricarica diretta della falda (ARD) costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per insediamenti di tipo produttivo, commerciale e terziario.</p>
Aree di tutela delle sorgenti di collina (Rif. norm : PTCP 2007 - art. 3.2 comma 7)		<p>Ai fini della salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, si fa riferimento al PTCP e al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in particolare all'art. 94, dove vengono individuate tre zone di salvaguardia con diversi gradi di tutela per la risorsa idrica. Per quanto riguarda le zone di tutela assoluta e di rispetto occorrerà riferirsi direttamente a quanto previsto già nel medesimo articolo, mentre per la zona di protezione ai sensi del</p>

		<p>comma 7, art 94, si attendono le indicazioni della Regione Emilia-Romagna per la loro delimitazione. In tali aree sono vietati gli scavi ed i movimenti terra in genere che abbiano profondità maggiore di un metro. Scavi e movimenti terra spinti a profondità maggiori dovranno essere preceduti da uno studio idrogeologico che, analizzando tutti gli aspetti geologici, idrogeologici, litostratigrafici e geomorfologici, ne escludano significative interferenze con la sorgente stessa e con il suo bacino di alimentazione.</p> <p>Le aree di tutela delle sorgenti di collina costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per insediamenti di tipo produttivo, commerciale e terziario.</p>
<p>Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 2.2 PTCP)</p>	<p>Il PTCP individua le <i>"porzioni di territorio interessate dal deflusso e dalla divagazione delle acque delimitate dal ciglio di sponda o, nel caso di tratti arginati con continuità, dalla parete interna del corpo arginale"</i>, imponendone la tutela assoluta.</p> <p>Gli invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Fascia di rispetto del Canale Emiliano Romagnolo</p>	<p>La fascia di rispetto del canale Emiliano Romagnolo costituisce elemento di criticità escludente per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Ipotesi di realizzazione del nuovo campo pozzi di Molino Ronci</p>	<p>La fascia di rispetto del nuovo campo pozzi di Molino Ronci costituisce elemento di criticità escludente per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Instabilità versanti: - Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati (art. 4.1 comma 7)</p>	<p>Le zone instabili per fenomeni di dissesto attivi verificati, a causa della loro elevata pericolosità, costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Instabilità versanti: - Zone instabili per fenomeni di dissesto attivi da verificare (art. 4.1 commi 3 e 7 PTCP)</p>	<p>Sono zone di deposito gravitativo, con evidenze di movimenti in atto. Sono inclusi in questa categoria anche depositi di frane che al momento del rilevamento non presentano sicuri segni di movimento ma che denotano comunque una recente attività segnalata da indizi evidenti (lesioni a manufatti, assente o scarsa vegetazione, terreno rimobilizzato). Sono altresì incluse anche frane con velocità recepibile solo</p>	

	attraverso strumenti di precisione (inclinometri, estensimetri, ecc.), qualora esistenti. Le zone instabili per fenomeni di dissesto attivi costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Instabilità versanti: - Calanchi (art. 4.1 commi 3 e 4 PTCP)	Sono strutture geomorfologiche generate dal dilavamento di acque su pendii costituiti prevalentemente da formazioni rocciose costituite da prevalenti frazioni argillose e carbonati. In relazione alle condizioni di instabilità ed acclività di queste formazioni, i calanchi costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Elementi di infrastrutturazione antropica: <ul style="list-style-type: none"> • Impianti di diffusione radio temporaneo con potenza tra 0-500 W • Impianti di diffusione radio con potenza tra 501 - 5000 W • Impianti di diffusione radio con potenza >5000 W • Impianti di diffusione tv con potenza > 5000 W • Fascia di rispetto di impianti radio-TV (art. 3.2 delle NTA del PLERT)	Sono elementi puntuali corrispondenti agli impianti di diffusione radio. L'impianto in quanto tale è da considerarsi escludente per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi. Le antenne individuate sono: Rimini-Covignano (RN01) e Rimini-Viserbella (RN04).	
	In base al PLERT, è individuata un'area di rispetto di 300 m dagli impianti di emissione per la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali o sensibili. Gli impianti costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.), ancorché si debba considerare che l'esclusione possa valere anche solo in un settore limitato della fascia, in relazione al fatto che le trasmissioni potrebbero non essere diffuse a 360°, ma su settori ben definiti.	Il PLERT non individua fasce di rispetto relative agli insediamenti di tipo produttivo, commerciale e terziario.
Vincolo acustico aeroportuale (DM 31/10/1997) - Zona C: Lva maggiore di 75 dBA	Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del DM 31/10/97, per la nuova edificazione prevista dagli strumenti urbanistici valgono le limitazioni seguenti: zona C: sono esclusivamente ammesse le attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali. Costituiscono elementi di criticità escludenti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Vincolo acustico aeroportuale (DM 31/10/1997) - Zona B: Lva compreso fra 65 e 75 dBA	Fatte salve le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore del DM 31/10/97, per la nuova edificazione prevista dagli strumenti	

	<p>urbanistici valgono le limitazioni seguenti:</p> <p>zona B: sono unicamente ammesse le attività agricole ed allevamenti di bestiame, le attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziario e assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico.</p> <p>Costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.),</p>	
<p>Ambiti di particolare interesse paesaggistico-ambientale</p> <p>- Scarpata della paleofalesia (Rif. norm.: PTCP 2007 - art. 5.3, comma 12)</p>		<p>Le scarpata della paleofalesia costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi produttivi, terziarie commerciali.</p>
<p>Ambiti di particolare interesse paesaggistico-ambientale</p> <p>- Reticolo idrografico minore (Rif. norm.: PTCP 2007 - art. 2.2, comma 2, punto d)</p>		<p>Il condizionamento non è di tipo paesaggistico ma di tipo funzionale.</p> <p>I corsi d'acqua del reticolo idrografico minore costituiscono elementi di criticità escludenti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi produttivi, commerciali e del terziario.</p>
<p>ELEMENTI DI CRITICITA' MEDIAMENTE CONDIZIONANTI PER LE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI (colore arancio)</p>		
<p>Tutele e vincoli di natura storico-culturale - tavola VAL.2.1</p>		
<p>Zone ed elementi di interesse storico-archeologico</p>	<p>Il PTCP identifica come "beni di interesse storico-archeologico", le seguenti categorie di beni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree di concentrazione di materiali archeologici o di segnalazione di rinvenimenti, - aree di rispetto o integrazione per la salvaguardia di paleo-habitat, - aree campione per la conservazione di particolari attestazioni di tipologie e di siti archeologici; - aree a rilevante rischio archeologico". <p>Le zone ed elementi di interesse storico-archeologico costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le tutte trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	

Nuclei abitativi storici denominati "ghetti storici"	Sono i piccoli borghi sparsi cresciuti spontaneamente, in zona agricola. I ghetti storici costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Città delle colonie	Sono le aree che comprendono le ex colonie marine. Queste aree costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Insediamenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane	Sono gli insediamenti urbani storici e le strutture insediative storiche non urbane individuate al PTCP. Gli insediamenti urbani storici e le strutture insediative storiche non urbane costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.),	
Viabilità storica extraurbana	Le strade storiche extraurbane corrispondono ai tracciati della rete viaria, di impianto storico, ancora funzionanti e utilizzabili, che possiedono anche un valore paesaggistico. La viabilità storica extraurbana costituisce elemento di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.),	
Tracciato della ex ferrovia Rimini-San Marino	Questo elemento infrastrutturale si sviluppa lungo un esteso tracciato che attraversa il centro urbano di Rimini ed è indicato come elemento storico-testimoniale dal PTCP. Il tracciato della ex ferrovia Rimini-San Marino costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture	

	scolastiche, sanitarie, ecc.),	
Tracciato del canale storico Fossa Viserba	<p>Questo elemento caratteristico del territorio e della rete idrografica riminese, è presente solo per un breve tratto a ridosso del confine occidentale del comune ed è indicato come elemento storico-testimoniale dal PTCP.</p> <p>Il tracciato del Canale storico Fossa Viserba costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, sanitarie, ecc.),</p>	
Colonie marine	<p>Le colonie marine sono gli elementi puntuali che caratterizzano la "Città delle Colonie".</p> <p>Le aree occupate dalle colonie marine costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Tutele e vincoli di natura paesaggistico-ambientale - tavola VAL.2.2		
SIC - Siti di importanza comunitaria (art. 1.5 PTCP - Area Torriana, Montebello, fiume Marecchia)		<p>I SIC sono nodi ecologici caratterizzati da rilevanti elementi di naturalità e biodiversità. Le normative vigenti, Direttiva Habitat e Direttiva Uccelli, DM 3/09/2002, LR 7/2004 e LR 6/2005, impongono una serie di prescrizioni agli interventi su aree SIC anche in riferimento alle previsioni insediative produttive, commerciali e terziarie.</p> <p>I SIC costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi produttivi, commerciali e del terziario.</p>
Zone di tutela naturalistica (Art. 5.2 PTCP)	<p>Il PTCP identifica le "zone di tutela naturalistica" in corrispondenza delle <i>"emergenze naturalistiche e geomorfologiche contigue, degli areali dei boschi e di un adeguato intorno territoriale indispensabile perché le caratteristiche biologiche</i></p>	

	<p><i>delle aree non vadano ad affievolirsi”.</i></p> <p>Le zone di tutela naturalistica costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi residenziali e per usi sensibili (scolastici, sanitari, ecc...).</p>	
Fascia perifluviale delle "acque pubbliche" con vincolo paesaggistico (D.Lgs 42/2004 art.142)	<p>La realizzazione degli interventi, entro la fascia delle acque pubbliche, è soggetta a nulla osta da parte della competente Soprintendenza.</p> <p>Le fasce perifluviali delle acque pubbliche costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Beni paesaggistici (D.Lgs 42/2004 art.136) Beni paesaggistici in salvaguardia (D.Lgs 42/2004 art.136)	<p>Corrispondono alle aree interessate da vincoli ex D.Lgs. 42/2004 che richiede una verifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela che il decreto persegue.</p> <p>I beni paesaggistici costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale (art.1.5 PTCP - aree PAN)	<p>Il PTCP identifica le aree che comprendono gli ambiti fluviali del Marecchia, del Marano e del Conca e l'insieme dei territori collinari di maggiore pregio ambientale, che rappresentano la struttura portante della rete ecologica provinciale insieme ai corridoi ecologici trasversali della media collina e del periurbano alle spalle dei centri costieri.</p> <p>Le aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Fascia dell'arenile/battigia con vincolo paesaggistico (D.Lgs 42/2004 art.142)	<p>La fascia dell'arenile/battigia costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Punti visuali d'interesse della costa • Punti visuali d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi • Punti visuali d'interesse lungo le strade panoramiche <p>(art 5.9 comma 5 PTCP)</p>	<p>I punti visuali costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	

<p>PP.BC. Punti panoramici bassa collina 60-200 m s.l.m. (art 1.2 comma 3 art 5.9 comma 5)</p>	<p>I punti panoramici costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Varchi di discontinuità urbana da salvaguardare (art. 7.4, comma 6 PTCP)</p>	<p>La normativa del PTCP prevede che lungo le intere vallate del Marecchia e del Conca siano salvaguardate le discontinuità inedificate fra centri e nuclei urbani, in particolare i residui varchi inedificati lungo le principali strade vallive, sia quali scansioni fra abitato e abitato, utili alla conservazione delle reciproche identità, sia quali visuali aperte verso il paesaggio rurale e collinare, sia infine quali eventuali opportunità di connessioni della rete ecologica. A tali fini vanno preferibilmente conservate all'uso agricolo e vanno evitate sia utilizzazioni comportanti edificazione, sia altre opere presso la strada che comunque possano disturbare il rapporto visivo fra chi percorre l'arteria e il paesaggio agricolo e/o collinare circostante, ivi compresi distributori di carburanti, cartellonistica pubblicitaria, tralicci, siepi alte e simili.</p> <p>I varchi di discontinuità urbana costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Tutele e vincoli relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio - tavola VAL.2.3</p>	
<p>Zona di rispetto aeroportuale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zona C 	<p>La zona di rispetto aeroportuale è articolata in tre zone (A, B e C), secondo le indicazioni contenute nel "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti ENAC":</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella zona C sono ammessi interventi edificatori, previa autorizzazione da parte di ENAC <p>La zona di rispetto aeroportuale di tipo C costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Fascia di rispetto ferroviario</p>	<p>La fascia di rispetto dalle strutture ferroviarie è definita ai sensi dell'art.49 del DPR 753/80.</p> <p>La fascia di rispetto ferroviario costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi, trattandosi di un vincolo all'edificabilità, derogabile su parere dell'Ente gestore.</p>
<p>Fascia di tutela della qualità dell'aria (PGQA) ed acustica</p>	<p><u>Inquinamento atmosferico.</u></p> <p>Individuata la sorgente stradale come la principale sorgente di emissione, il PTCP e il PGQA provinciale riportano una serie di indirizzi finalizzati al risanamento ed alla tutela della popolazione in relazione ai limiti ed alle condizioni alle trasformazioni del territorio. In particolare gli stessi individuano delle distanze minime dal confine stradale per la realizzazione di nuovi insediamenti residenziali sanitari o scolastici o comunque di edifici che comportino il permanere prolungato delle persone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 200m dal confine stradale delle autostrade e delle strade esistenti o progettate classificate come "grande rete" di interesse nazionale/regionale ove siano in affiancamento

	<p>all'autostrada;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 m dal confine stradale delle altre strade esistenti o progettate classificate come grande rete di interesse nazionale/regionale. <p>Queste aree costituiscono elementi di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p> <p><u>Inquinamento acustico.</u></p> <p>Le stesse distanze riferite all'inquinamento atmosferico, si assumono anche in riferimento al tema dell'inquinamento acustico.</p> <p>L'analisi di dettaglio delle singole schede urbanistiche e l'assegnazione del relativo grado di giudizio è stata invece effettuata sulla base della carta di mappatura acustica del territorio.</p> <p>Tale grado di giudizio è solo di carattere qualitativo, così come lo sono gli elementi conoscitivi di riferimento – mappatura –, rimandando invece alla predisposizione della relativa Documentazione Previsionale di Clima od Impatto Acustico previsti all'art. 8 della L.447/95 e all'art. 10 della L.R. 15/01 e richiamati all'interno del normativo tecnico che accompagna la zonizzazione acustica comunale per la valutazione finale di fattibilità.</p> <p>Queste aree costituiscono elementi di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
Elettrodotti e relativa distanza di prima approssimazione (DPA)	<p>Sono identificati i tracciati e le fasce corrispondenti alla distanza di prima approssimazione degli elettrodotti esistenti, ai sensi della legislazione vigente.</p> <p>Gli elettrodotti costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi produttivi, commerciali e del terziario.</p>
Aree potenzialmente instabili (art. 4.1 comma 9 PTCP)	<p>Sono aree caratterizzate da un'instabilità intrinseca che richiede verifiche e controlli specifici.</p> <p>Le aree potenzialmente instabili costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
Classe 3: acclività compresa tra 15 e 45 gradi	<p>Pur non essendo un fattore di instabilità del territorio, l'acclività è di per sé un elemento di criticità per quanto concerne le potenzialità insediative.</p> <p>La Classe 3 (da 15° a 45°) di inclinazione dei terreni richiede un livello maggiore di cautela e costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
Instabilità versanti:	Sono così indicati gli accumuli di detriti su versante, di cui non

<p>- Depositi di versante da verificare (art. 4.1 comma 10 PTCP)</p>	<p>si esclude l'origine da fenomeni franosi pur non riscontrandosi i caratteri tipici delle frane. L'incertezza sulle origini di questa instabilità richiede verifiche ulteriori</p> <p>I depositi di versante costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Instabilità versanti: - Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti verificati (art. 4.1 commi 6 e 7)</p>	<p>Deposito gravitativo senza evidenze di movimenti in atto o recenti. Generalmente si presenta con profili regolari, vegetazione con grado di sviluppo analogo a quello delle aree circostanti non in frana, assenza di terreno smosso e assenza di lesioni recenti a manufatti, quali edifici o strade. Per queste frane sussistono oggettive possibilità di riattivazione poiché le cause preparatorie e scatenanti che hanno portato all'origine e all'evoluzione del movimento gravitativo non hanno, nelle attuali condizioni morfoclimatiche, esaurito la loro potenzialità. Sono quindi frane ad attività intermittente con tempi di ritorno lunghi, generalmente superiori a vari anni. Rientrano in questa categoria anche i corpi franosi oggetto di interventi di consolidamento, se non supportati da adeguate campagne di monitoraggio o da evidenze di drastiche modifiche all'assetto dei luoghi.</p> <p>Questa forma di dissesto costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p> <p>Si precisa che il risultato di verifiche più approfondite potrebbe evidenziare un livello di criticità diverso da quello attribuito.</p>
<p>Instabilità versanti: - Depositi di versante verificati (art. 4.1 comma 11)</p>	<p>Questi elementi rappresentano sostanzialmente un accumulo di detrito su versante, non escludendo che sia dovuto a fenomeni franosi pur mancando spesso i caratteri di forma tipici delle frane, sulla cui attribuzione genetica permane un certo grado di incertezza, ma la cui genesi può essere gravitativa, da ruscellamento superficiale, da soliflusso. La tipologia e l'incertezza di questa instabilità, richiede certamente verifiche ulteriori.</p> <p>I depositi di versante costituiscono elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Instabilità versanti: Zone instabili per fenomeni di dissesto quiescenti da verificare (art. 4.1 commi 5 e 7 PTCP)</p>	<p>Sono così indicati i depositi gravitativi senza evidenze di movimenti in atto o recenti. Generalmente si presentano con profili regolari, vegetazione con grado di sviluppo analogo a quello delle aree circostanti non in frana, assenza di terreno smosso e assenza di lesioni recenti a manufatti, quali edifici o strade. Per queste frane sussistono oggettive possibilità di riattivazione poiché le cause preparatorie e scatenanti che hanno portato all'origine e all'evoluzione del movimento gravitativo non hanno, nelle attuali condizioni morfoclimatiche, esaurito la loro potenzialità. Sono quindi frane ad attività intermittente con tempi di ritorno lunghi. Rientrano in questa categoria anche i corpi franosi oggetto di interventi di consolidamento, se non supportati da adeguate campagne di monitoraggio o da evidenze di drastiche modifiche all'assetto dei luoghi.</p>

	Questa forma di dissesto costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4 PTCP)	<p>Corrispondono alle aree che per litologia (es.: ghiaie affioranti), per morfologia o per pertinenza con alvei e corpi idrici, hanno una connessione diretta con la falda.</p> <p>Le aree di ricarica diretta della falda (ARD) costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...),..</p>	
Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5 PTCP)		<p>Le aree di ricarica indiretta della falda sono caratterizzate da una minor relazione tra superficie e falda sottostante, e da maggiori tempi necessari alle acque per raggiungere la stessa falda o acquiferi anche distanti dal punto di infiltrazione.</p> <p>Le aree di ricarica indiretta della falda (ARI) costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.</p>
Aree di tutela delle sorgenti di collina (Rif. norm : PTCP 2007 - art. 3.2 comma 7)	<p>Ai fini della salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, si fa riferimento al PTCP e al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in particolare all'art. 94, dove vengono individuate tre zone di salvaguardia con diversi gradi di tutela per la risorsa idrica. Per quanto riguarda le zone di tutela assoluta e di rispetto occorrerà riferirsi direttamente a quanto previsto già nel medesimo articolo, mentre per la zona di</p>	

	<p>protezione ai sensi del comma 7, art 94, si attendono le indicazioni della Regione Emilia-Romagna per la loro delimitazione. In tali aree sono vietati gli scavi ed i movimenti terra in genere che abbiano profondità maggiore di un metro. Scavi e movimenti terra spinti a profondità maggiori dovranno essere preceduti da uno studio idrogeologico che, analizzando tutti gli aspetti geologici, idrogeologici, litostratigrafici e geomorfologici, ne escludano significative interferenze con la sorgente stessa e con il suo bacino di alimentazione.</p> <p>Le aree di tutela delle sorgenti di collina costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini residenziali e per usi sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...),..</p>	
<p>Concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione (Rif. norm.: provvedimenti di concessione ministeriale, regionale o provinciale riferiti alle singole concessioni)</p>	<p>Si tratta di porzioni di territorio soggette a Concessione mineraria dove è possibile effettuare operazione di ricerca e sfruttamento della risorsa geomineraria da parte dei concessionari. Le tutele e le precauzioni da porre in essere sul territorio, nonché i divieti e le sue limitazione dell'uso, sono contenuti negli atti di concessione e nelle norme esistenti in materia a cui si riferiscono.</p> <p>Costituisce elemento di criticità mediamente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Aree di tutela delle sorgenti di pianura (Rif. norm : PTCP 2007 - art. 3.2 comma 7)</p>		<p>Ai fini della salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, si fa riferimento al PTCP e al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in particolare all'art. 94, dove vengono individuate tre zone di salvaguardia con diversi gradi di tutela per la risorsa idrica. Per quanto riguarda le zone di tutela assoluta e di rispetto occorrerà riferirsi direttamente a quanto previsto già nel medesimo</p>

		<p>articolo, mentre per la zona di protezione ai sensi del comma 7, art 94, si attendono le indicazioni della Regione Emilia-Romagna per la loro delimitazione.</p> <p>Le aree di tutela delle sorgenti di pianura costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.</p>
<p>Pozzi acquedottistici in servizio e zone di rispetto (Rif. norm.: D.Lgs. 3 aprile 2006. N. 152 art. 94)</p>		<p>Si tratta di pozzi dove l'acqua prelevata viene destinata al consumo umano ed erogata a terzi, mediante impianto di acquedotto che riveste carattere di pubblico interesse. Viene altresì individuata la zona di rispetto che ai sensi del comma 6, dell'art 94, del D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152, in mancanza di specifica individuazione da parte della Regione Emilia-Romagna, ha un'estensione di 200 mt di raggio dal punto di captazione.</p> <p>I pozzi acquedottistici in servizio e le relative zone di rispetto costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.</p>
<p>Pozzi acquedottistici fuori servizio e zone di rispetto (Rif. norm.: D.Lgs. 3 aprile 2006. N. 152 art. 94)</p>		<p>Si tratta di pozzi dove non vi è più prelievo di acqua.</p> <p>Per questi pozzi è comunque individuata la zona di rispetto che ai sensi del comma 6, dell'art 94, del D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152, in mancanza di specifica individuazione da parte della Regione Emilia-Romagna, ha un'estensione di 200 mt di raggio dal punto di captazione.</p> <p>I pozzi acquedottistici fuori servizio e le relative zone di</p>

		rispetto costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.
Elementi di infrastrutturazione antropica - Acquedotto di Ridracoli - Oleodotto - Metanodotto - Elettrodotti	Sono elementi infrastrutturali che, pur se caratterizzati da un elevato livello di tutela urbanistica o dalla imposizione di servitù, possono essere oggetto di modifiche del tracciato, laddove le condizioni e i costi lo consentano. Questi elementi costituiscono elementi di criticità mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.	
ELEMENTI DI CRITICITA' LIEVEMENTE CONDIZIONANTI PER LE TRASFORMAZIONI DEI SUOLI A FINI INSEDIATIVI (colore giallo)		
Tutele e vincoli di natura storico-culturale - tavola VAL.2.1		
Insedimenti urbani storici e strutture insediative storiche non urbane		Sono gli insediamenti urbani storici e le strutture insediative storiche non urbane individuate al PTCP. Gli insediamenti urbani storici e le strutture insediative storiche non urbane costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.
Viabilità storica extraurbana		Le strade storiche extraurbane corrispondono ai tracciati della rete viaria, di impianto storico, ancora funzionanti e utilizzabili, che possiedono anche un valore paesaggistico. La viabilità storica extraurbana costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.

<p>Tracciato della ex ferrovia Rimini-San Marino</p>		<p>Questo elemento infrastrutturale si sviluppa lungo un esteso tracciato che attraversa il centro urbano di Rimini ed è indicato come elemento storico-testimoniale dal PTCP.</p> <p>Il tracciato della ex ferrovia Rimini-San Marino costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.</p>
<p>Tracciato del canale storico Fossa Viserba</p>		<p>Questo elemento caratteristico del territorio e della rete idrografica riminese, è presente solo per un breve tratto a ridosso del confine occidentale del comune ed è indicato come elemento storico-testimoniale dal PTCP.</p> <p>Il tracciato del Canale storico Fossa Viserba costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi produttivi, commerciali, terziari.</p>
<p>Tutele e vincoli di natura paesaggistico-ambientale - tavola VAL.2.2</p>		
<p>Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica (art.5.7 PTCP)</p>	<p>Le zone urbanizzate in ambito costiero e gli ambiti di qualificazione dell'immagine turistica costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Porzioni inedificate di superficie complessiva superiore a 8000 mq (art. 5.7 PTCP)</p>	<p>Nelle aree libere intercluse ricadenti nelle zone urbanizzate in ambito costiero aventi carattere di continuità di superficie superiore a 8.000 mq sono consentiti interventi di nuova edificazione. La superficie complessivamente investita dagli interventi non potrà essere comunque superiore al 40% dell'intera area destinando la rimanente superficie alla realizzazione di dotazioni territoriali di cui al Capo A-V della LR 20/2000, con priorità, di norma, per gli interventi e funzioni con limitate esigenze edificatorie. Il Comune potrà consentire l'utilizzo del sottosuolo dell'area destinata a dotazioni territoriali per interventi di iniziativa privata purchè convenzionati e volti ad ampliare o articolare l'offerta dei servizi assicurati alla generalità dei cittadini in riferimento a</p>	

	<p>quanto disposto all'Art. A-6 LR 20/2000.</p> <p>Le porzioni in edificate di superficie complessiva superiore a 8000 mq costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>Ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica (art.5.7 c.3 PTCP)</p>	<p>In queste aree il PTCP incentiva l'accorpamento degli edifici a destinazione ricettiva-turistica finalizzato al recupero ed incremento di spazi comuni di soggiorno all'aperto, verde privato, servizi di pubblico interesse e/o pubblici all'interno di progetti di riqualificazione del tessuto urbano. E' ammesso l'incremento del volume esistente comunque non superiore al 20%, ponderato da cinque criteri valutativi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - condizioni urbane di fatto; - grado di riqualificazione richiesto all'intervento privato; - relazione inversa alla densità edilizia esistente; - relazione diretta alla dimensione dell'area oggetto dell'intervento. - grado di coordinamento e rapporto con progetti e programmi di arredo urbano e miglioramento della mobilità. <p>Le aree libere intercluse ricadenti nelle zone urbanizzate in ambito costiero aventi carattere di continuità di superficie inferiore a 8.000 mq possono essere destinate a: - zone prevalentemente alberate ed allestite a verde, con attrezzature per attività per il tempo libero; - dotazioni territoriali di cui al Capo A-V della L.R. 20/2000, con priorità, di norma, per gli interventi e funzioni rivolte all'utenza turistica e con limitate esigenze edificatorie.</p> <p>Gli ambiti di riqualificazione dell'immagine turistica costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>
<p>SIC - Siti di importanza comunitaria (art. 1.5 PTCP - Area Torriana, Montebello, fiume Marecchia)</p>	<p>I SIC sono nodi ecologici caratterizzati da rilevanti elementi di naturalità e biodiversità.</p> <p>I SIC costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per le previsioni insediative residenziali e per gli usi sensibili (scolastici, sanitari, ecc....)</p>
<p>Progetto di valorizzazione ambientale (art.1.6 PTCP)</p>	<p>Il PTCP prevede il ricorso ai progetti di valorizzazione ambientale al fine di promuovere <i>“la realizzazione a livello locale e intercomunale di progetti di valorizzazione naturalistica-ambientale e storico-culturale con particolare riferimento all'ambito costiero”</i>, con particolare riferimento per i <i>“Varchi a mare”</i> e per la <i>“Città delle Colonie”</i>.</p> <p>Il progetto di valorizzazione ambientale costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>

Paleofalesia	<p>E' così indicata l'antica linea di costa che, in alcuni punti, presenta ancora caratteristiche geomorfologiche interessanti, soprattutto dal punto di vista paesaggistico.</p> <p>La paleofalesia costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Strade panoramiche (art. 5.9 PTCP)	<p>Le strade panoramiche costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Tutele e vincoli relativi alla sicurezza e vulnerabilità del territorio - tavola VAL.2.3		
Impianti tecnologici	<p>Gli impianti tecnologici costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
Aree di tutela delle sorgenti di pianura (Rif. norm : PTCP 2007 - art. 3.2 comma 7)	<p>Ai fini della salvaguardia delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano, si fa riferimento al PTCP e al Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 ed in particolare all'art. 94, dove vengono individuate tre zone di salvaguardia con diversi gradi di tutela per la risorsa idrica. Per quanto riguarda le zone di tutela assoluta e di rispetto occorrerà riferirsi direttamente a quanto previsto già nel medesimo articolo, mentre per la zona di protezione ai sensi del comma 7, art 94, si attendono le indicazioni della Regione Emilia-Romagna per la loro delimitazione.</p> <p>Le aree di tutela delle sorgenti di pianura costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi residenziali o sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...).</p>	
Pozzi acquedottistici in servizio e zone di rispetto (Rif. norm.: D.Lgs. 3 aprile 2006. N. 152 art. 94)	<p>Si tratta di pozzi dove l'acqua prelevata viene destinata al consumo umano ed erogata a terzi, mediante impianto di acquedotto che riveste carattere di pubblico</p>	

	<p>interesse. Viene altresì individuata la zona di rispetto che ai sensi del comma 6, dell'art 94, del D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152, in mancanza di specifica individuazione da parte della Regione Emilia-Romagna, ha un'estensione di 200 mt di raggio dal punto di captazione.</p> <p>I pozzi acquedottistici in servizio e le relative zone di rispetto costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi residenziali o sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...).</p>	
<p>Pozzi acquedottistici fuori servizio e zone di rispetto (Rif. norm.: D.Lgs. 3 aprile 2006. N. 152 art. 94)</p>	<p>Si tratta di pozzi dove non vi è più prelievo di acqua.</p> <p>Per questi pozzi è comunque individuata la zona di rispetto che ai sensi del comma 6, dell'art 94, del D. Lgs 3 aprile 2006 n. 152, in mancanza di specifica individuazione da parte della Regione Emilia-Romagna, ha un'estensione di 200 mt di raggio dal punto di captazione.</p> <p>I pozzi acquedottistici fuori servizio e le relative zone di rispetto costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi residenziali o sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...).</p>	
<p>Aree di ricarica indiretta della falda - ARI (art. 3.5 PTCP)</p>	<p>Le aree di ricarica indiretta della falda sono caratterizzate da una minor relazione tra superficie e falda sottostante, e da maggiori tempi necessari alle acque per raggiungere la stessa falda o acquiferi anche distanti dal punto di infiltrazione.</p> <p>Le aree di ricarica indiretta della falda (ARI) costituiscono</p>	

	<p>elementi di criticità lievemente condizionanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi per usi residenziali o sensibili (strutture scolastiche, strutture sanitarie, ecc...).</p>	
<p>Bacini imbriferi - BI (art. 3.5 PTCP)</p>	<p>Sono così indicate quelle porzioni di territorio che convogliano, attraverso i corsi d'acqua (torrenti e fiumi) che costituiscono il reticolo idrografico, le acque meteoriche, ad un determinato corpo d'acqua di recapito.</p> <p>I bacini imbriferi costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Classe 2: acclività compresa tra 10 e 15 gradi</p>	<p>Pur non essendo un fattore di instabilità del territorio, l'acclività è di per sé un elemento di criticità per quanto concerne le potenzialità insediative.</p> <p>La Classe 2 (da 10° a 15°) di inclinazione dei terreni costituisce elemento di criticità lievemente condizionante per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Instabilità versanti : - Depositi eluvio-colluviali e antropici (art. 4.1 comma 12 PTCP)</p>	<p>Corrispondono a coltri di materiale detritico, generalmente fine (frammenti di roccia, sabbie, limi e peliti) prodotto da alterazione "in situ" o selezionato dall'azione mista delle acque di ruscellamento e della gravità (subordinata) o per attività dell'uomo.</p> <p>I depositi eluvio-colluviali e antropici costituiscono elementi di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	
<p>Delimitazione della fascia di territorio con probabilità di inondazione corrispondente a piene con tempi di ritorno fino a 500 anni (art. 10)</p>	<p>La delimitazione della fascia di territorio con probabilità di inondazione descrive l'areale col quale si indica l'estensione massima raggiunta da una piena con tempi di ritorno di 500 anni, intendendo con questo, la possibilità che tale evento si ripeta con cadenza cinquecentennale.</p> <p>La fascia così delimitata costituisce elemento di criticità lievemente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi.</p>	

Per verificare la compatibilità delle previsioni di PSC (siano esse derivanti da previsioni del PRG previgente non attuate, ovvero nuove indicazioni di potenziale urbanizzazione), è stata costruita una cartografia (tavole VAL.1.1 e VAL.1.2) che articola gli elementi derivabili dal Quadro Conoscitivo in base al fatto che rappresentino elementi di criticità escludenti o condizionanti per le trasformazioni del territorio a fini insediativi.

Le tavole VAL.1.1 e VAL.1.2 "**Sintesi dei condizionamenti alle trasformazioni**" sono di fondamentale importanza, nell'ambito del processo di pianificazione, se, come in questo caso, si assegna alla ValSAT un ruolo **di interazione con l'attività pianificatoria e non di semplice validazione a posteriori delle scelte di piano**.

Il confronto è stato effettuato utilizzando lo strumento del **GIS (geographic information system)** che consente di individuare le condizioni all'attuazione della

pianificazione, con l'ausilio di una matrice di incrocio delle informazioni.

Il risultato è una cartografia denominata "VAL.1 - Sintesi dei condizionamenti alle trasformazioni" articolata in due tavole:

- VAL.1.1 - Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali,
- VAL.1.2 - Condizionamenti alle trasformazioni degli ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali.

In questa cartografia di sintesi, la localizzazione di tutti gli ambiti potenzialmente interessabili da nuove urbanizzazioni indicati dal PSC viene incrociato con gli elementi di criticità considerati escludenti o condizionanti per le trasformazioni del territorio a fini insediativi, che ovviamente assumono un peso diverso, ai fini dell'escludibilità o del condizionamento, a seconda che debbano essere riferiti ad (e quindi incrociati con) ambiti per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali o ambiti per nuovi insediamenti produttivi, terziari, commerciali.

Ai fini della verifica di compatibilità, sono stati considerati solo gli ambiti che nel PSC hanno potenzialità edificatorie. Non sono cioè stati considerati gli ambiti per i quali vi sono esplicite indicazioni alla non edificabilità (ANS_C - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni non edificabili), ancorchè nella tavola e nella matrice di compatibilità anche gli ambiti ANS_C siano stati rappresentati ed "incrociati" al fine di poterli eventualmente considerare a fini edificatori, ancorchè con destinazioni per dotazioni territoriali.

La verifica di compatibilità è stata effettuata, in particolare, per le seguenti tipologie di ambiti:

- **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti residenziali e/o dotazioni territoriali:**
 - ANS_A Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali
 - ANS_B Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali
- **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi, terziari e commerciali:**
 - ASP_NA Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri
 - ASP_NB Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari

Nella tavola, il territorio è rappresentato con i colori rosso, arancio, giallo e verde, in base al fatto che siano presenti elementi di criticità escludenti od elementi di criticità condizionanti per le trasformazioni del territorio a fini insediativi. La rappresentazione del risultato dell'incrocio, in corrispondenza degli ambiti del PSC, viene fatta in modo da far risaltare graficamente il colore dell'articolazione suddetta, così da evidenziare le criticità.

La cartografia è stata costruita in modo da risultare immediatamente espressiva, avendo scelto di rappresentare con i colori del semaforo (rosso, arancio/giallo, verde), i gradi dell'articolazione precedentemente descritta, volendo segnalare, con un linguaggio apprezzabile anche dai non addetti ai lavori, la presenza di elementi di criticità escludenti o di elementi di criticità condizionanti (a vario grado di

condizionamento) o l'assenza degli stessi.

E' evidente come questa cartografia e l'articolazione che essa propone, abbia guidato in modo diretto l'attività di pianificazione, non potendosi proporre ambiti totalmente rappresentati con il colore rosso, senza aver parallelamente evidenziato la necessità di rimuovere, laddove sia possibile, gli elementi di criticità escludenti riconosciuti presenti, ovvero senza aver precisato che si tratta di situazioni derivanti dalla pianificazione previgente, oggetto di pianificazione attuativa in corso di approvazione e quindi non modificabili dallo strumento in corso di redazione.

Il percorso di avvicinamento al PSC, ha già escluso, sulla base degli esiti della Valsat preliminare, gli ambiti che ricadevano integralmente in ambiti interessanti da elementi di criticità che ne precludevano l'edificazione, con la sola eccezione per alcuni ambiti derivanti dalla pianificazione previgente, oggetto di pianificazione attuativa in corso di approvazione e quindi non modificabili dallo strumento in corso di redazione.

Le nuove previsioni di PSC non presentano quindi criticità che non possano essere rimosse o mitigate o compensate ovvero non presentano criticità così estese da precludere l'utilizzazione dell'ambito a fini insediativi.

La tavola rappresenta il territorio secondo l'articolazione seguente:

- **Elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti (colore rosso).** Il PSC non individua nuovi ambiti totalmente interessati da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti. Si tratta per lo più di situazioni in cui una porzione dell'ambito è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti ma l'estensione di tali criticità non risulta così rilevanti da precluderne l'utilizzazione a fini insediativi. Sono presenti alcuni ambiti con criticità di tipo escludente, ma si tratta di ambiti derivanti dalla pianificazione previgente, oggetto di pianificazione attuativa in corso di approvazione e quindi non modificabili dallo strumento in corso di redazione.;
- **Elementi di criticità che generano condizionamenti mediamente rilevanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi (colore arancio).** Il PSC individua alcuni ambiti ove sono presenti condizionamenti che, pur se mediamente rilevanti, non precludono la trasformazioni dei suoli a fini insediativi, ma impongono la necessità di specifiche mitigazioni/compensazioni.
- **Elementi di criticità che generano condizionamenti limitatamente rilevanti per le trasformazioni dei suoli a fini insediativi (colore giallo).** Il PSC individua alcuni ambiti ove sono presenti condizionamenti soprattutto per la progettazione, ma che non costituiscono pregiudizio per l'edificazione.
- **Aree non interessate da elementi di criticità significativi (colore verde).** Il PSC individua ambiti o porzioni di ambiti che non presentano condizionamenti di tipo escludente o condizionante, ancorché possano comunque essere interessati da elementi di criticità che impongono l'adozione di cautele nell'esecuzione degli interventi.

Con particolare riferimento ai comparti non attuati del previgente PRG, la sovrapposizione fra l'articolazione sopra descritta e le previsioni del PRG non attuate, sviluppata in sede di ValSAT preliminare, ha consentito di evidenziare le situazioni di maggiore criticità, la cui conferma avrebbe comportato problemi difficilmente superabili in fase attuativa. Ciò ha consentito di escludere dalla pianificazione quei comparti che risultavano totalmente o significativamente interessati da elementi di criticità escludenti

per le trasformazioni dei suoli per fini insediativi, a meno dei casi oggetto di pianificazione attuativa in corso di approvazione, che non possono quindi essere modificati dallo strumento in corso di redazione.

La tavola di VAS-VaISAT ha orientato le scelte operate dal PSC ed è quindi naturale che le principali opzioni progettuali che il PSC individua come “ambiti potenziali per nuovi insediamenti” (ANS_A, ANS_B, ASP_NA, ASP_NB), ricadano su porzioni di territorio, che rispondono ad un doppio requisito:

- sono state ritenute urbanisticamente idonee ad ospitare le funzioni previste,
- non risultano interessate, se non in forma marginale o comunque in modo non particolarmente rilevante, da elementi di criticità escludenti o condizionanti ovvero lo sono solo in parte, così da produrre un condizionamento parziale.

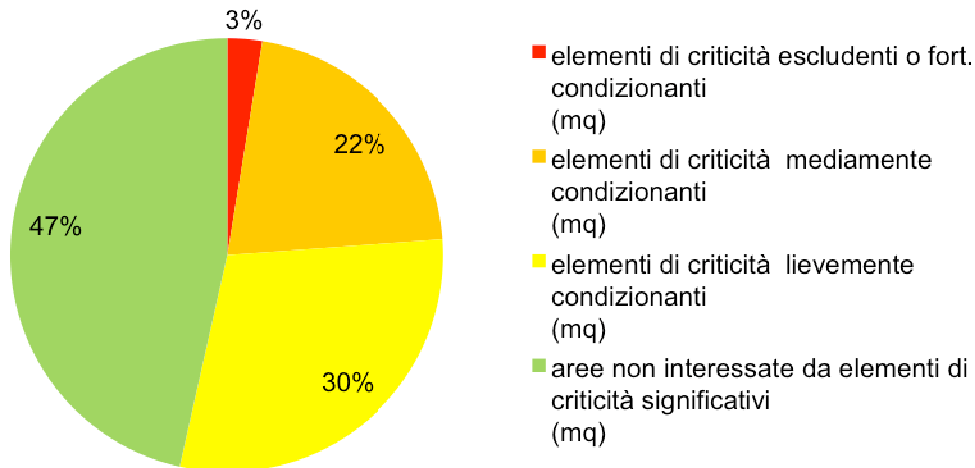
La sovrapposizione fra l'articolazione della tavola della VAS_VaISAT e gli “ambiti potenziali per nuovi insediamenti” del PSC, evidenzia che:

- il 48% degli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali (ANS_A)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.
- il 59% degli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali (ANS_B)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.
il 66% degli **Ambiti da riqualificare (AR)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.
- il 36% degli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri (ASP_NA)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.
- il 71% degli **Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari (ASP_NB)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.
- il 71% delle **Grandi funzioni sovracomunali (Poli funzionali)** del PSC deriva dalla conferma di previsioni insediative residenziali del previgente PRG.

Più in dettaglio, in base alla matrice di incrocio fra ambiti perimetrati dal PSC ed elementi di criticità, si evidenzia che:

- con riferimento agli

Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali (ANS_A):



- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**
La maggior parte degli ambiti (14 ambiti, sui 23 individuati dal PSC) è interessata marginalmente da elementi escludenti o fortemente condizionanti (per meno del 16 % della superficie). Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano essere compensati/mitigati.
La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.652.000 mq di superficie territoriale complessivamente investita da ambiti per potenziali nuovi insediamenti prevalentemente residenziali, solo il 3% della superficie è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti e, di questa, circa la metà deriva da previsioni del PRG previgente.
- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**
Quattro ambiti (sui 23 ambiti individuati dal PSC) sono interessati per oltre il 85% della loro superficie da elementi di criticità mediamente condizionanti.
Si tratta in particolare di ambiti interessati da:
 - Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4),
 - Concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione (Rif. norm.: provvedimenti di concessione ministeriale, regionale o provinciale riferiti alle singole concessioni)
 Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.
La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.652.000 mq di superficie

territoriale complessivamente interessata da ambiti per potenziali nuovi insediamenti prevalentemente residenziali, solo il 22% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e, di questa, circa la metà deriva da previsioni del PRG previgente.

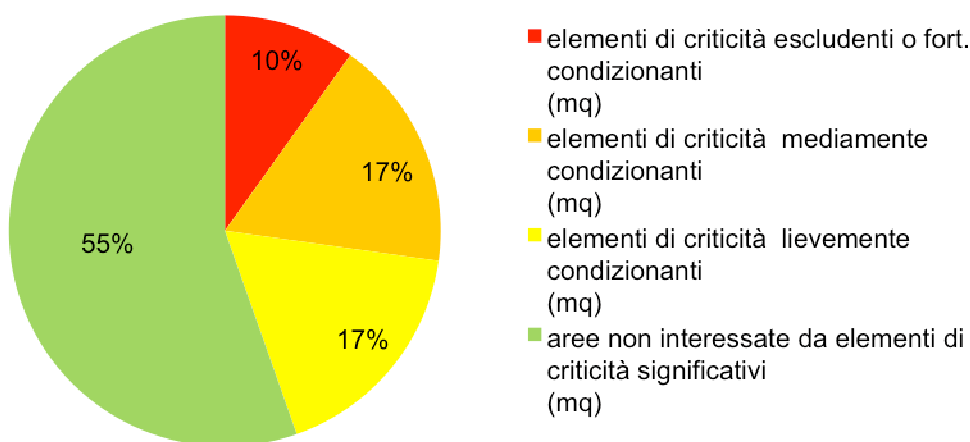
- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**

Quattro ambiti (sui 23 ambiti individuati dal PSC) sono interessati diffusamente (oltre 80% della loro superficie) da elementi di criticità lievemente condizionanti ed altri 5 sono interessati da elementi di criticità lievemente condizionanti per oltre la metà della superficie dell'ambito, quindi con modesti condizionamenti che potranno tradursi in prescrizioni normative.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.652.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti per potenziali nuovi insediamenti prevalentemente residenziali, solo il 30% della superficie è interessata da elementi di criticità lievemente condizionanti e, di questa, poco più di un terzo deriva da previsioni del PRG previgente.

-
- con riferimento agli

Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali (ANS_B):



- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**

Nessun ambito (sui 31 ambiti individuati dal PSC) è interessato al 100% della superficie da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti. Solo tre risultano interessati, per oltre il 75% della superficie, da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti.

Si tratta in particolare di ambiti interessati da:

- Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (PTCP)
- Vincolo di rispetto cimiteriale
- Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale (art. 5.3 PTCP)

Un altro ambito è interessato da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti per oltre la metà della superficie dell'ambito.

Per gli ambiti con una percentuale rilevante di superficie interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti, si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad una verifica delle condizioni di fattibilità delle previsioni, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.

Dieci ambiti (sui 31 ambiti individuati dal PSC) sono marginalmente interessati da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti, con percentuali che, in termini di superficie interessata, non superano il 28% della superficie dell'ambito.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.204.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuove dotazioni territoriali, solo il 10% della superficie è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti e, di questa, due terzi derivano da previsioni del PRG previgente.

- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**

Cinque ambiti (sui 31 ambiti individuati dal PSC) sono interessati per più dell'89% della loro superficie da elementi di criticità mediamente condizionanti.

Si tratta in particolare di ambiti interessati da:

- Concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione (Rif. norm.: provvedimenti di concessione ministeriale, regionale o provinciale riferiti alle singole concessioni),
- Aree di ricarica diretta della falda - ARD (art. 3.4),
- Zona di rispetto aeroportuale - Zona C

Un altro ambito è interessato da elementi di criticità mediamente condizionanti, per oltre la metà della superficie dell'ambito.

Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.204.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuove dotazioni territoriali, solo il 17% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e di questa, metà della quale deriva da previsioni del PRG previgente.

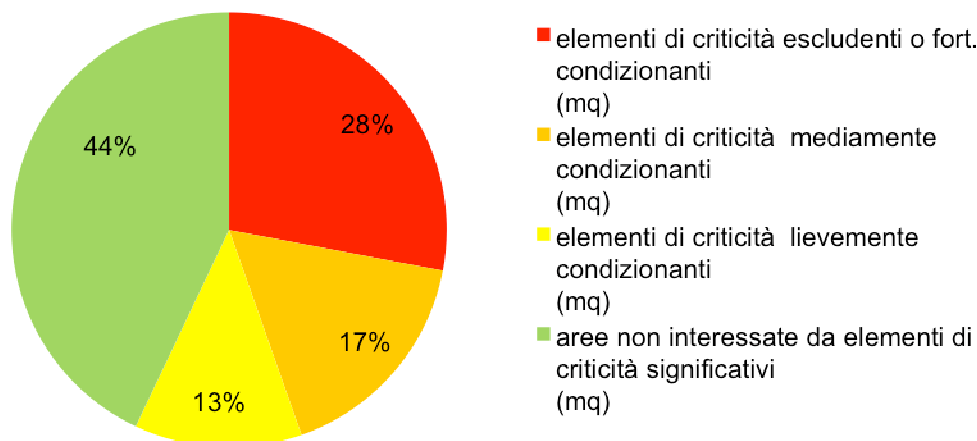
- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**

Un ambito (sui 31 ambiti individuati dal PSC) è interessato al 100% della sua superficie da elementi di criticità lievemente condizionanti ed altri cinque sono interessati da elementi di criticità lievemente condizionanti per oltre la metà della superficie dell'ambito, quindi con modesti condizionamenti che potranno tradursi in prescrizioni normative,.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.204.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuove dotazioni territoriali, solo il 17% della superficie è interessata da elementi di criticità lievemente condizionanti e di questa, metà deriva da previsioni del PRG previgente.

- con riferimento agli

Ambiti da riqualificare (AR)



- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**
Nessun ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato in modo rilevante da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti. Solo uno risulta interessato da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti per circa il 39% della superficie, mentre gli altri tre sono tutti sotto al 15% della superficie. Si tratta in particolare di un ambito interessato da:
 - Aree esondabili (art. 2.3 PTCP)
 - Aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo - ARA (art. 3.3 PTCP)
 - Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 5.4 PTCP)
 Ove siano rilevati elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti, si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad una verifica delle condizioni di fattibilità delle previsioni, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati. La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.158.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti da riqualificare, il 28% della superficie è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti e di questa, due terzi derivano da previsioni del PRG previgente.
- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**
Un ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato per l'87% della propria superficie da elementi di criticità mediamente condizionanti. Si tratta in particolare di un ambito interessato da:
 - Concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione (Rif. norm.: provvedimenti di concessione ministeriale, regionale o provinciale riferiti alle singole concessioni),
 Per questo ambito si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un

approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.

Gli altri ambiti sono interessati da elementi di criticità mediamente per meno del 16% della superficie dell'ambito.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.158.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti da riqualificare, solo il 17% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e, di questa, metà deriva da previsioni del PRG previgente.

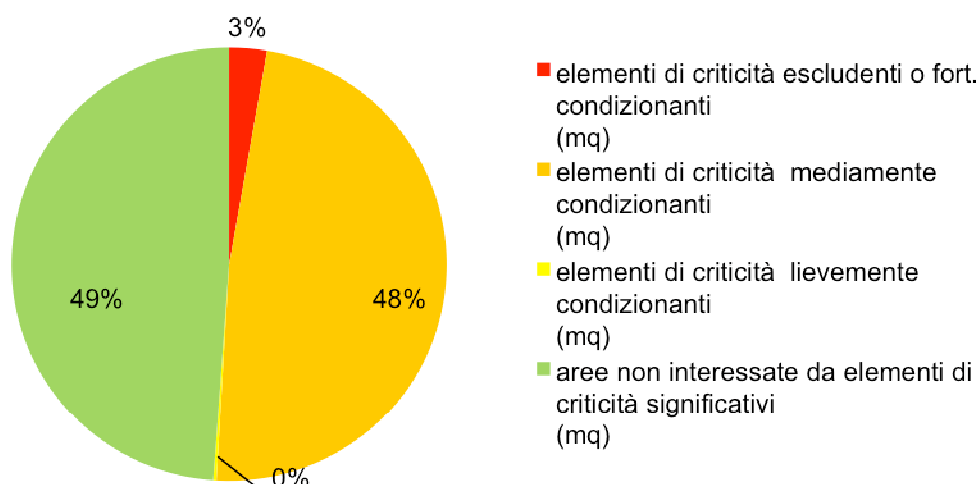
- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**

Un solo ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato in una parte marginale della sua superficie, (20%) da elementi di criticità lievemente condizionanti.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 1.158.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuove dotazioni territoriali, solo il 13% della superficie è interessata da elementi di criticità lievemente condizionanti e di questa, la quasi totalità deriva da previsioni del PRG previgente.

- con riferimento agli

Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri (ASP_NA)



- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**

Nessun ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato in modo rilevante da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti (nessuno è interessato per oltre la metà della superficie dell'ambito).

Due ambiti sono marginalmente interessati da elementi di criticità escludenti o

fortemente condizionanti, con percentuali che, in termini di superficie interessata, non superano il 4% della superficie dell'ambito.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 741.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri, solo il 3% della superficie è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti e, di questa, circa un terzo deriva da previsioni del PRG previgente.

- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**

Un ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato al 100% della propria superficie da elementi di criticità mediamente condizionanti ed un altro è interessato da elementi di criticità mediamente condizionanti per oltre la metà della superficie dell'ambito.

Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 741.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri, il 48% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e, di questa, meno di un quinto deriva da previsioni del PRG previgente.

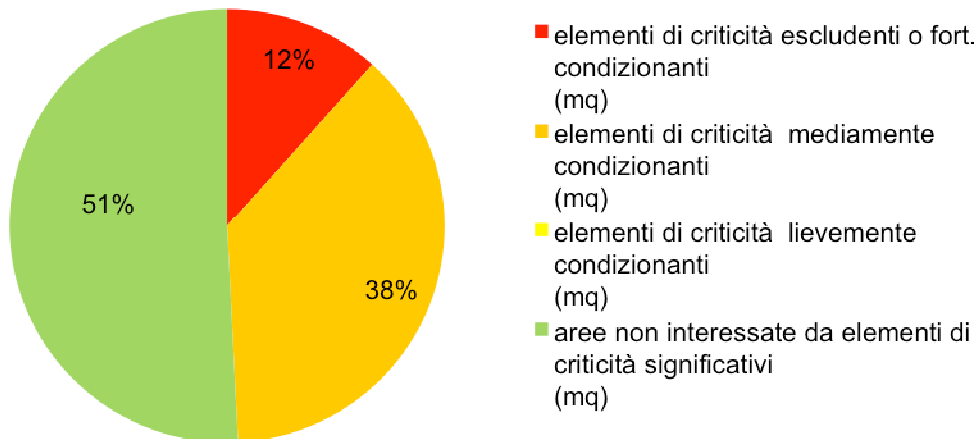
- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**

Nessun ambito (sui 4 ambiti individuati dal PSC) è interessato da elementi di criticità lievemente condizionanti per oltre la metà della superficie dell'ambito.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 741.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri, meno dell'1% della superficie è interessata da elementi di criticità lievemente condizionanti.

- con riferimento agli

Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari (ASP_NB)



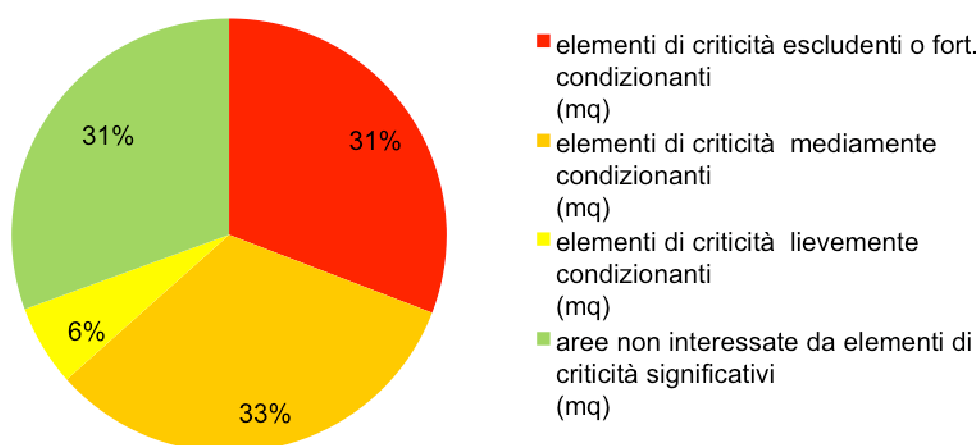
- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**
Nessun ambito (sui 2 ambiti individuati dal PSC) è interessato in modo rilevante da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti.
Due ambiti sono marginalmente interessati da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti, con percentuali che, in termini di superficie interessata, non superano il 13% della superficie dell'ambito.
La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 259.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari, solo il 12% della superficie è interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti e, di questa, la quasi totalità (86%) deriva da previsioni del PRG previgente.
- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**
Un ambito (sui 2 ambiti individuati dal PSC) è interessato pressoché integralmente (99% della superficie) da elementi di criticità mediamente condizionanti e l'altro è interessato da elementi di criticità mediamente condizionanti per il 29% della superficie dell'ambito.
Si tratta in particolare di ambiti interessati da:
- Fascia di tutela della qualità dell'aria (PGQA) ed acustica
Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.
La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 259.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari, il 38% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e, di questa, circa

due terzi derivano da previsioni del PRG previgente.

- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**
Nessun ambito (sui 2 ambiti individuati dal PSC) è interessato da elementi di criticità lievemente condizionanti.

con riferimento alle

Grandi funzioni sovracomunali (APF)



- **nell'incrocio con elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti:**
Un ambito (sui 2 ambiti individuati dal PSC) è, in linea torica, interessato (al 55% della superficie) da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti (Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua (art. 2.2 PTCP)). Si tratta in realtà di una parte dell'ambito che include il porto canale e il porto turistico che non deve ovviamente essere considerato ai fini della pesatura della valsat.
L'altro ambito non risulta invece interessato da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti
La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 628.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da "Grandi funzioni sovracomunali", il 31% della superficie è, in linea torica, interessata da elementi di criticità escludenti o fortemente condizionanti ma, come già detto, si tratta di elementi che non costituiscono un vero e proprio condizionamento.
- **nell'incrocio con elementi di criticità mediamente condizionanti:**
Un ambito (sui 2 ambiti individuati dal PSC) è interessato per il 40% della propria superficie da elementi di criticità mediamente condizionanti e l'altro è interessato da elementi di criticità mediamente condizionanti per il 23% della superficie dell'ambito.
Per questi ambiti si dovrà procedere, in sede di redazione del POC, ad un approfondimento dei condizionamenti all'intervento, in relazione alla tipologia di

elementi di criticità individuati, in modo da valutare se gli elementi di criticità presenti possano inibire o meno la previsione insediativa o se possano essere compensati/mitigati.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 628.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da “Grandi funzioni sovracomunali”, il 33% della superficie è interessata da elementi di criticità mediamente condizionanti e, di questa, circa due terzi derivano da previsioni del PRG previgente.

- **nell'incrocio con elementi di criticità lievemente condizionanti:**

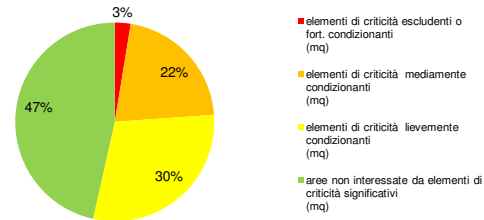
Nessun ambito (sui 2 indicati dal PSC) è interessato da elementi di criticità lievemente condizionanti per oltre l'11% della superficie dell'ambito.

La matrice mette in evidenza che su un totale di circa 628.000 mq di superficie territoriale complessivamente interessata da “Grandi funzioni sovracomunali”, solo il 6% della superficie è interessata da elementi di criticità lievemente condizionanti e, di questa, circa metà deriva da previsioni del PRG previgente.

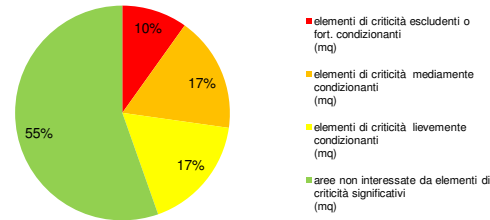
CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI DEGLI AMBITI POTENZIALI PER NUOVI INSEDIAMENTI RESIDENZIALI E/O DOTAZIONI TERRITORIALI

ambito (rif. tavola)	Tipo ambito	superficie ambito (mq)	superficie ambito già prevista da PRG %	superficie ambito già prevista da PRG (mq)	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti %	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti (mq)	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti % in PRG	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti (mq in PRG)	elementi di criticità mediamente condizionanti %	elementi di criticità mediamente condizionanti (mq)	elementi di criticità mediamente condizionanti % in PRG	elementi di criticità mediamente condizionanti (mq in PRG)	elementi di criticità lievemente condizionanti %	elementi di criticità lievemente condizionanti (mq)	elementi di criticità lievemente condizionanti % in PRG	elementi di criticità lievemente condizionanti (mq in PRG)	aree non interessate da elementi di criticità significativi %	aree non interessate da elementi di criticità significativi (mq)	aree non interessate da elementi di criticità significativi % in PRG	aree non interessate da elementi di criticità significativi (mq in PRG)
	ANS_A	1651680	48%	790283	3%	43407	54%	23546	22%	355781	47%	166855	30%	497551	40%	200183	47%	778665	51%	399699
	ANS_B	1203736	59%	705072	10%	118509	65%	76522	17%	208389	52%	108419	17%	208389	47%	97383	55%	665156	64%	422747
	ANS_C	954280	36%	343252	81%	769338	34%	258558	9%	88025	24%	21281	6%	54422	85%	46054	6%	55269	31%	17359
	AR	1158525	66%	764698	28%	329246	67%	219429	17%	195191	53%	104045	13%	146430	95%	138890	44%	504968	60%	302334

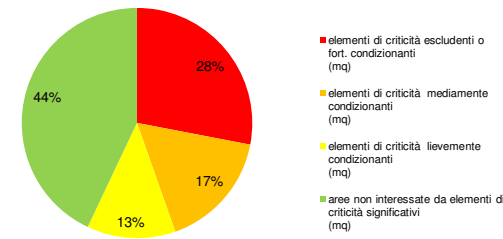
Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali (ANS_A)



Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali (ANS_B)



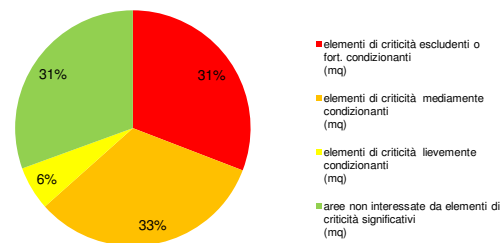
Ambiti da riqualificare (AR)



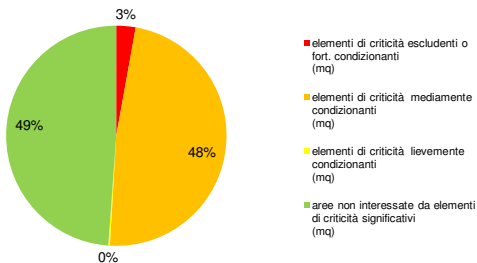
CONDIZIONAMENTI ALLE TRASFORMAZIONI DEGLI AMBITI POTENZIALI PER NUOVI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI, TERZIARI E COMMERCIALI

ambito (rif. tavola)	Tipo ambito	superficie ambito (mq)	superficie ambito già prevista da PRG %	superficie ambito già prevista da PRG (mq)	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti %	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti (mq)	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti % in PRG	elementi di criticità escludenti o fort. condizionanti (mq in PRG)	elementi di criticità mediamente condizionanti %	elementi di criticità mediamente condizionanti (mq)	elementi di criticità mediamente condizionanti % in PRG	elementi di criticità mediamente condizionanti (mq in PRG)	elementi di criticità lievemente condizionanti %	elementi di criticità lievemente condizionanti (mq)	elementi di criticità lievemente condizionanti % in PRG	elementi di criticità lievemente condizionanti (mq in PRG)	aree non interessate da elementi di criticità significativi %	aree non interessate da elementi di criticità significativi (mq)	aree non interessate da elementi di criticità significativi % in PRG	aree non interessate da elementi di criticità significativi (mq in PRG)
	APF	628236	71%	447000	31%	193794	64%	124715	33%	204565	66%	135032	6%	37834	51%	19218	31%	192043	87%	168035
	ASP_NA	741400	36%	264509	3%	20802	35%	7339	48%	356821	15%	54201	0%	1713			49%	362064	56%	202969
	ASP_NB	259423	71%	185016	12%	30150	86%	26073	38%	97481	65%	63356					51%	131792	73%	95587

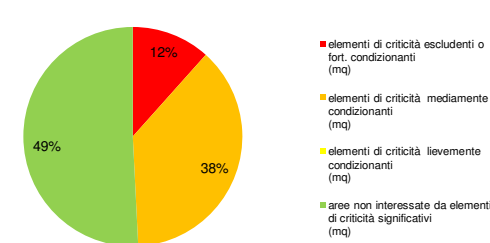
Grandi funzioni sovracomunali (APF)



Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri (ASP_NA)



Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente terziari (ASP_NB)



1.7 LE SCHEDE RICOGNITIVE DEGLI AMBITI DEL PSC

Per ciascuno degli ambiti ANS - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali e per nuove dotazioni territoriali, AR - Ambiti da riqualificare, ASP - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi prevalentemente manifatturieri o terziari e APF-Grandi funzioni sovracomunali (Poli funzionali) del PSC che, in base a considerazioni di carattere urbanistico-territoriale, sono stati individuati come ambiti di possibile localizzazione di nuovi insediamenti residenziali e/o di servizio o di nuovi insediamenti produttivi è stata predisposta una **Scheda ricognitiva** che riporta, oltre ad una breve descrizione e localizzazione dell'ambito:

- i fattori di **COERENZA URBANISTICA**,
- la **STIMA DEL CARICO URBANISTICO**,
- una valutazione sull'**ACCESSIBILITA'**,
- i **RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**,
- una valutazione sulle **RETI TECNOLOGICHE** utilizzabili,
- le **CRITICITA' AMBIENTALI** eventualmente presenti, ed in particolare:
 - CRITICITA' ACUSTICHE,
 - CRITICITA' ATMOSFERICHE,
 - CRITICITA' IDROGEOLOGICHE,
 - CRITICITA' SISMICHE,
 - CRITICITA' PAESAGGISTICHE,
 - CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE,

evidenziando, laddove necessario, gli eventuali impatti e l'indicazione per la realizzazione di opere di mitigazione o di opere finalizzate alla sostenibilità ambientale degli insediamenti, in relazione alle criticità individuate (misure per impedire o ridurre gli impatti negativi).

Le Schede ricognitive sono parte integrante del presente Rapporto Ambientale.

2. IL PIANO DI MONITORAGGIO DEL PSC E GLI INDICATORI PER IL MONITORAGGIO

Ai sensi dell'art. 5 della LR 20/2000 e dell'art. 18 del D. Lgs 4/2008, il Comune deve provvedere al monitoraggio dell'attuazione del PSC e dei suoi effetti sui sistemi ambientali e territoriali, verificando il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive.

Con riferimento all'Atto di indirizzo e coordinamento (Del. Cons.Reg. 4 aprile 2001, n.173) la ValSAT deve inoltre definire "gli indicatori necessari al fine di predisporre un sistema di monitoraggio degli effetti del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi".

All'interno del processo di ValSAT, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni.

Nell'approccio metodologico utilizzato, la ValSAT è considerata come processo dinamico e, quindi, migliorativo con possibili ottimizzazioni degli strumenti, anche in funzione del monitoraggio e delle valutazioni future.

Il Piano di monitoraggio del PSC consiste:

- nella definizione delle finalità del monitoraggio,
- nella definizione della cadenza temporale del monitoraggio e delle azioni propedeutiche allo stesso e nella definizione delle modalità e di svolgimento del monitoraggio e della raccolta dei dati,
- nella definizione dei set di indicatori per il monitoraggio.

Sono di seguito richiamati i diversi elementi che costituiscono i contenuti del presente Piano di monitoraggio del PSC.

Finalità del monitoraggio del PSC:

La finalità del presente Piano di monitoraggio del PSC, è quella di verificare la validità delle scelte adottate mediante riscontri oggettivi che derivano dal raggiungimento o meno degli obiettivi perseguiti dalla pianificazione, facendo ricorso al set di indicatori del monitoraggio individuati dal PSC.

Cadenza del monitoraggio del PSC e modalità di svolgimento:

Il monitoraggio deve essere effettuato in occasione di ciascun POC, successivo al primo, che preveda l'utilizzazione di una quota del dimensionamento residenziale o produttivo, avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali. Le risorse necessarie per

la realizzazione e gestione del monitoraggio saranno definite da uno specifico atto di indirizzo per la formazione del POC.

Al fine di garantire la possibilità di effettuare il monitoraggio, il Comune dovrà organizzare il proprio Sistema Informativo Territoriale al fine di mantenere aggiornati annualmente una serie di dati di base, funzionali agli indicatori per il monitoraggio.

Indicatori per il monitoraggio del PSC

Gli indicatori per il monitoraggio del piano 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. Essi devono essere in grado di rappresentare al meglio gli effetti delle politiche e delle azioni del Piano in rapporto alle componenti strutturali dell'ambiente e del territorio, per consentire nel tempo una valutazione della efficacia e della sostenibilità delle scelte insediative.

Nell'identificare tali indicatori occorre tenere in debita considerazione le specificità del territorio allo studio, in quanto devono essere il più possibile espressivi dell'evoluzione degli elementi strutturali del sistema ambientale, del sistema insediativo e di quello socio-economico.

In base agli elementi di conoscenza acquisiti sulle fonti e sui fenomeni da monitorare, si è valutato quali indicatori rispondessero ai seguenti requisiti specifici:

- reperibilità, completezza, aggiornamento, operabilità e affidabilità dei dati necessari alla costruzione degli indicatori e alla loro parametrizzazione;
- capacità di rappresentare lo stato e l'evoluzione dell'ambiente e del territorio;
- possibilità di utilizzare gli indicatori per rappresentare e misurare l'efficacia delle specifiche politiche dei PSC;
- possibilità di integrare la griglia degli indicatori con altri strumenti interpretativi e valutativi.

Riuscire a mantenere una stretta relazione tra obiettivi - politiche - azioni contenute nel PSC (che rappresentano le principali strategie di risposta ai problemi/criticità riscontrati nel territorio in esame) ed il set di indicatori utilizzati in sede di Valsat, permette in definitiva di consolidare l'impianto complessivo del lavoro e di rendere credibile il compito di verificare nel tempo l'andamento delle trasformazioni indotte dal Piano.

Gli indicatori proposti di seguito sono riconducibili a due diverse categorie:

- gli indicatori che sono espressione diretta dell'attuazione delle scelte di piano
- gli indicatori influenzati da fattori non direttamente riconducibili alle scelte del piano.

Per indicatori "diretti" si intendono quelli che testimoniano il processo d'attuazione delle scelte di piano che hanno come finalità prevalente la sostenibilità ambientale. Gli strumenti necessari per il raggiungimento dei risultati monitorati da questi indicatori sono sostanzialmente quelli della pianificazione e gestione del territorio: PSC, POC, RUE, PUA, ecc. Ne consegue che per ogni strumento urbanistico coinvolto si dovranno definire gli indicatori pertinenti e gli obiettivi parziali rapportati ai tempi d'attuazione del piano.

Per indicatori "indiretti" si intendono quelli che registrano i miglioramenti della qualità

ambientale secondo parametri di carattere generale e che dipendono solo in parte dalle scelte di pianificazione urbanistica. La presenza di questi indicatori, che non presentano correlazioni dirette con gli ambiti d'intervento dei PSC, fornisce tuttavia alle amministrazioni degli strumenti multidisciplinari per individuare azioni che concorrono a migliorare l'efficacia delle scelte di sostenibilità contenute nella strumentazione urbanistica. Al tempo stesso mettono in risalto, nel caso di eventuali riscontri negativi, i settori ed i temi rispetto ai quali è opportuno rafforzare le strategie di piano.

Gli indicatori proposti di seguito vanno intesi come una "lista aperta" in grado di recepire ulteriori contributi e proposte da parte dei soggetti che concorreranno al processo di approvazione dello strumento urbanistico.

L'aggiornamento degli indicatori avverrà in occasione di ciascun POC successivo al primo, aggiornando ed integrando, eventualmente, ove necessario, le basi conoscitive e l'eventuale VAS specifica.

In sede di adeguamento, sarà redatto un breve rapporto che oltre a commentare l'evoluzione degli indicatori ed il raggiungimento o meno degli obiettivi del PSC, fornirà sintetiche indicazioni per l'attivazione di eventuali varianti al PSC che si rendessero necessarie.

DATI DI BASE **che il Comune dovrà mantenere aggiornati annualmente**

- Numero di residenti e numero di nuclei famigliari distinti fra:
 - residenti nel centro storico,
 - negli ambiti urbani consolidati AUC_U del capoluogo,
 - negli ambiti urbani consolidati AUC_U delle località minori,
 - negli ambiti consolidati a caratterizzazione turistica AUC_T, nel territorio rurale.
- Numero di titoli abilitativi rilasciati distinti per tipo di intervento (MS, RRC, RE, NC, AM, DR,.....).
- Superficie Complessiva (SC) aggiuntiva oggetto di titoli abilitativi rilasciati distinta:
 - per destinazione d'uso (residenza, commercio, attività ricettive, attività produttive, servizi, attività agricole...),
 - per tipo di intervento: nuove costruzioni, ampliamenti e cambi d'uso.
- Superficie Complessiva (SC) aggiuntiva oggetto di richiesta di certificato di conformità edilizia e agibilità, distinta come sopra.
- Numero di alberghi, numero di camere e numero di posti letto alberghieri in alberghi (totale), e in alberghi in attività (anche saltuaria), distinti per numero di stelle.
- Numero di esercizi commerciali di vicinato (alimentari/non alimentari) distinti fra: centro storico, fascia turistica, resto del territorio.
- Superficie Territoriale oggetto di nuova urbanizzazione, sulla base di Piani attuativi convenzionati (si considera la data di firma della convenzione), distinta per uso residenziale o per uso produttivo.
- Nuove superfici ad uso pubblico per attrezzature e spazi collettivi acquisite (avvenuta presa in carico) e nuove superfici ad uso pubblico per attrezzature e

spazi collettivi di cui è stata sottoscritta la convenzione che prevede la cessione al comune.

- Numero di nuovi alberi piantati in aree comunali e numero di alberi soppressi.
- Numero di domande presentate di alloggi ERP.
- Numero di nuovi alloggi ERS completati.
- Numero di nuclei famigliari che usufruiscono del contributo all'affitto.
- Km di nuove piste ciclabili realizzate.
- Estensione di nuove aree pedonali o semipedonali.
- Numero di alloggi ad uso stagionale (in base alle utenze e ICI).
- Numero di Piani di Ammodernamento Aziendale approvati.

INDICATORI DIRETTI dell'attuazione del PSC e della sua sostenibilità

Sull'uso del suolo

- A1 Percentuale di territorio urbanizzato
- A2 Percentuale di territorio impegnato da infrastrutture di grande comunicazione
- A3 Territorio di valore ambientale e paesaggistico protetto

Sul sistema insediativo e sul rapporto popolazione-servizi

- A4 Residenti in centri con adeguate dotazioni di servizi di base (capoluogo+Corpolò+S.Giustina) sul totale residenti
- A5 Residenti in ambito rurale sul totale residenti
- A6 Residenti nel centro storico sul totale residenti
- A7 Dotazione di aree per attrezzature e spazi collettivi pro-capite (per zone urbane e per frazioni)
- A8 Dotazione di aree a verde pubblico pro-capite(per zone urbane e per frazioni)
- A9 Dotazione di parcheggi pubblici (per zone urbane e per frazioni)
- A10 Popolazione residente a distanza pedonale da stazioni o fermate ferroviarie
- A11 Dotazione di piste ciclabili (a:in ambito urbano, b: in ambito extraurbano)
- A12 Quota di ERP e ERS in affitto sul totale dell' stock abitativo
- A13 Quota di ERS sulla nuova produzione edilizia

Sulla qualità dell'ambiente urbano

- A14 Popolazione esposta a livelli di clima acustico al di sopra delle soglie ammesse dalla zonizzazione acustica
- A15 N: alberi in ambiente urbano per abitante
- A16 N. edifici ed alloggi certificati in classe A di efficienza energetica

Sullo sviluppo economico

- A17 Incremento/decremento delle strutture alberghiere
- A18 Percentuale di posti letto alberghieri a 4 o 5 stelle sul totale
- A19 Incidenza delle attività manifatturiere insediate nell'ambito produttivo di valenza sovracomunale rispetto al totale delle aziende manifatturiere.

A1 – Percentuale di territorio urbanizzato	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra la superficie del territorio urbanizzato e la superficie comunale
% al tempo T zero	Come da perimetro del TU definito nella Tav. 4 del PSC
% al tempo T1	Aggiungendo le aree nel frattempo urbanizzate

A2 – Percentuale di territorio impegnato da infrastrutture di grande comunicazione	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra la superficie impegnato da infrastrutture di grande comunicazione (autostrada, ferrovie, SS 9, 16 e 72) e la superficie comunale
% al tempo T zero	Come da cartografia del RUE
% al tempo T1	Aggiungendo le aree nel frattempo impegnate

A3 – Territorio di valore ambientale e paesaggistico protetto	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra la superficie interessata da disposizioni di protezione (vincolo paesaggistico ex D. Lgs. 42/2004, aree protette della Rete natura 2000) e la superficie comunale
% al tempo T zero	Come da planimetrie del PSC
% al tempo T1	Aggiungendo le aree nel frattempo protette

A4 – Residenti in centri con adeguate dotazioni di servizi di base sul totale residenti	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra i residenti nel capoluogo + Corpòlo + S. Giustina sul totale residenti
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT
% al tempo T1	da anagrafe/SIT

A5 – Residenti in ambito rurale sul totale residenti	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra i residenti nel territorio rurale e il totale residenti
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT
% al tempo T1	da anagrafe/SIT

A6 – Residenti nel centro storico sul totale residenti	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra i residenti nel centro storico, come delimitato nel PSC sul totale residenti
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT
% al tempo T1	da anagrafe/SIT

A7 – Dotazione di aree per attrezzature e spazi collettivi	
Descrizione dell'indicatore	Dotazione di aree per attrezzature e spazi collettivi di ogni tipo pro-capite (per zone urbane e per frazioni)
% al tempo T zero	da cartografia del RUE
% al tempo T1	Aggiungendo le aree acquisite e attrezzate nel frattempo

A8 – Dotazione di aree a verde pubblico	
Descrizione dell'indicatore	Dotazione di aree per attrezzature e spazi collettivi pro-capite (per zone urbane e per frazioni)
% al tempo T zero	da cartografia del RUE
% al tempo T1	Aggiungendo le aree acquisite e attrezzate nel frattempo

A9 – Dotazione di parcheggi pubblici	
Descrizione dell'indicatore	Dotazione di aree per parcheggi pubblici pro-capite (per zone urbane e per frazioni)
% al tempo T zero	da cartografia del RUE
% al tempo T1	Aggiungendo le aree acquisite e attrezzate nel frattempo

A10 – Popolazione residente a distanza pedonale da stazioni o fermate ferroviarie	
Descrizione dell'indicatore	Rapporto percentuale fra i residenti entro un raggio di 500 m da stazioni o fermate ferroviarie o del TRC e popolazione residente. Si considerano le fermate con un reale livello di servizio attivo
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT
% al tempo T1	da anagrafe/SIT

A11 – Dotazione di piste ciclabili	
Descrizione dell'indicatore	Dotazione di piste ciclabili praticabili (a:in ambito urbano, b: in ambito extraurbano)
% al tempo T zero	Da Quadro Conoscitivo Tav. C2.2
% al tempo T1	Aggiungendo le nuove realizzazioni

A12 – Quota di ERP e ERS in affitto sul totale dell' stock abitativo	
Descrizione dell'indicatore	Quota di alloggi di proprietà pubblica a canone sociale e di alloggi privati a canone convenzionato sul totale dell' stock abitativo
% al tempo T zero	Dati comunali su consistenza ERP e ERS e stock abitativo da censimento 2011
% al tempo T1	SIT comunale

A13 – Quota di ERS sulla nuova produzione edilizia	
Descrizione dell'indicatore	Quota di alloggi a canone convenzionato o in vendita a prezzi convenzionati sul totale della produzione edilizia
% al tempo T zero	n.n.
% al tempo T1	Rapporto fra n. di nuovi alloggi oggetto di convenzioni n. totale di nuovi alloggi da titoli abilitativi rilasciati

A14 – Popolazione esposta al rumore	
Descrizione dell'indicatore	Popolazione esposta a livelli di clima acustico al di sopra delle soglie ammesse dalla zonizzazione acustica
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT e Quadro Conoscitivo tavv. C.4.1 e C.4.2 del Quadro conoscitivo
% al tempo T1	da anagrafe/SIT e aggiornamento della mappa del clima acustico

A15 – N: alberi in ambiente urbano per abitante	
Descrizione dell'indicatore	N: alberi in ambiente urbano per abitante
% al tempo T zero	da anagrafe/SIT e censimento alberi riportato nel Quadro Conoscitivo Tav. C.2.2
% al tempo T1	da anagrafe/SIT e aggiornamento del censimento alberature

A16 – N. edifici ed alloggi certificati in classe A di efficienza energetica	
Descrizione dell'indicatore	N. edifici ed alloggi certificati in classe A di efficienza energetica
% al tempo T zero	(dato mancante, da ricostruire)
% al tempo T1	da permessi di costruire rilasciati

A17 – Incremento/decremento delle strutture alberghiere	
Descrizione dell'indicatore	N. strutture alberghiere (attive e non)
% al tempo T zero	da Quadro Conoscitivo
% al tempo T1	da titoli abilitativi rilasciati

A18 – Percentuale di posti letto alberghieri a 4 o 5 stelle sul totale	
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di posti letto alberghieri a 4 o 5 stelle sul totale
% al tempo T zero	da Quadro Conoscitivo
% al tempo T1	da aggiornamenti delle classificazioni

A19 – Incidenza delle attività manifatturiere insediate nell’area produttiva ecologicamente attrezzata di valenza sovracomunale rispetto al totale delle aziende manifatturiere	
Descrizione dell’indicatore	Incidenza delle attività manifatturiere insediate nell’APEA di valenza sovracomunale di Rimini Nord rispetto al totale delle aziende manifatturiere
% al tempo T zero	zero
% al tempo T1	da SIT comunale

INDICATORI INDIRETTI

- B1 Indice di qualità dell’aria
- B2 Qualità delle acque superficiali
- B3 Trasporto collettivo su TPL (ferro e gomma)
- B4 Aziende certificate EMAS, ISO 14001, SA8000
- B5 Rifiuti speciali prodotti
- B6 Rifiuti urbani raccolti mediante raccolta differenziata
- B8 Numero esposti della cittadinanza sul tema rumore
- B7 Percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore superiore ai valori limite
- B9 Consumi energetici del settore civile
- B10 Numero incidenti stradali e n. persone ferite e decedute
- B11 Lunghezza delle reti fognarie separate per acque nere sul totale della rete fognaria

B1 – Indice di qualità dell’aria	
Descrizione dell’indicatore	L’indicatore fornisce una valutazione sintetica ottenuta sulla base delle concentrazioni medie annue di quattro inquinanti (NO ₂ , PM ₁₀ , benzene, O ₃) rilevati nelle centraline presenti nel territorio comunale e dei limiti indicati dal DM 2 aprile 2002 n. 60, recepimento della direttiva 1999/30/CE concernente i valori limite di qualità dell’aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo, della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell’aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio e del Decreto Legislativo 21 maggio 2004, n. 183 di Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all’ozono nell’aria.
Unità di misura	Valori numerici
Andamento atteso	Il progresso tecnologico, che porterà a minori emissioni dei veicoli privati, le scelte del PSC di potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile dovrebbero comportare un lento miglioramento della qualità dell’aria sia a livello di area vasta che a livello locale.

B2 – Qualità delle acque superficiali	
Descrizione dell'indicatore	Si tratta di un indice sintetico per la valutazione di qualità delle acque superficiali determinato dalla classificazione ecologica (SECA) peggiore tra quelle individuate a partire dai valori dei seguenti <i>macrodescrittori</i> (LIM) e dall'indice biotico IBE: ossigeno disciolto; COD; BOD ₅ ; azoto ammoniacale e nitrico; fosforo totale; escherichia coli. In base ai valori riportati dai suddetti parametri si ottiene un punteggio che individua il grado di qualità secondo 5 classi.
Unità di misura	Numero (punteggio) da cui giudizio di qualità.
Andamento atteso	La rilevante previsione nel PSC di aree a tutela naturale, soprattutto lungo le fasce fluviali, dovrebbe far sì che la capacità autodepurativa dei corsi d'acqua si affermi progressivamente. Anche la trasformazione delle attività produttive in insediamenti a più elevata sostenibilità agirà positivamente. Incognite concernono la diluizione degli inquinanti: riduzione delle piogge o utilizzo intensivo delle acque di superficie potrebbero incidere negativamente in tale senso.

B3 - Trasporto collettivo su TPL (ferro e gomma)	
Descrizione dell'indicatore	Numero di passeggeri saliti e discesi giornalmente alle stazioni ferroviarie e n. di passeggeri giornalieri degli autobus urbani
Unità di misura	Passeggeri/giorno
Andamento atteso	L'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico discenderà anche dall'effettiva attrattività del servizio: orari, frequenza, comodità, funzionalità delle connessioni intermodali (auto, bici, ecc).

B4 – Numero di certificazioni EMAS, ISO14001, SA8000	
Descrizione dell'indicatore	Numero di certificazioni conseguite da aziende e/o siti produttivi nel territorio comunale.
Unità di misura	Numero
Andamento atteso	Le certificazioni di qualità sono una precisa volontà dell'imprenditoria di qualificare le attività produttive. Se il territorio del Comune di Rimini riuscirà a trasformare progressivamente le produzioni in attività sempre più ambientalmente compatibili (aree ecologicamente attrezzate, riqualificazione e rilocalizzazione di insediamenti problematici) non poche imprese potrebbero cogliere l'occasione per rivedere i propri cicli produttivi in modalità maggiormente sostenibili e certificarle.

B5 – Rifiuti speciali prodotti	
Descrizione dell'indicatore	Quantità di rifiuti speciali prodotti, suddivisi in pericolosi e non pericolosi (Fonte report Provinciali)
Unità di misura	Tonnellate/anno
Andamento atteso	Anche su questo indicatore molto incideranno le dinamiche del mercato per le lavorazioni che originano rifiuti speciali.

B6 – Rifiuti urbani raccolti mediante raccolta differenziata	
Descrizione dell'indicatore	Quantità di rifiuti urbani raccolti mediante la raccolta differenziata (Fonte gestore del servizio)
Unità di misura	Tonnellate/anno
Andamento atteso	Anche se sull'indicatore influiscono numerose variabili (reddito, stili di vita, composizione del nucleo familiare) rappresenta un indicatore importante dell'impronta ecologica della popolazione comunale ed è influenzato dalla disponibilità di spazi indoor ed outdoor destinati alla raccolta. Ci si attende che l'indicatore cresca.

B7 - Percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore superiore ai valori limite	
Descrizione dell'indicatore	Percentuale di popolazione esposta a livelli di rumore superiore ai valori limite associati alla classe acustica dell'area, ricavata dal Piano di risanamento acustico.
Unità di misura	Numero
Andamento atteso	La risoluzione che il PSC dà a diverse situazioni insediative critiche (vicinanza o commistione di residenza con attività produttive) e la realizzazione di nuove infrastrutture viarie che allontanino quote di traffico di attraversamento da aree densamente abitate, e i relativi presidi o fasce di ambientazione dovrebbero portare ad un giovamento al clima acustico delle aree insediate e minori problemi per quelle di nuovo insediamento. Ci si attende sul medio lungo periodo una riduzione della popolazione esposta.

B8 - Numero esposti della cittadinanza sul tema rumore	
Descrizione dell'indicatore	Numero esposti presentati dalla cittadinanza alle varie autorità competenti (Comune, ASL, ARPA, Magistratura, forze di Polizia) sul tema rumore
Unità di misura	Numero di pratiche di misura attivate da ARPA conseguenti ad esposti.
Andamento atteso	L'indicatore, anche se meno preciso del precedente, è svincolato dalla redazione ed attuazione del Piano di risanamento acustico. In relazione alle scelte del PSC richiamate al punto B7, ci si attende nel medio lungo periodo una riduzione degli esposti.

B9 - Consumi energetici	
Descrizione dell'indicatore	Ammontare totale dei consumi di energia (usi civili, attività produttive, trasporti). Fonti: Gestori per Gas e Energia elettrica, Ministero Attività produttive per Carburanti (dato provinciale rapportato ai residenti)
Unità di misura	Ktep/anno
Andamento atteso	Il consumo energetico aggregato annuo dovrebbe tendenzialmente scendere grazie alle migliori prestazioni energetiche degli edifici promosse dal PSC ed al contenimento dei consumi connessi alla mobilità.

B10 - Numero incidenti stradali e n. persone ferite e decedute	
Descrizione dell'indicatore	Numero incidenti stradali, Numero e tipo di veicoli coinvolti, Numero feriti per incidenti stradali, Numero morti per incidenti stradali (Fonte: Polizia urbana, Polstrada, CC e Servizi demografici)
Unità di misura	Numeri
Andamento atteso	La progressiva attuazione delle infrastrutture previste dal PSC e i miglioramenti di singoli nodi realizzati in concomitanza della attuazione dei PUA, dovranno tradursi in una riduzione di incidentalità, in particolare di quella che coinvolge gli utenti e i veicoli meno protetti (pedoni e ciclisti)

B11 - Lunghezza delle reti fognarie separate per acque nere sul totale della rete fognaria	
Descrizione dell'indicatore	Lunghezza della rete fognaria separata (km) sul totale della rete (Fonte gestore della rete)
Unità di misura	Percentuale
Andamento atteso	La progressiva attuazione del PSC sarà accompagnata o condizionata dal miglioramento della rete fognaria, per cui ci si attenda una crescita dell'incidenza delle reti separate

ALLEGATO 1 – Valutazione di Incidenza Ambientale

A1.1 PREMESSA

Il presente studio, funzionale alla valutazione degli impatti del piano in oggetto nei confronti del SIC "Torriana, Montebello, Fiume Marecchia", è redatto secondo la vigente normativa in materia di conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, secondo appunto quanto definito dal DPR 357/1997 e s.m.i., recepimento ed attuazione della direttiva europea 92/43/CEE. Inoltre, si richiamano in questo studio, anche i contenuti della DGR 1191/2007 della Regione Emilia Romagna, ed in particolare nella sua parte relativa a "Linee Guida per la presentazione dello studio d'incidenza e lo svolgimento della valutazione d'incidenza di piani, progetti ed interventi"

I contenuti di questa relazione ricalcheranno in linea di massima lo schema riportato nell'allegato G del DPR citato, ripreso ed approfondito nell'allegato B della DGR di cui sopra.

CONTENUTI DELLA RELAZIONE PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA DI PIANI E PROGETTI

1. Caratteristiche dei piani e progetti

Le caratteristiche dei piani e progetti debbono essere descritte con riferimento, in particolare:

- alle tipologie delle azioni e/o opere;
- alle dimensioni e/o ambito di riferimento;
- alla complementarietà con altri piani e/o progetti;
- all'uso delle risorse naturali;
- alla produzione di rifiuti;
- all'inquinamento e disturbi ambientali;
- al rischio di incidenti per quanto riguarda, le sostanze e le tecnologie utilizzate..

2. Area vasta di influenza dei piani e progetti - interferenze con il sistema ambientale :

Le interferenze di piani e progetti debbono essere descritte con riferimento al sistema ambientale

considerando:

- componenti abiotiche;
- componenti biotiche;
- connessioni ecologiche.

Le interferenze debbono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto CORINE LAND COVER

Sebbene, come si vedrà nelle seguenti pagine, il Comune di Rimini ospita al suo interno un'esigua appendice del SIC indicato, la Valutazione di Incidenza è richiesta dalla normativa vigente, in quanto il PSC è un piano che si occupa dell'evoluzione e delle strategie di sviluppo nel breve e nel medio termine di tutto il territorio comunale, interessando inevitabilmente quindi lo stesso areale dell'area protetta interno ai suoi confini.

A1.2 CARATTERISTICHE DEL PIANO

Come si evince dalla relazione di piano, il PSC del Comune di Rimini ha, tra i suoi indirizzi fondanti, il contenimento del consumo di suolo, come richiesto anche dalla pianificazione sovraordinata, nella fattispecie dal PTCP.

Tale contenimento viene perseguito mediante la rinuncia ad individuare nuove superfici di espansione insediativa, mantenendo in essere le sole previsioni residue del vecchio PRG.

Nelle due seguenti immagini si mostrano le superfici di espansione insediative previste dal PRG e quelle invece, in parte confermate, in parte de localizzate, in parte eliminate, dal PSC.



Figura A1.1 - Residui PRG

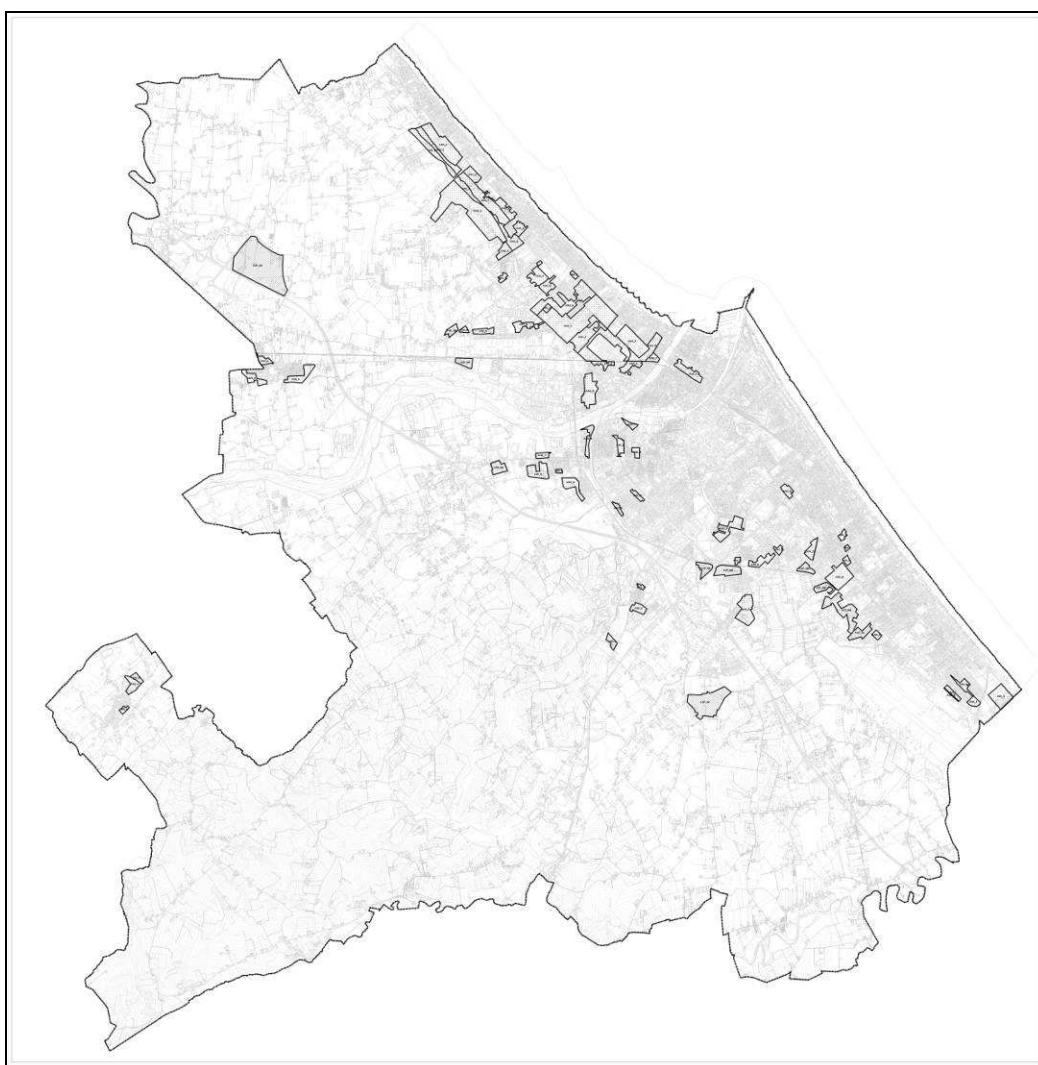


Figura A1.2 - Ambiti espansione PSC

Già dalle immagini è intuibile una riduzione delle previsioni insediative tra quanto inserito nel PSC in fase di lavorazione e quanto era previsto invece dal vecchio PRG. Tale divario è quantificabile nei seguenti numeri:

- vecchio PRG → 5.700.964 m²
- nuovo PSC → 4.688.650 m²

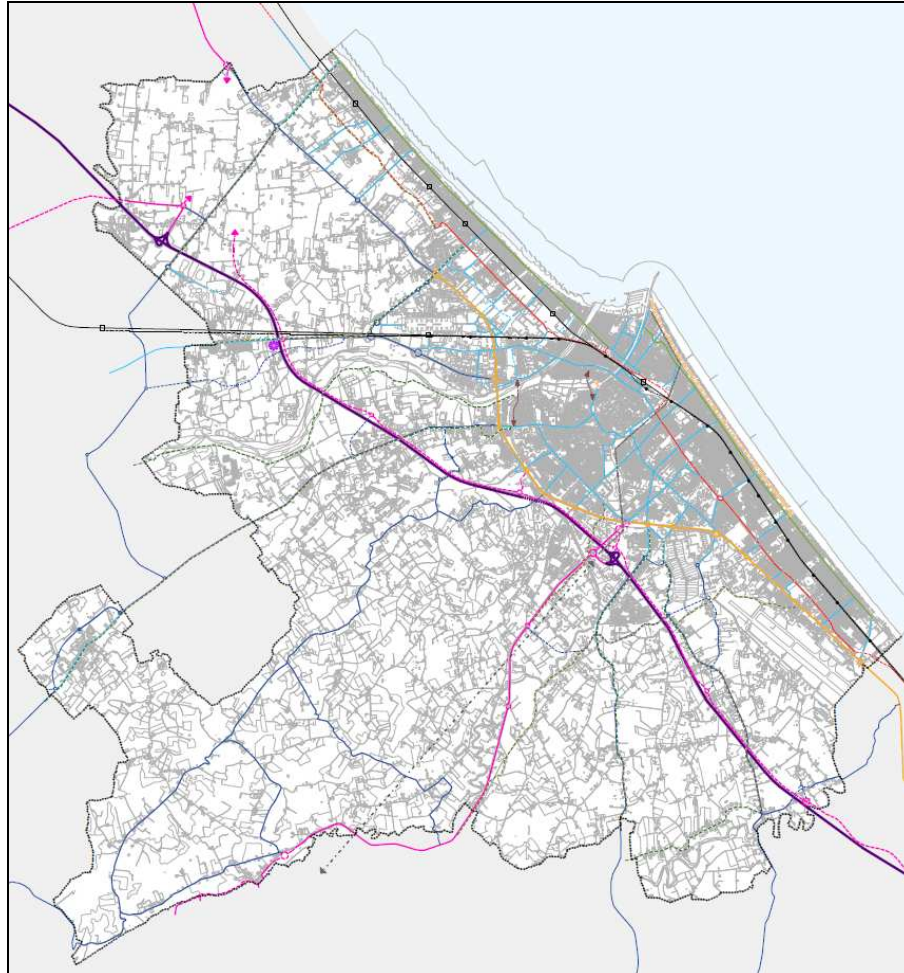
Questa importante flessione delle superfici insediative proposte, è il frutto dell'analisi delle invarianze e delle criticità territoriali in funzione di quella che è la loro reciproca interferenza, analisi che ha quindi portato ad una riduzione ed una diversa dislocazione degli areali individuati come potenziali nuovi insediamenti..

Un'ulteriore analisi può essere fatta in termini di infrastrutture, in particolare quelle per la mobilità.

Dalla seguente immagine si può individuare quella che è l'attuale rete stradale principale, interna al Comune di Rimini, nonché le sue previsioni di espansioni future.

L'immagine quindi mostra sostanzialmente il potenziamento delle direttrici principali e delle loro connessioni.

Per quel che riguarda in particolare l'area relativa al SIC, va evidenziata la sostanziale distanza da infrastrutture viarie di una certa rilevanza, nonché la presenza di un collegamento con l'area urbana di Rimini, che è descritto come appartenente alla "rete ciclabile principale extraurbana esistente".



LEGENDA

●●●●●●●● Confine comunale

Trasporto pubblico

— Ferrovie



Stazioni e fermate ferroviarie esistenti e proposte

— Trasporto Rapido Costiero (TRC)



Fermate del TRC

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra

◄ ■ ■ ■ ► e sua possibile prosecuzione per San Marino

— Rete ciclabile principale extraurbana esistente

— Rete ciclabile principale extraurbana da realizzare (tracciato ideogrammatico)

Gerarchia funzionale delle strade

— Autostrada

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Autostrada in galleria

— Itinerari primari di interesse regionale-nazionale esistenti

— Itinerari primari di interesse regionale-nazionale di progetto

— Collegamento nord della nuova ss 16 e del casello nord da definire

— Viabilità extraurbana secondaria esistente

— Viabilità extraurbana secondaria: tratti proposti

— Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16)

— Asse intermedio retro-costiero esistente

— Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti

— Strade urbane di penetrazione esistenti

— Strade urbane di penetrazione: tratti proposti

— Asse costiero commerciale/turistico e per la mobilità lenta e collettiva

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Strade da pedonalizzare

— Ipotesi alternative di collegamenti stradali ai fini della pedonalizzazione del Ponte di Tiberio

— Ipotesi di un terzo casello autostradale

Figura A1.3 - Rete stradale attuale e in previsione

A1.3 CARATTERISTICHE DELLE AREE PROTETTE INTERESSATE

Il territorio comunale di Rimini è solo in minima parte interessato da aree protette appartenenti al sistema della Rete Natura 2000: SIC e ZPS.

Come si può vedere nella figura successiva, solo una piccola porzione del SIC "Torriana, Montebello, Fiume Marecchia", all'interno del cerchio rosso, è presente sul territorio comunale.

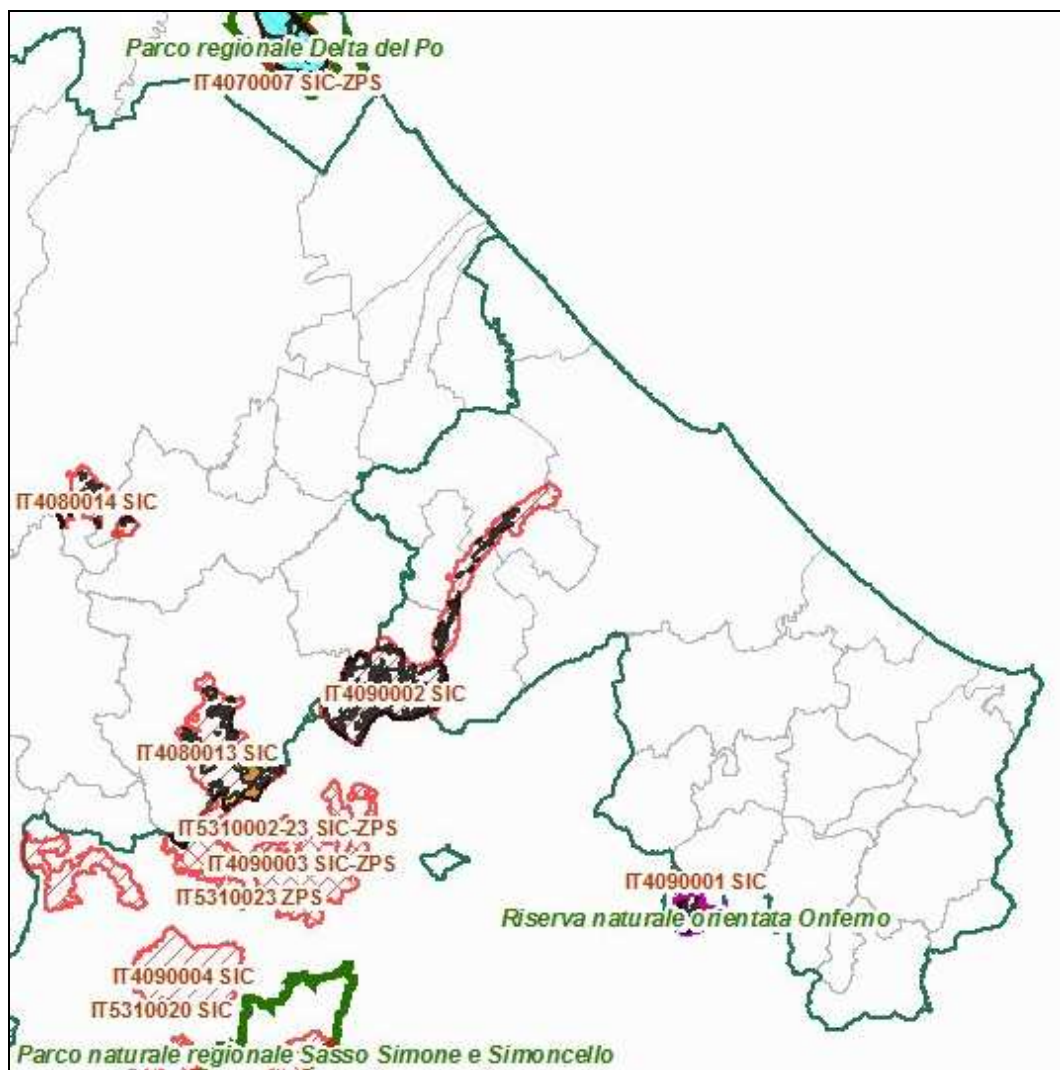


Figura A1.4 - Inquadramento a larga scala (1:350.000)

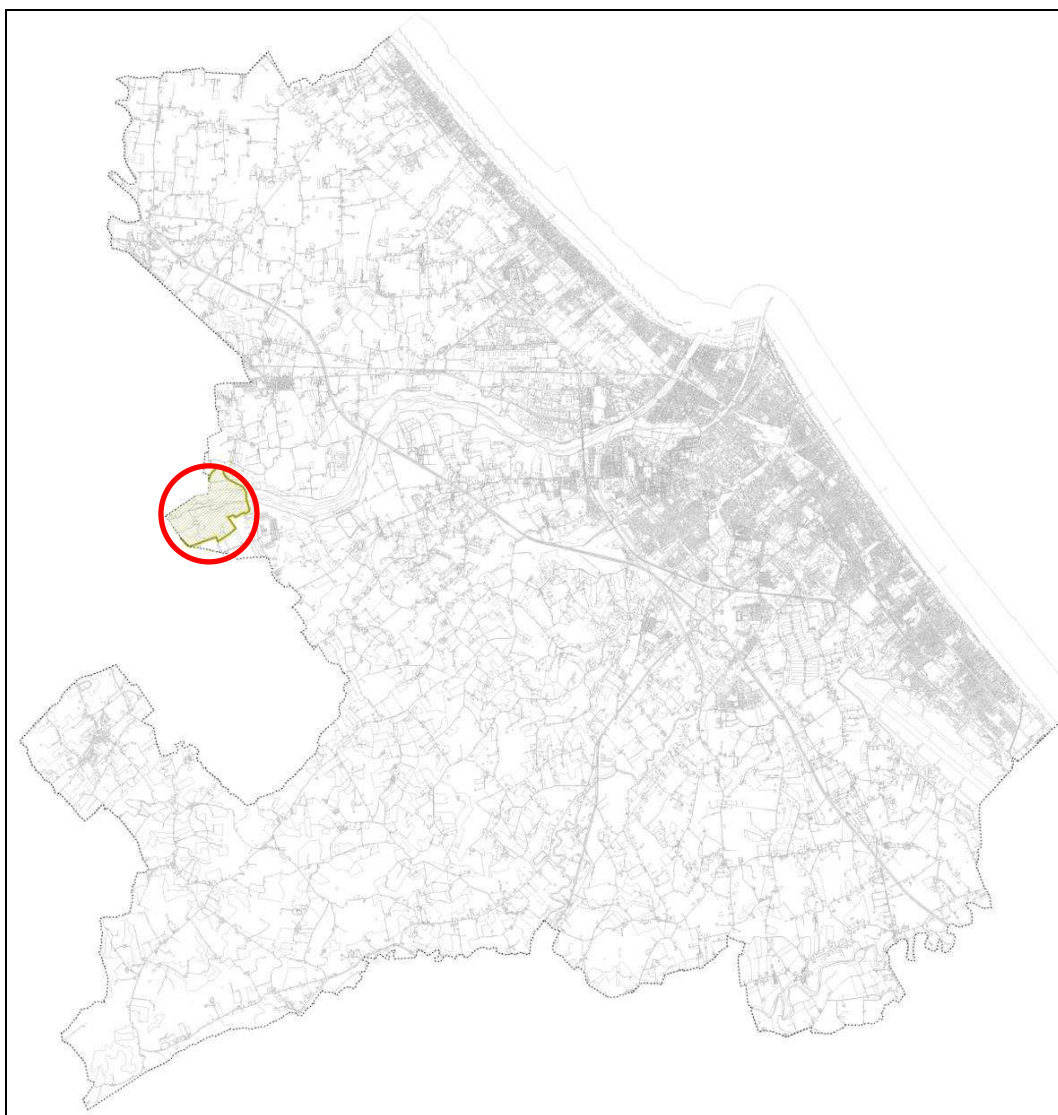


Figura A1.4 - Localizzazione del SIC all'interno del territorio comunale

Utilizzando la cartografia del sito Rete Natura 2000, è possibile individuare con maggior dettaglio l'area del SIC indicato la cui superficie è dentro ai confini del Comune di Rimini. La medesima immagine mostra come, nella porzione riminese del SIC, non vi siano habitat riconosciuti, il più vicino si trova a circa 1 km di distanza dal confine comunale il cui habitat primario riconosciuto è principalmente "Foresta a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*".

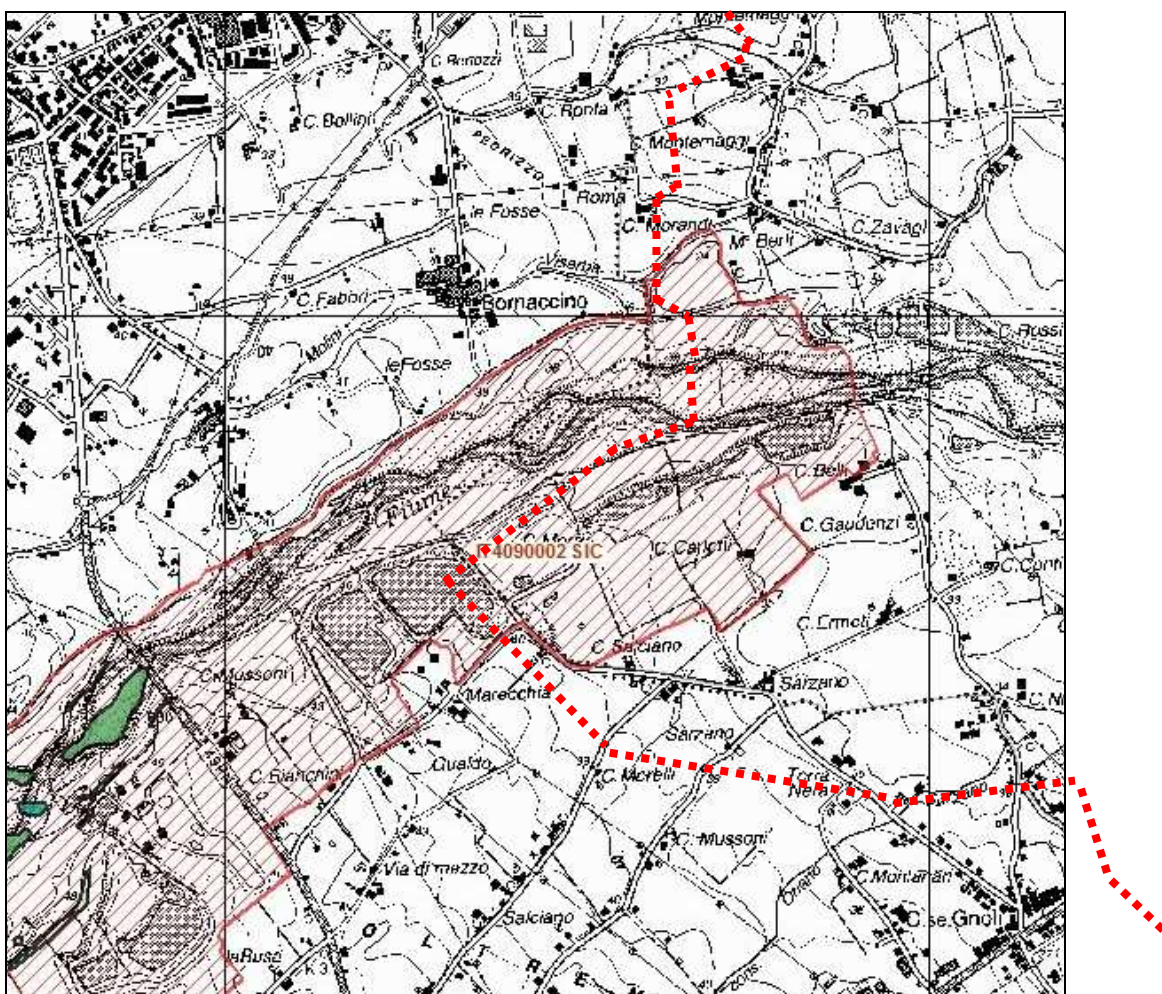


Figura A1.5 - Dettaglio della porzione di SIC interno al Comune di Rimini

Sempre dal sito Rete Natura 2000, è possibile estrapolare la descrizione del SIC “Torriana, Montebello, Fiume Marecchia”, avente codifica IT4090002.

A1.3.1 Il SIC “Torriana, Montebello, Fiume Marecchia”

Descrizione e caratteristiche

*Il sito comprende settori pedecollinari ripariali e collinari dell'entroterra riminese per un'estensione di circa 14 km lungo il Marecchia dalle cave di S.Giustina in comune di Rimini, a valle del ponte sulla provinciale 49 tra Santarcangelo e S.Martino, fino al limite con il Montefeltro a monte, all'altezza di Pietracuta. Oltre al largo letto anastomizzato del Marecchia, che delimita il sito ad Est, sono comprese le colline e le rupi di Torriana e Montebello fino all'Uso e al suo affluente Rio Morsano. I rilievi giacciono su un'estrema propaggine della colata del Marecchia, un complesso di argille scagliose sulle quali galleggiano le rupi calcarenitiche di Torriana (la Scorticata) e Montebello ed altre emergenze minori, compatte, a prevalenza di “calcare di S.Marino”. Notevole è l'affioramento traslato di gesso selenitico messiniano che precede Montebello, irto e isolato presso il Marecchia è lo scoglio della Madonna di Saiano. Rupì con pareti scoscese e accumuli detritici al piede, versanti calanchivi e morfologie arrotondate su argille caratterizzano il movimentato paesaggio dei primi castelli malatestiani alle spalle del grande Marecchia biancheggiante di ghiaie, in ambienti a carattere mediterraneo tra i più marcati della regione, per quanto riguarda in particolare i recessi rupestri e di prateria-arbusteto. Il medio-basso corso del fiume Marecchia presenta vegetazione alveale igro-nitrofila, boscaglia a *Salix purpurea*; lembi di boschi umidi o mesofili misti, ridotte superfici ricoperte da*

vegetazione palustre dominata da Cannuccia (*Phragmites australis*) in laghetti di acqua dolce poco profondi, derivati per riempimento di vecchie cave di ghiaia. La vicinanza del mare e la frequenza di substrati rocciosi determinano profonde influenze mediterranee che permeano una notevole varietà di habitat non solo rupestri, erbacei ed arbustivi termofili, ma anche ripariali e fluviali. Le foreste, prevalentemente xerofile (querceti caducifogli e componenti mediterranee sempreverdi), sono relegate in secondo piano (solo l'11% della superficie del sito) e includono anche pinete di impianto artificiale. Il grado di antropizzazione è elevato anche se l'asperità dei luoghi ne facilita almeno in parte la conservazione. Ben diciannove habitat di interesse comunitario, dei quali cinque prioritari, coprono complessivamente poco meno di un quarto della superficie del sito, con prevalenza per i tipi di prateria più o meno arbustata e di ripa sia con acque correnti sia ferme.

Vegetazione

La carta regionale della vegetazione riporta numerosi tipi con grado di artificializzazione debole o medio-debole: boschi mesofili a querce e latifoglie miste (Laburno-Ostryon) tra le quali *Acer obtusatum* e *Carpinus orientalis*; querceti caducifogli con sclerofille mediterranee (*Cytisus-Quercion pubescentis*, *Lauro-Quercion pubescentis*) tra le quali Leccio, Fillirea, Terebinto, Ligustro, *Pyracantha coccinea* e *Osyris alba*; boschi su suoli umidi (*Populetalia albae*); arbusteti e boscaglie alveali a salici (*Salicetalia purpureae*); prati a *Bromus erectus* e *Brachypodium pinnatum* colonizzati da arbusti sparsi o raggruppati in piccole colonie dalla fisionomia variabile; vegetazione arbustiva a ginepri oppure di specie miste con folti aggruppamenti di Cannuccia del Reno (*Arundo plinii*); aggruppamenti erbacei radi con *Phleum ambiguum* dei pendii collinari su rupi e vegetazione subalofila dei calanchi argillosi (*Parapholido-Podospermion cani*) che ospita tra le altre la rarissima *Plantago maritima* e l'endemica *Artemisia cretacea*. Vegetazione igro-nitrofila dei *Bidentalia tripartiti* e canneti dei *Phragmitetalia* caratterizzano il contesto ripariale, che comprende anche lembi di xerobrometo delle ghiaie soprelevate con *Ononis natrix* e *Bothriochloa ischaemon*. La flora annovera specie rare e importanti quali *Ononis masquillierii* e *Helianthemum jonium*, oltre a numerose orchidee quali *Himantoglossum adriaticum*, *Orchis coriophora* e *Ophrys speculum*, quest'ultima nell'unica stazione conosciuta per l'Emilia-Romagna.

Fauna

L'avifauna annovera oltre venti specie di interesse comunitario, delle quali undici regolarmente nidificanti, alle quali si aggiungono 26 specie migratrici. Le aree prative sono un importante sito di nidificazione di Albanella minore (*Circus pygargus*), Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*), Calandro (*Anthus campestris*) e Calandrella (*Calandrella brachydactyla*). Di particolare rilievo la nidificazione del Nibbio *Milvus migrans* (estremamente localizzato in Regione), del Pecchiaiolo (*Pernis apivorus*) e della Bigia padovana (*Sylvia nisoria*). La varietà degli ambienti favorisce, tra le specie migratrici, gli Irundinidi, gli Alaudidi (Quaglia), i Silvidi, il Passero solitario e l'Upupa. I mammiferi, oltre al chiroterro Ferro di cavallo minore (*Rhinolophus hipposideros*) di interesse comunitario, contano il Quercino (*Eliomys quercinus*), la Puzzola (*Mustela putorius*) e l'Istrice (*Hystrix cristata*). Dei vertebrati minori occorre segnalare il Tritone crestato (*Triturus carnifex*), l'Ululone ventregiallo, la Raganella italiana, il Saettone e la Luscengola (*Chalcides chalcides*). L'importante popolazione ittica nel fiume Marecchia comprende, tra le altre, quattro specie di interesse comunitario: Cobite comune (*Cobitis taenia*), Lasca (*Chondrostoma genei*), Barbo (*Barbus plebejus*) e Barbo canino (*Barbus meridionalis*). Per gli Invertebrati, oltre al Gambero di fiume, sono specie di interesse comunitario il Gasteropode terrestre *Vertigo angustior*, due specie di Lepidotteri (*Callimorpha quadripunctaria*, *Lycaena dispar*) e tre di Coleotteri (*Percus passerini*, *Lucanus cervus* e *Cerambyx cerdo*).

A1.3.1 I fattori di minaccia e di disturbo

Per quanto riscontrabile, anche osservando la seguente immagine che affianca gli areali di previsione all'area del SIC, i fattori di disturbo sul SIC, per quanto riguarda appunto le previsioni insediative, sono ad una distanza minima di 1 km e si tratta ad ogni modo di previsioni di tipo residenziale. Da notare inoltre come sull'asse del Marecchia non sono previsti nuovi

insediamenti, se non come dotazioni territoriali, attrezzature e spazi collettivi, caratterizzate ad esempio da un'ampia dotazione di aree a verde.

IL PSC si pone l'obiettivo di contenere le future edificazioni rurali (uniche ammesse nelle aree di tutela degli ambiti fluviali) e questo fattore tenderà a rimuovere uno dei fattori di pressione sul SIC e cioè la edificazione sparsa ed il rinfittimento infrastrutturale conseguente.

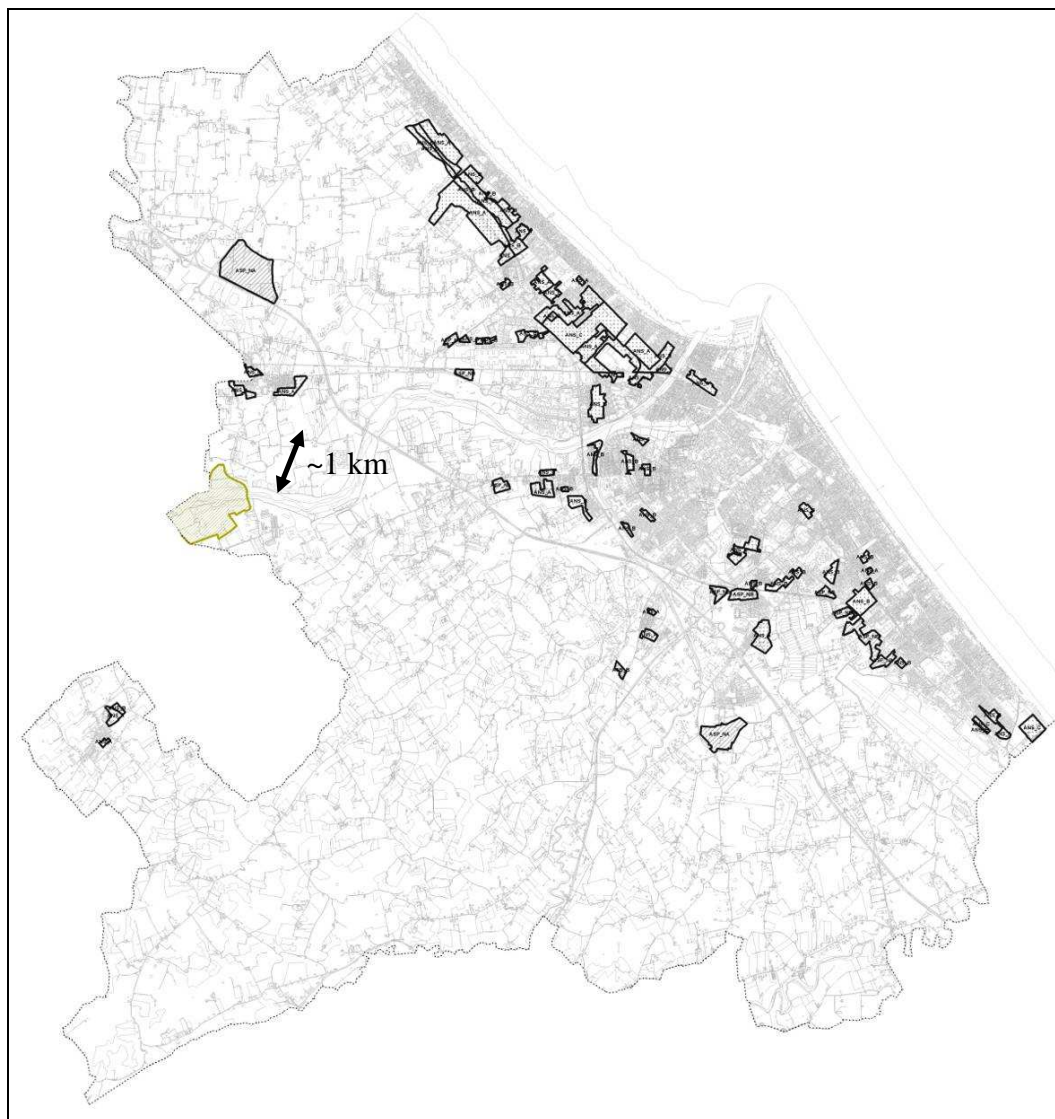


Figura A1.6 - Confronto SIC e Ambiti previsti

A1.3.2 Indicazione di eventuale presenza di habitat e di specie animali e vegetali di interesse comunitario nell'area di intervento, con particolare riferimento a quelli prioritari

Come visibile nella figura A1.5, non si evidenzia presenza all'interno della porzione di SIC presente sul territorio del Comune di Rimini, di specie animali, vegetali nonché habitat di interesse comunitario. Rispetto al confine comunale, l'habitat di interesse comunitario più vicino è a circa 1 km di distanza.

A1.3.3 Caratteristiche della parte di SIC presente nel territorio comunale

Rispetto alla descrizione che viene fatta dell'intero SIC, sul territorio comunale sono essenzialmente riconoscibili le seguenti caratteristiche territoriali.

Dal punto di vista geomorfologico e idraulico, è ben riconoscibile il largo letto anastomizzato del Fiume Marecchia sul suo basso corso a cui, vanno ad aggiungersi, in termini di ambiente acquatico, le cave di S.Giustina che, col loro ambiente rappresentano un ulteriore elemento di rilevanza ecologica e naturale, seppur di origine antropica.

La vegetazione nel medio-basso corso del fiume Marecchia è certamente rappresentata da una diffusa vegetazione alveale igro-nitrofila, con elementi di boscaglia a *Salix purpurea* così come dalla presenza seppur ridotta di superfici ricoperte da vegetazione palustre dominata da Cannuccia (*Phragmites australis*) in laghetti di acqua dolce poco profondi, derivati per riempimento di vecchie cave di ghiaia.

Non appaiono invece particolarmente presenti sul territorio comunale quei lembi di boschi umidi o mesofili misti.

Infine non è trascurabile la vicinanza del mare che, unito alla frequenza di substrati rocciosi, determinano profonde influenze mediterranee che permeano una notevole varietà di habitat non solo rupestri, erbacei ed arbustivi termofili, ma anche ripariali e fluviali

Vegetazione

In termini di vegetazione si ha una rara presenza all'interno del territorio comunale di boschi su suoli umidi, la cui associazione corologica appare essere del tipo *Populetalia albae*.

Sono invece di maggior presenza ed estensione: gli arbusteti e boscaglie alveali a salici (*Salicetalia purpureae*), i prati a *Bromus erectus* e *Brachypodium pinnatum* colonizzati da arbusti sparsi o raggruppati in piccole colonie dalla fisionomia variabile, la vegetazione arbustiva a ginepri oppure di specie miste con folti aggruppamenti di Cannuccia del Reno (*Arundo plinii*).

Fauna

Le maggiori evidenze faunistiche riconosciute sono innanzitutto la presenza, tra le specie migratrici di: Irundinidi, Alaudidi (Quaglia), Silvidi e Passero solitario.

Per quel che riguarda la popolazione ittica nel fiume Marecchia, si può riprendere quanto scritto nella descrizione del SIC. Essa infatti comprende, tra le altre, quattro specie di interesse comunitario: Cobite comune (*Cobitis taenia*), Lasca (*Chondrostoma genei*), Barbo (*Barbus plebejus*) e Barbo canino (*Barbus meridionalis*).

Sporadicamente sono presenti anche le altre specie segnalate nel SIC.

Metodi di indagine

In relazione alla esiguità dell'area SIC interessata, della precedente VINCA del PTCP, strumento con valenze sovraordinate al PSC e da questo non messo in discussione nelle scelte strategiche, la metodologia di indagine è stata esclusiva mente di tipo bibliografico.

Habitat di interesse comunitario presenti nell'area di indagine e nell'area di intervento

Seppur non direttamente interessati dal PSC e dal territorio comunale di Rimini, appare utile richiamare gli habitat di interesse comunitario presenti all'interno del SIC.

3. INFORMAZIONI ECOLOGICHE

3.1 TIPI DI HABITAT di cui all'Allegato I della Direttiva 92/43 presenti nel sito e relativa valutazione del sito

CODICE	Nome	Habitat prioritario	% coperta	VALUTAZIONE SITO			
				Rappresentatività	Superficie	Conservazione	Globale
1410	Pascoli inondati mediterranei (<i>Juncetalia maritimi</i>)	<input type="checkbox"/>	0,1	C	C	B	B
3130	Acque oligotrofe dell'Europa centrale e peralpina con vegetazione di <i>Littorella</i> o di <i>Isoetes</i> o vegetazione annua delle rive riemerse (<i>Nanocyperetalia</i>)	<input type="checkbox"/>	0,1	B	C	B	B
3140	Acque oligomesotrofe calcaree con vegetazione bentica di <i>chara</i>	<input type="checkbox"/>	0,1	B	C	B	B
3150	Laghi eutrofici naturali con vegetazione del tipo <i>Magnopotamion</i> o <i>Hydrocharition</i>	<input type="checkbox"/>	1	B	C	B	B
3240	Fiumi alpini e loro vegetazione riparia legnosa di <i>Salix elaeagnos</i>	<input type="checkbox"/>	5	A	C	B	B
3260	Vegetazione sommersa di ranuncoli dei fiumi submontani e delle pianure	<input type="checkbox"/>	0,1	B	C	B	B
3270	<i>Chenopodietum rubri</i> dei fiumi submontani	<input type="checkbox"/>	2	B	C	A	A
5130	Formazioni di <i>Juniperus communis</i> su lande o prati calcarei	<input type="checkbox"/>	1	B	C	B	B
6110	Terreni erbosi calcarei carsici (<i>Alysso-Sedion albi</i>)	*	1	B	C	A	A
6210	Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (<i>Festuco Brometalia</i>)(*stupenda fioritura di orchidee)	*	2	A	C	A	A
6220	Percosi substeppici di graminacee e piante annue (<i>Thero-Brachypodietea</i>)	*	1	B	C	A	A
6420	Praterie mediterranee con piante erbacee alte e giunchi(<i>Molinion-Holoschoenion</i>)	<input type="checkbox"/>	0,1	B	C	B	B
6430	Praterie di megaforie eutrofiche	<input type="checkbox"/>	0,1	C	C	B	B
7220	Sorgenti pietrificanti con formazione di tufo(<i>Cratoneurion</i>)	*	0,1	B	C	B	B
8210	Pareti rocciose con vegetazione casmofitica, sottotipi calcarei	<input type="checkbox"/>	0,1	A	C	A	A
91E0	Foreste alluvionali residue di <i>Alnion glutinoso-incanae</i>	*	0,1	B	C	B	B
9260	Castagneti	<input type="checkbox"/>	0,1	B	C	B	B
92A0	Foreste a galleria di <i>Salix alba</i> e <i>Populus alba</i>	<input type="checkbox"/>	5	B	C	B	B
9340	Foreste di <i>Quercus ilex</i>	<input type="checkbox"/>	1	A	C	A	A

Per completezza inoltre è bene evidenziare quelli che sono, di questi habitat, quelli maggiormente vicini al territorio comunale, seppur in percentuali ed estensioni diverse:

- Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*
- Fiumi alpini e loro vegetazione riparia legnosa di *Salix elaeagnos*
- Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (*Festuco Brometalia*)(*stupenda fioritura di orchidee)
- *Chenopodietum rubri* dei fiumi submontani
- Percosi substeppici di graminacee e piante annue (*Thero-Brachypodietea*)
- Laghi eutrofici naturali con vegetazione del tipo *Magnopotamion* o *Hydrocharition*

A1.4 INDICAZIONE DELL'EVENTUALE PRESENZA DI CONNESSIONI ECOLOGICHE

Oltre ad una individuazione delle interferenze del piano con le aree della Rete Natura 2000, è altrettanto importante analizzare le sue interferenze con le connessioni che determinano l'esistenza dei flussi di materia e di organismi tra i diversi nodi o le diverse aree rilevanti dal punto di vista naturale ed ecologico.

Unendo quindi i dati relativi a: aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale (di colore viola nella seguente immagine), aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (di colore verde), direttrici di collegamento ecologico da potenziare (linee di colore arancione) e gli areali che individuano gli ambiti di previsione del PSC, è possibile visualizzare in un'unica immagine la relazione e le interferenze esistenti tra questi elementi.

L'immagine sottostante mostra sostanzialmente il rispetto delle previsioni insediative nei confronti degli elementi di rilevanza ecologica. Non sono riscontrabili infatti interferenze e sovrapposizioni rilevanti tra gli ambiti insediativi proposti dal PSC, rispetto alla rete ecologica interna al Comune di Rimini.

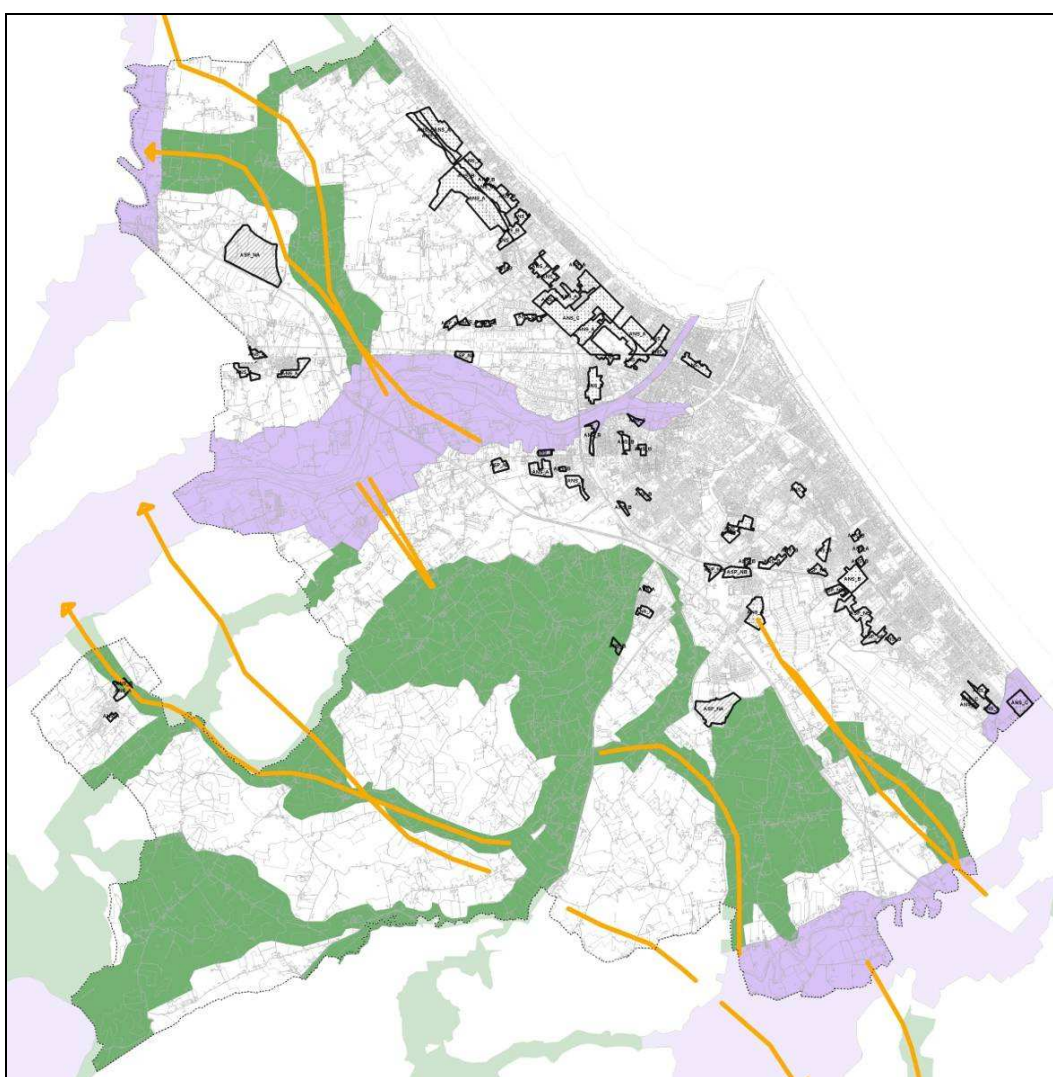


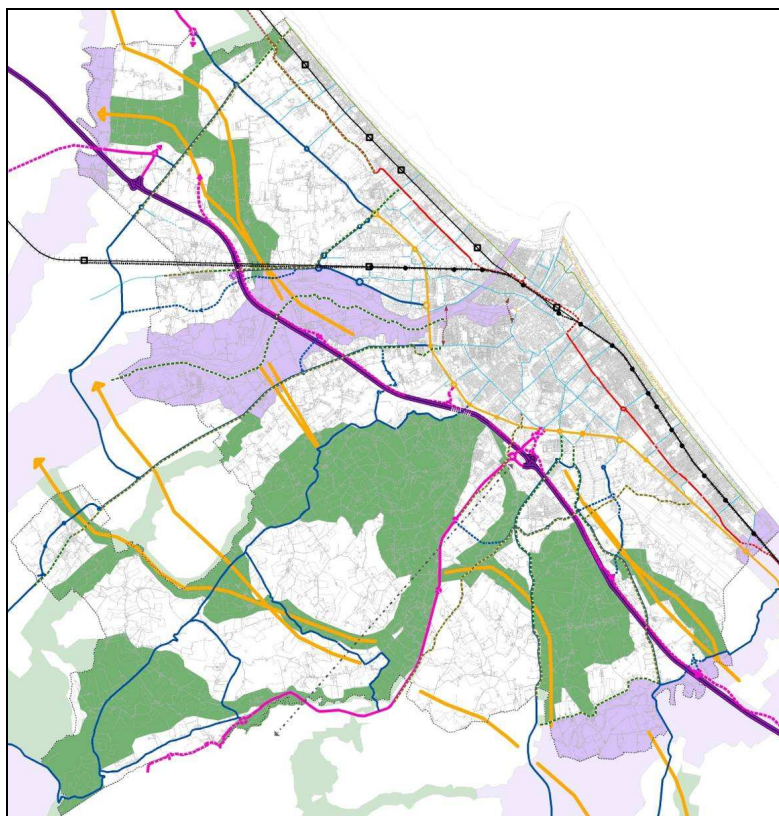
Figura A1.7 - Confronto connessioni ecologiche con ambiti

In parallelo al confronto tra rete ecologica e ambiti, è utile riportare anche il confronto tra rete ecologica e infrastrutture per la mobilità.

La seguente immagine mostra certamente una situazione più confusa dal punto di vista grafico, confusione che è in qualche modo lo specchio della vasta e ramificata rete di infrastrutture per la mobilità presenti e previste sul territorio del Comune di Rimini.

Risalta con maggior forza rispetto alla precedente immagine la maggior intereferenza che gli elementi lineari con cui vengono individuati i diversi tracciati infrastrutturali, attraversano, interrompono, costeggiano, scavalcano, le aree di rilevanza ecologica.

Se da un lato, l'ampiezza di queste infrastrutture è certamente minore rispetto a quella che può essere l'ampiezza media di un'areale di espansione insediativa, dall'altro lato la diffusione, la lunghezza e la funzione a cui assolvono, rendono questi elementi antropici fortemente impattanti per quel che riguarda appunto le connessioni ecologiche territoriali.



LEGENDA

- | | |
|--|--|
| ●●●●●●●● Confine comunale | ----- Itinerari primari di interesse regionale-nazionale di progetto |
| Trasporto pubblico | -----> Collegamento nord della nuova ss 16 e del casello nord da definire |
| ----- Ferrovie | ----- Viabilità extraurbana secondaria esistente |
| □ Stazioni e fermate ferroviarie esistenti e proposte | ----- Viabilità extraurbana secondaria: tratti proposti |
| ----- Trasporto Rapido Costiero (TRC) | ----- Asse primario urbano/suburbano di distribuzione (attuale SS.16) |
| ● Fermate del TRC | ----- Asse intermedio retro-costiero esistente |
| ----- Linea di forza del trasporto pubblico mare-entroterra | ----- Asse intermedio retro-costiero: tratti proposti |
| ←-----> e sua possibile prosecuzione per San Marino | ----- Strade urbane di penetrazione esistenti |
| ----- Rete ciclabile principale extraurbana esistente | ----- Strade urbane di penetrazione: tratti proposti |
| ----- Rete ciclabile principale extraurbana da realizzare (tracciato ideogrammatico) | ----- Asse costiero commerciale/turistico e per la mobilità lenta e collettiva |
| Gerarchia funzionale delle strade | ----- Strade da pedonalizzare |
| ----- Autostrada | ----- Ipotesi alternative di collegamenti stradali ai fini della pedonalizzazione del Ponte di Tiberio |
| ----- Autostrada in galleria | ----- Ipotesi di un terzo casello autostradale |
| ----- Itinerari primari di interesse regionale-nazionale esistenti | |

Figura A1.8 - Confronto connessioni ecologiche con infrastrutture per la mobilità

A1.5 VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA AMBIENTALE DEL PIANO

Il piano, anche in virtù dell'osservanza di uno dei suoi principi fondanti, ovvero quello del contenimento del consumo di suolo, non si pone in contrasto rispetto alle emergenze ambientali ed in particolare rispetto alla rete ecologica ed ai siti della rete Natura 2000, presenti sul territorio comunale.

A1.5.1 Matrice degli impatti

SIC-ZPS IT 4090002 Tortiana, Montebello, Fiume Marecchia							Commento: (il PSC non prevede vicino ai siti)	
AZIONI IMPATTANTI		VEGETAZIONE IGROFILA E RIPARIALE	BOSCHIE ALVEALI E BOSCHI SU SUOLI UMIDI	AVIFAUNA MIGRATORIA	AVIFAUNA STANZIALE	FAUNAITICA		
Dirette	emissioni di luce;	No	No	No	No	No	impianti con forti emissioni di luce (es. illuminazione stradale)	
	emissione di rumore;	No	No	No	No	No	Strade di grande viabilità o impianti con forti emissioni di rumore	
	immissione acque di lavaggio	No	No	No	No	No	Non ammesse, il depuratore è a valle del SIC ed evita la possibilità di incidenti.	
	contrazione del territorio a valenza ecologica (corridoi, nodi, ...)	No	Molto limitata	No	No	No	Attraversamento del Marecchia a valle del SIC del fascio A14-SS13 (procedure di VIA terminate o da iniziare)	
	interruzione di collegamenti ecologici	Molto limitata	No	No	Molto limitata	Molto limitata	All'esterno del SIC, solo in corrispondenza dell'attraversamento A14-SS13	
	introduzione di materiali in natura per la formazione di rilevati, la regolamentazione delle superficie la realizzazione delle aree verdi;	No	No	No	No	No	Non sono previsti dal PSC in maniera significativa	
	traffico veicolare;	No	No	No	No	No	Le modifiche di traffico veicolare nell'Asse A14-SS13 non sono tali da arrecare disturbi	
	altezza degli edifici e di alcuni arredi e impinati (es. totem, tralicci, pale eoliche, ecc.).	No	No	No	No	No	Non previsti dal PSC	
	apposizione di recinzioni e approntamento cantieri;	No	No	No	Molto limitata e transitoria	No	All'esterno del SIC, solo in corrispondenza dell'attraversamento A14-SS13	
	gestione e allontanamento dei rifiuti.	No	No	No	No	No	Non sono previsti tombamenti di cave nei movimenti di terra rilevanti	
Indirette	lavorazioni dei materiali introdotti (es. betonaggio);	No	No	No	No	No	Il passaggio del Marecchia dell'A14 e SS13 sarà effettuato con centrali di betonaggio esterne	
	demolizioni di edifici e manufatti preesistenti;	No	No	No	No	No	Non previsti	
	emissioni in atmosfera connesse con il traffico veicolare;	No	No	No	No	No	Le modifiche di traffico veicolare nell'Asse A14-SS13 non sono tali da arrecare disturbi	
	emissioni in atmosfera connesse agli impianti di climatizzazione	No	No	No	No	No	Non previsti	
emissioni di rumore da traffico veicolare.		No	No	Molto limitata e transitoria	Molto limitata e transitoria	No	Solo in corrispondenza dell'attraversamento del Marecchia di A14 e SS13	

A1.6 INDICAZIONI DI EVENTUALI IPOTESI ALTERNATIVE

Il PSC di Rimini, si pone già di per sé come alternativa rispetto a quelle che erano le previsioni insediative e di sviluppo comunale presenti nel vecchio PRG.

Va ribadita quindi la volontà di ridurre il più possibile il consumo di suolo da parte del PSC, come diretta conseguenza anche delle linee guida della Provincia.

Dal punto di vista quindi delle politiche insediative, a fronte di uno scenario demografico che prevede un aumento della popolazione di 10.000 unità al 2025, si è operato al fine di ridurre il consumo di suolo e di localizzare le previsioni in aree su cui non gravassero criticità ambientali, territoriali ed infrastrutturali.

Rispetto agli elementi infrastrutturali, da sottolineare sicuramente il progetto di TRC (trasporto Rapido Costiero), che si dovrebbe porre come elemento ristrutturante del servizio di trasporto pubblico realizzando al contempo un percorso di riduzione dell'utilizzo del trasporto privato gravitanti in particolar modo sull'abitato di Rimini.

A1.7 INDICAZIONI DI EVENTUALI MISURE DI MITIGAZIONE DELL'INCIDENZA DELLE OPERE/ATTIVITÀ PREVISTE

Per quel che riguarda le nuove previsioni insediative, in rapporto alle competenze del PSC, si può affermare che le scelte urbanistiche effettuate in termini di: ridotta estensione dei nuovi ambiti rispetto a quanto previsto dal PRG e loro idonea localizzazione rispetto alle emergenze territoriali ed ambientali, risultano come mitigazioni rispetto all'incidenza che il piano stesso avrebbe potuto avere sul territorio comunale e sulle matrici ambientali e naturali.

Oltre a questo, lo stesso PSC, attraverso le sue Norme di Attuazione, fornisce linee guida e prescrizioni, nei confronti delle potenzialità insediative e dello sviluppo antropico in ambito territoriale, in modo da favorire percorsi sostenibili e rispettosi nei confronti delle fragilità ed delle ricchezze di cui il territorio comunale è dotato.

Per quel che riguarda invece l'infrastrutturazione per la mobilità, particolarmente per quella in previsione, il PSC, sempre attraverso le sue Norme di Attuazione, definisce le linee guida per sé e per i piani sottordinati (RUE, POC e PUA), partendo innanzitutto dal principio su cui si innesta lo sviluppo del sistema della mobilità e che viene richiamato nell'art. 6.7: *"Il PSC persegue l'obiettivo di assicurare un elevato livello di accessibilità al territorio e alle aree urbane attraverso un sistema della mobilità sostenibile, basato sull'integrazione e ottimizzazione delle diverse modalità di trasporto, privilegiando in particolare quelle di più ridotto impatto ambientale: il trasporto collettivo e la mobilità ciclo-pedonale"*.

Rispetto quindi alle specifiche previsioni del PSC, dove possibile e dove la competenza non era sovraordinata rispetto alle scelte locali, si è cercato di optare attraverso il Piano Strutturale, per un sistema della mobilità finalizzato al potenziamento delle reti esistenti ed alle loro connessioni, riducendo il più possibile le interferenze con il sistema rurale e naturale. Al pari di questo, si desidera portare avanti la realizzazione del Trasporto Rapido Costiero, in quanto sistema per la mobilità pubblica potenzialmente di grande valore per il decongestionamento della viabilità, in particolare di quella costiera e di quella che gravita sul centro abitato di Rimini, con conseguente riduzione del quantitativo di mezzi su strada e delle relative emissioni inquinanti.

A1.8 INDICAZIONI DI EVENTUALI MISURE DI COMPENSAZIONE

Non son previsti impatti diretti o indiretti su SIC dalle scelte di piano e ciò rende superflua la previsione di compensazioni.

Inoltre gli ambiti attuativi previsti dal PSC nelle aree extraurbane sono aree che prevedono bassime potenzialità edificatorie e devono essere accompagnate da un'ampia dotazione di verde. A seguito della loro attuazione si creeranno vari piccoli poli della rete ecologica il che renderà più flessibile e resistente l'intero sistema naturale comunale.