

OGGETTO

**VARIANTE ART 53 LR 24/2017 - COLLEGAMENTO FUNZIONALE CON SECONDA
ROTATORIA INTERNA DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA CAAR**

Strada di IV Lotto Parte Seconda

NCT foglio 49 mappali 1135, 1258 e 1260

In ditta: **C.A.A.R. SPA**

Via EMILIA VECCHIA, 75

47923 Rimini (RN)

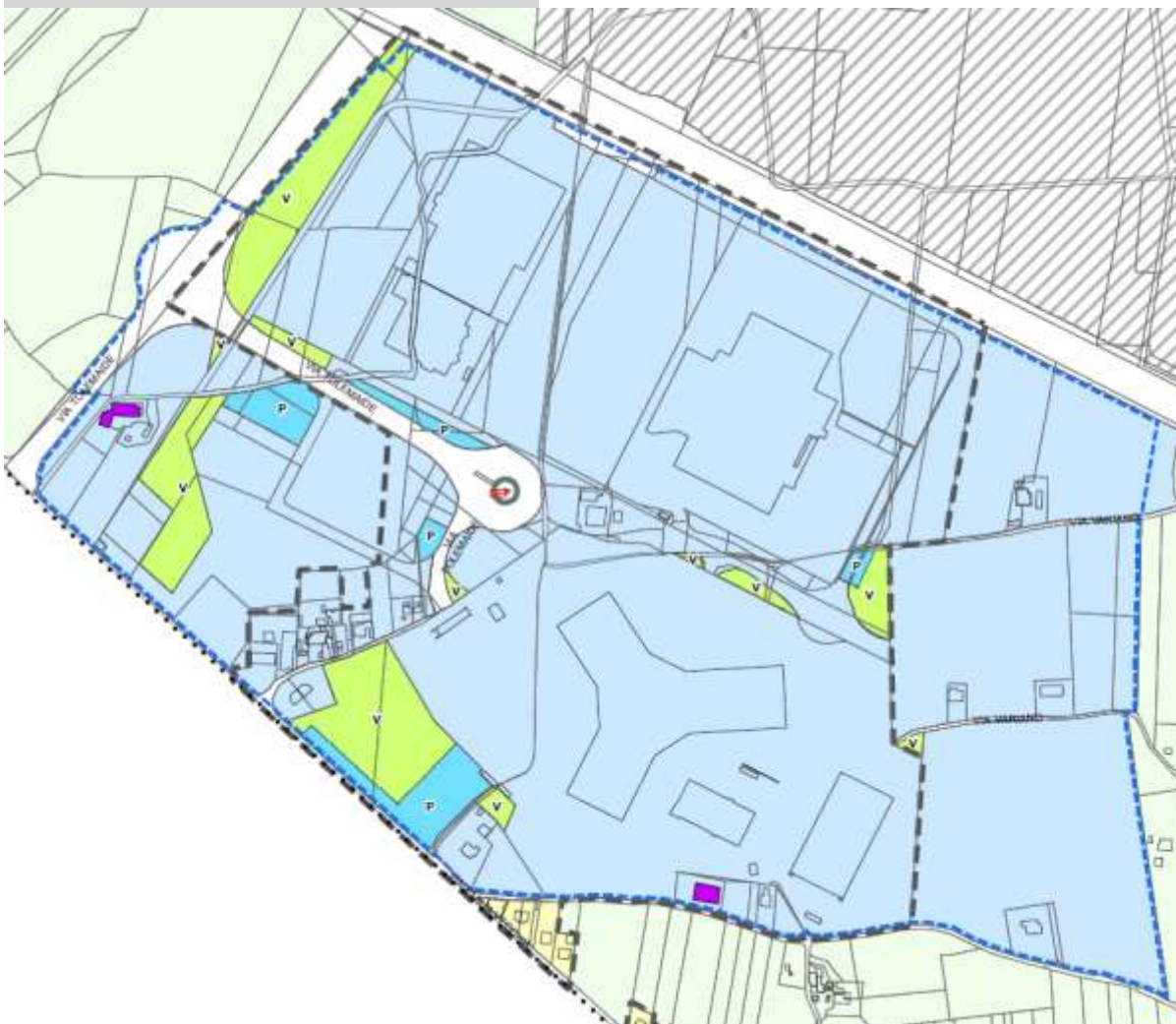
c.f./p.iva 02029410400




RELAZIONE TECNICA DI PROGETTO

e

BARRIERE ARCHITETTONICHE

Regolamento Urbanistico Edilizio
tavola 1.3 scala 1:5.000



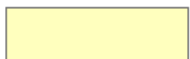
-  Perimetro del territorio urbanizzato (art. 4.1 PSC)
-  Perimetri di Piani Urbanistici Attuativi
-  APF - Poli funzionali (art. 75)

TUTELE STORICO ARCHEOLOGICHE

Tutele archeologiche

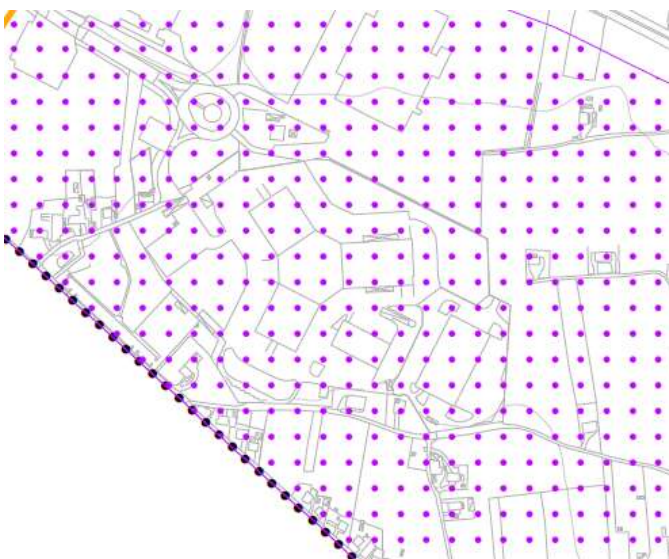
tavola **VIN2.2a** scala 1:10.000




 basso

TUTELE VULNERABILITA' E SICUREZZA DEL TERRITORIO

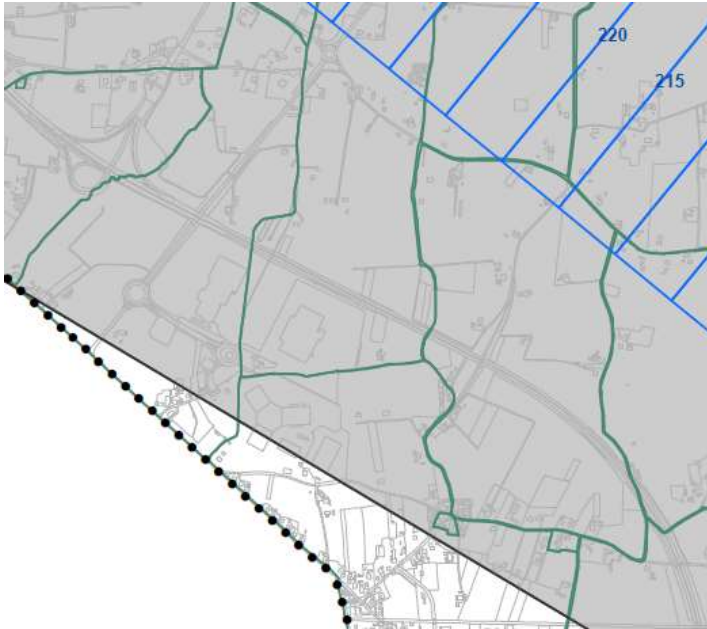
tavola **VIN 3 a** scala 1:10.000



 37 - Aree di ricarica indiretta della falda (ARI)

TUTELE E VINCOLI RAPPRESENTATI
A SCALA TERRITORIALE
Aeroporto - Mappe di Vincolo
Ostacoli alla navigazione aerea

tavola VIN 5.1 a scala 1:25.000



AS - Superficie di avvicinamento

Trattasi della realizzazione di un piccolo braccetto stradale per accesso alla viabilità interna (opere di urbanizzazione) del piano particolareggiato di iniziativa pubblica denominato “Centro Agro Alimentare Riminese” approvato con deliberazione di CC n.69 del 23/04/2009 in area ricompresa nel territorio urbanizzato.

Con determinazione dirigenziale n.1257 del 13/09/2011 sono stati approvati gli atti di collaudo tecnico-amministrativi delle opere di urbanizzazione primaria strada di secondo lotto del CAAR all’interno del piano particolareggiato.

La necessità di realizzare un braccetto di accesso al CAAR in corrispondenza del fabbricato 3 attualmente in locazione MAAR è storica, di interesse pubblico ed è diventata urgente ed indifferibile per motivi di sicurezza, gestionali e di controllo accessi all’area CAAR

La situazione urbanistica attuale impone una complessa procedura amministrativa nonché di esproprio e per risolvere tale problema si propone di realizzare il braccetto di collegamento stradale già previsto in PP direttamente su terreno in proprietà del CAAR come peraltro tale ipotesi era già stata verificata nella sua fattibilità e regolarità tecnica con gli Uffici della allora Direzione Infrastrutture Mobilità e

Ambiente con ottenimento di parere positivo prot.161040 del 31 ottobre 2011; tale soluzione costituisce variante al PP del CAAR ed in tal senso trova applicazione l'art 53 della LR 24/2017.

Inoltre la medesima LR 24/2017, ai fini della procedura, **all'art. 19 comma 6 lettera b)** recita che:

6. Sono esclusi dalla valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale le varianti che, non riguardando le tutele e le previsioni di piano sugli usi e le trasformazioni dei suoli e del patrimonio edilizio esistente, si limitano a introdurre:

a) rettifiche degli errori materiali;

b) modifiche della perimetrazione degli ambiti di intervento, che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti;

c) modifiche delle caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;

d) modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute in strumenti di pianificazione nazionali, regionali, metropolitani o d'area vasta di cui sia già stata svolta la valutazione ambientale;

e) varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già localizzate e valutate in piani vigenti o per la reiterazione del vincolo stesso.

4

La progettazione e realizzazione del braccetto di COLLEGAMENTO FUNZIONALE CON SECONDA ROTATORIA INTERNA DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA CAAR, trattandosi di un leggero spostamento di un'opera già prevista nel PP CAAR come indicato nella Tav 3A VARIANTE DI P.P., **non incide** "in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti"

Nel nostro caso il comma 6 b) **esclude** la valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

L'intervento che si propone prevede un piccolo spostamento del braccetto immediatamente a ridosso della sua posizione urbanistica attuale indicata in PP CAAR, a confine con la particella NCT fg 49 mapp 5, su area interna totalmente di proprietà del medesimo CAAR e ciò risolve molte complessità procedurali

Per quanto riguarda la progettazione trattasi di un piccolo braccetto di collegamento funzionale con seconda rotatoria interna delle opere di urbanizzazione primaria completato con la realizzazione di uno spazio di manovra terminale, prima del cancello di accesso, al fine di consentire l'inversione dei mezzi senza entrare nell'area CAAR.

La progettazione ha tenuto conto della mobilità dei mezzi articolati e con pavimentazione idonea ai conseguenti carichi analogamente a quanto già realizzato per l'urbanizzazione primaria.

ACQUE METEORICHE – FOGNATURA BIANCA

Il semplice spostamento del braccetto in progetto non comporta alcuna variazione fra le aree permeabili e impermeabili e quindi rispetta di fatto l'invarianza idraulica del PP.

Le acque bianche vengono raccolte da caditoie stradali 60x60 griglia quadrata concava a norma EN 124:1994 - Classe C250 ISO 1083 ghisa sferoidale 500-7 UNI-EN 1563 (EN GJS 500-7) la cui acqua viene convogliata con tubazioni \varnothing 200 PVC-U SN8 poste lateralmente con adduzione finale alla preesistente nella rotatoria

5

ILLUMINAZIONE PUBBLICA

Analogamente a quella esistente e l'elaborato Tav 1 contiene la relazione tecnica completa

DGR 2272-2016

L'intervento non prevede opere strutturali e prevede unicamente:

A.2.1 a) Opere di sostegno in genere (muri in c.a., gabbionate, muri cellulari, terre rinforzate), di altezza fuori terra $\leq 1,50$ m, con inclinazione media del terrapieno sull'orizzontale $\leq 15^\circ$ o per le quali non siano presenti carichi permanenti direttamente agenti sul cuneo di spinta. (L0)

e pertanto gli interventi sono ricompresi nei punti A.2.1 contrassegnati dal codice L0 e e quindi si

DICHIARA

che le opere sono prive di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici in quanto gli interventi ricadono in una delle ipotesi indicate negli elenchi A specificatamente individuate

Per quanto riguarda il mod MUR A1-D1 trattasi di intervento, ai sensi della DGR 2272/2016, in codice L0 e pertanto non è necessario nessun elaborato

ELABORATI GRAFICI:

Tav 1 RELAZIONE TECNICA IMPIANTO ELETTRICO

Tav 2 planimetria e illuminazione

Tav 3A VARIANTE DI PP

Tav 3B STATODI FATTO e RILIEVO PLANOALTIMETRICO

Tav 3C PROGETTO E COMPARATIVA – FOGNATURA BIANCA – PERCORSO DISABILI

Tav 3D ESECUTIVO PROFILI – SEZIONE TIPO – PAVIMENTAZIONE TIPO

Tav 3E STATO FINALE

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

BARRIERE ARCHITETTONICHE

La pendenza massima del braccetto di collegamento funzionale è pari al 1,364% con tutti i percorsi pedonali di dimensioni come da normativa e sono accessibili per disabili con pendenze massime inferiori al 8%.

Ai sensi di quanto sopra si dichiara la conformità alla normativa vigente in materia di accessibilità e di superamento delle barriere architettoniche anche ai sensi dell'art.82 del DPR 380/01

Rimini 20/09/2021

In fede

Dott. Ing. Tamburini Loris Pier Luigi

firmato digitalmente