



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Riqualificazione del Parco in Piazzale Carso

Rapporto Ambientale di ValSAT



Indice generale

1. Introduzione.....	3
1.1 Premessa.....	3
2. Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale.....	4
2.1 Scopo della VAS-ValSAT.....	4
2.2 Il percorso verso la Valutazione Ambientale.....	5
3 Inquadramento.....	8
3.1 Inquadramento territoriale e localizzazione.....	8
3.1.1 La stazione.....	8
3.1.2 Il Parco di Piazzale Carso (giardini “Vittime delle Foibe”).....	9
3.2 Inquadramento urbanistico.....	11
4 Descrizione generale del progetto.....	14
4.1 Stato di fatto.....	14
4.2 Obiettivi del progetto.....	16
4.3 Stato di progetto.....	18
5. Obiettivi dello sviluppo territoriale locale.....	21
5.1 PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini.....	21
5.2 Piano Strutturale Comunale (PSC).....	22
5.3 Vincoli e tutele.....	27
VIN 2.2 Tutele storico archeologiche.....	27
VIN 4.2 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili.....	29
VIN 5.1 Mappe di vincolo aeroportuali.....	31
Piano di Assetto Idrogeologico PAI – variante 2016 e Piano Gestione Rischio Alluvioni PGRA.....	33
Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC).....	34
Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE).....	35
6 Verifica di coerenza.....	37
7 Analisi del contesto ambientale ed inserimento del progetto.....	46
7.1 Rumore e mobilità.....	46
7.2 Qualità dell’aria.....	50
7.3 Verde.....	51
7.4 Suolo e permeabilità.....	55
8 Valutazione degli effetti.....	56
9 Monitoraggio.....	58
10 Conclusioni.....	59

Redatto da:

U.O. Qualità ambientale – Dott.ssa Diletta Di Paolo, Dott.ssa Elena Favi

RUP:

Ing. Alberto Dellavalle



1. Introduzione

1.1 Premessa

Il presente documento costituisce Rapporto Ambientale ai sensi dell'art. 5 della previgente L.R. 20/2000 (art. 19 L.R. 24/2017) nell'ambito della ValSAT relativa al progetto "Riqualificazione del Parco in Piazzale Carso" a Rimini, ed ha lo scopo di fornire all'Autorità Competente (Provincia di Rimini) i dati e le informazioni necessarie all'espressione del parere previsto. Tale rapporto è volto ad individuare, descrivere e valutare gli effetti significativi dell'intervento sull'ambiente sulla base dell'Allegato I alla Direttiva 2001/42/CE.

In sinergia con il progetto di realizzazione del nuovo padiglione e sottopasso per l'uscita lato mare dalla stazione di Rimini a cura della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Amministrazione comunale, in linea con il Protocollo d'Intesa siglato tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Rimini, FS Sistemi Urbani srl, RFI SpA e Ferrovie dello Stato Italiane, procede con la riqualificazione e valorizzazione dell'area del Parco in Piazzale Carso (giardini "Vittime delle Foibe") di fronte all'uscita, affinché possa diventare un nuovo luogo identitario e punto di riferimento per la città, accessibile a tutti e dalla forte valenza ecologica ed ambientale. Difatti, obiettivo generale del Protocollo d'Intesa è quello di risolvere le criticità intrinseche comunemente proprie dell'area ferroviaria, ovvero la situazione di pericolo e di cesura creatasi nelle sue adiacenze, sfruttandola come area di recupero, valorizzandone le possibilità di coesione sociale e rendendo il più possibile agevoli gli spostamenti da, per e all'interno del centro cittadino.

Nel caso specifico il progetto è approvato tramite il procedimento unico previsto all'art. 53 comma 1 lettera a) della nuova legge urbanistica L.R. 24/2017. L'approvazione del progetto con tale procedura determina attuazione/modifica del RUE.

L'intervento per cui è richiesta la variante urbanistica non figura tra le esclusioni ai sensi dell'art. 19 della L.R. 24/2017 comma 6, pertanto si rende necessario procedere alla redazione della ValSAT.



2. Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale

2.1 Scopo della VAS-ValSAT

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo volto ad assicurare che nella formazione e approvazione di un piano o programma siano presi in considerazione gli impatti significativi sull'ambiente che è prevedibile deriveranno dall'attuazione dello stesso. Essa costituisce parte integrante del procedimento di approvazione e valuta le conseguenze in ambito ambientale delle azioni proposte ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse ed affrontate fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale.

Il procedimento di VAS è stato introdotto dalla già citata Direttiva 2001/42/CE, recepita in Italia dal D.lgs. n.152/2006, il quale, al Titolo II della Parte II, ne definisce l'ambito di applicazione, le modalità di svolgimento, i contenuti del Rapporto Ambientale, le modalità di consultazione, i procedimenti di valutazione e di decisione nonché i contenuti del monitoraggio.

In Regione Emilia-Romagna per i Piani urbanistici e territoriali si applica la L.R. n. 24/2017 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio" che, in continuità con la L.R. 20/2000, anticipatoria del recepimento nazionale della direttiva europea, prevede l'integrazione nella Valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale (ValSAT) degli aspetti ambientali (VAS) con gli aspetti territoriali.

La ValSAT viene effettuata per tutti i piani e programmi, nonché per le loro modifiche (fanno eccezione i procedimenti indicati dall'art. 5 comma 5 della previgente LR 20/2000). La ValSAT è un procedimento che accompagna l'elaborazione del Piano/Programma, divenendone quindi parte integrante e complementare al fine di:

- contribuire al perseguimento di obiettivi di sostenibilità ambientale;
- individuare, descrivere e valutare gli impatti significativi che le azioni previste nel Piano/Programma potrebbero avere sull'ambiente, sulla salute umana, sul patrimonio culturale e paesaggistico;
- considerare e valutare le ragionevoli alternative che possono adottarsi in virtù degli obiettivi di sostenibilità ambientale, dell'ambito territoriale del Piano/Programma e dei possibili impatti;
- assicurare il monitoraggio del perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e il controllo degli impatti.

In conformità a quanto fin qui richiamato, dato che il progetto costituisce variante al RUE, è necessario elaborare un nuovo Rapporto ambientale capace di aggiornare e integrare le valutazioni già formulate in sede di VAS-ValSAT di RUE.



2.2 Il percorso verso la Valutazione Ambientale

In base alla normativa nazionale e regionale vigente, è necessario innanzitutto individuare i soggetti interessati dal procedimento che interverranno in sede di Conferenza dei Servizi.

Sono soggetti interessati dal procedimento:

a) il proponente: RFI (Rete Ferroviaria Italiana);

b) l'autorità procedente: Comune di Rimini;

c) l'autorità competente: Provincia di Rimini;

d) i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini
- Provincia di Rimini
- Azienda U.S.L. Romagna -Dipartimento Sanità Pubblica Distretto Rimini
- ARPAE - Agenzia Regionale per la Prevenzione, l'Ambiente e l'Energia dell'Emilia-Romagna. Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC)- Area Est. Incarico di Funzione Polo Specialistico Suoli - Area Est
- Consorzio di Bonifica della Romagna- Rimini
- Comando VV.F. di Rimini
- Comando Aeroporto "G. Vassura"
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana – Bologna
- RFI Direzione Stazioni
- FS Sistemi Urbani
- U.O. Romagna
- Ferservizi s.p.a.
- AMR - Agenzia Mobilità Romagnola
- Start Romagna S.p.A – Rimini
- P.M.R. S.R.L. CONSORTILE
- Metropark s.p.a.
- Ente Poste Italiane – Gruppo N.T.M.
- Terna Rete Italia Spa- Rete Elettrica Nazionale - Direzione Territoriale Nord Est
- ENEL spa – Roma
- ENEL X Italia s.r.l.



- E-distribuzione S.p.a. Infrastrutture e Reti Italia. Distribuzione Territoriale Rete Emilia-Romagna Progettazione Lavori e Autorizzazioni
- Cloudditalia Telecomunicazioni S.p.A
- HERA Spa - Servizio Acquedotto e Fognatura
- HERAMBIENTE Servizi Industriali Srl
- Business Unity e Direzione Tecnica. Reti Acquedotto e Fognature
- Hera S.p.A.– Direzione Servizi Ambientali - Distretto di Rimini
- Heratech s.r.l.
- SNAM – Rete Gas S.p.a. Distretto Centro Orientale
- Adrigas spa – Rimini
- Anthea s.r.l. – Rimini
- Amir spa - Azienda pubblica per la rete idrica nella provincia di Rimini
- Romagna Acque Spa
- Telecom Italia s.p.a. - Milano
- Fastweb SpA – Milano
- Fastweb Area Nord Est. Consulente Specialist Network Design – Bologna
- Vodafone Italia S.p.a.
- Wind Tre S.p.a. - Roma
- IRIDEOS s.p.a
- Retelit SPA – Milano
- Interoute spa – Roma
- Acantho s.p.a.
- BT Italia s.p.a.
- Infrastrutture Wireless Italiane s.p.a. - Inwit Cellnex Italia s.p.a.
- Iliad Italia S.p.A.
- Lepida S.c.p.A.



Nell'ambito del procedimento unico previsto dall'art. 53 della L.R. 24/2017, la valutazione ambientale strategica, avviata dall'autorità procedente contestualmente al processo di formazione del procedimento unico, comprende:

1. proposta di progetto con procedimento unico unitamente al Documento di VAS-VaISAT;
2. individuazione dei soggetti interessati;
3. convocazione conferenza e consultazioni;
4. deposito e pubblicazione della variante anche sul BURERT;
5. svolgimento della CDS, decisione in merito al progetto e della proposta di VAS;
6. chiusura della conferenza di servizi per il procedimento unico comunale;
7. determinazione conclusiva della CDS;
8. deliberazione di Consiglio comunale;
9. deposito e pubblicazione della variante;
10. invio degli atti definitivi;
11. gestione e monitoraggio.

L'autorità competente esprime il parere motivato di cui all'art. 15, comma 1, del decreto legislativo n. 152 del 2006, nel corso del procedimento unico, acquisendo il parere dell'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia (ARPAE) relativo alla sostenibilità ambientale delle previsioni dello strumento urbanistico in esame.



3 Inquadramento

3.1 Inquadramento territoriale e localizzazione

3.1.1 La stazione

L'area della stazione di Rimini si configura come un vuoto fisico (e parzialmente funzionale) di circa 12 ettari, intercluso nel tessuto urbano di una delle parti più pregiate della città. L'infrastruttura ferroviaria, che attraversa longitudinalmente l'intero ambito dal Porto Canale fino al parco dell'Ausa, produce un effetto "barriera" esaltato da una condizione urbana dei margini dell'area, frammentati e caotici, andando di fatto a creare una netta interruzione dei tessuti e della rete degli spazi pubblici. L'assenza di relazioni tra le parti di città al di qua e al di là dell'area della stazione è ulteriormente accentuata dalla scarsità di collegamenti diretti pedonali o carrabili, limitati ai soli margini dell'imbuto ferroviario.



Inquadramento territoriale (da elaborato "03 - C - SDF - Inquadramento generale dell'area")

L'ambito della stazione ferroviaria di Rimini riveste un ruolo strategico nel rinnovamento della città, nel suo rilancio internazionale e turistico, nel suo assetto morfologico e funzionale e nell'offerta di nuovi e più efficienti servizi ai cittadini riminesi. Già il Masterplan Strategico riconosceva l'ambito della stazione



ferroviaria come una delle aree di maggiore interesse per operare una ricucitura urbana tra la città lineare della costa e quella consolidata. L'ambito assume l'importanza di luogo strategico sia perché permette di operare una ricucitura spaziale fra le due aree più pregiate della città e una saldatura concettuale e funzionale fra due immagini di Rimini, la Rimini del turismo e la Rimini storica. La riqualificazione dell'area della stazione inoltre può consentire di ridisegnare completamente i bordi e i vuoti delle due rispettive città, aprendo la strada al recupero di importanti oggetti storici, come l'anfiteatro, a risignificare e riqualificare oggetti della modernità, come il grattacielo, ad ampliare le dotazioni di verde, a riconfigurare le strutture urbane dei viali che portano al mare e di quello della stazione, elemento di connessione fra il Parco dell'Ausa e il porto canale.

Il suo caratterizzarsi come un luogo di transizione può contribuire quindi a trasformare zone oggi marginali in aree centrali capaci di migliorare anche i tessuti circostanti.

Inoltre, l'area della stazione ferroviaria costituisce il fulcro del sistema della mobilità capace di interconnettere la mobilità di lunga percorrenza con quella urbana, interagendo con diverse modalità di trasporto (ferro, auto, TPL, bicicletta e movimenti pedonali). I principi fondamentali da assumere sono: incrementare la permeabilità tra le due parti di città, migliorare la mobilità e l'intermodalità, cogliere l'opportunità per localizzare attrezzature pubbliche di rilievo a sostegno del centro storico e della città in generale, incrementare lo spazio pubblico di qualità, migliorare le condizioni ambientali urbane, sviluppare un'alternativa alla crescita insediativa su suoli agricoli.

3.1.2 Il Parco di Piazzale Carso (giardini "Vittime delle Foibe")

Il parco non è identificato catastalmente in modo univoco, in quanto le particelle catastali, che si riportano di seguito, ricomprendono anche parte di viabilità. Inoltre il parco si sviluppa anche su porzione di area stradale bianca.

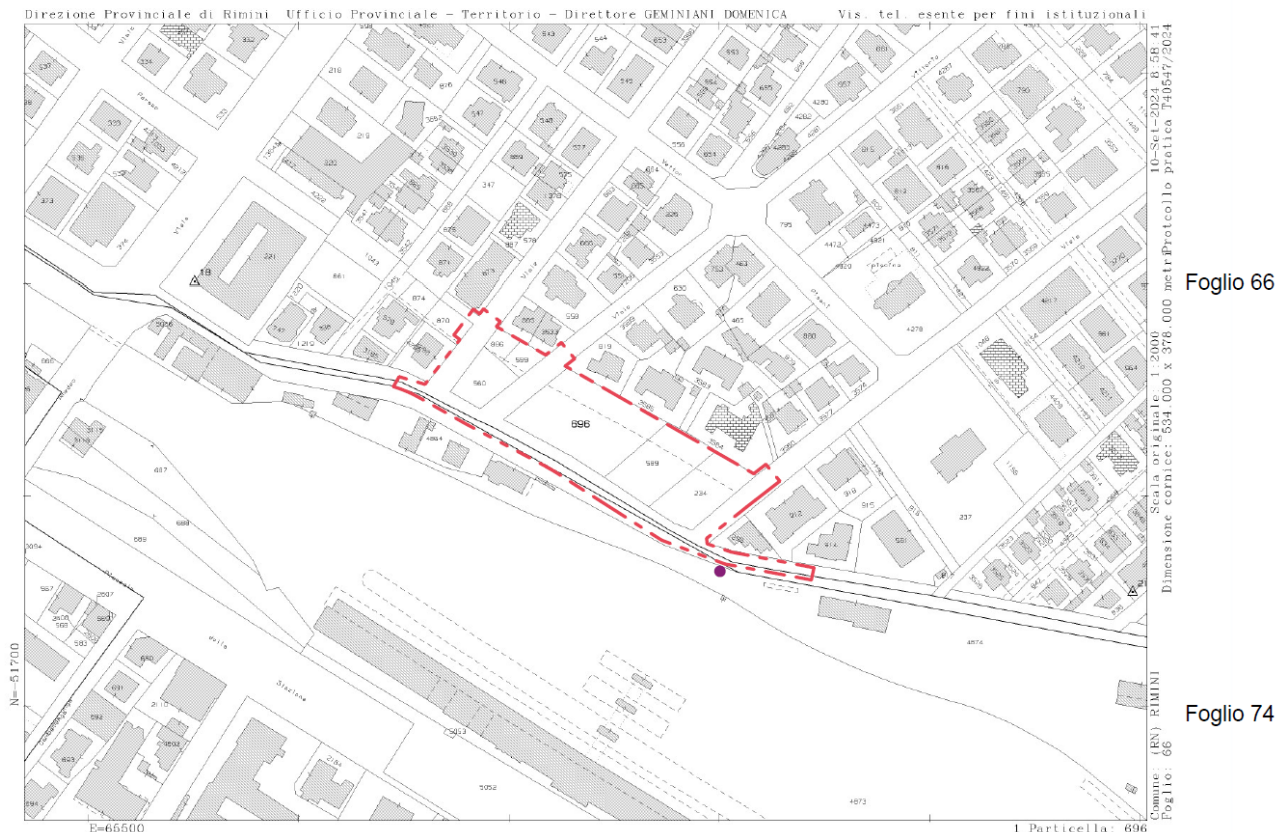
L'area individuata, oggetto di intervento, è distinta al catasto terreni in:

- foglio 66, particella 886, con superficie catastale di 150 mq
- foglio 66, particella 559, con superficie catastale di 184 mq
- foglio 66, particella 560, con superficie catastale di 508 mq
- foglio 66, particella 696, con superficie catastale di 2.103 mq
- foglio 66, particella 589 con superficie catastale di 1.003 mq
- foglio 66, particella 234 con superficie catastale di 892 mq

Per un totale di 4.840 mq.



Estratto di mappa



Estratto di mappa dell'area interessata dall'intervento (da elaborato "06 - C - SDF - Rilievo dello stato di fatto")

Il Parco si trova all'interno di un'area urbana a prevalente destinazione residenziale ed è nelle immediate vicinanze della Stazione Centrale e delle rispettive aree di proprietà di RFI. Difatti, l'area confina sul lato nord - nord-est con un'area residenziale in Piazzale Carso, sul lato nord-est - est con l'area residenziale in Viale Trieste, sul lato sud con l'area di RFI e il nuovo padiglione all'uscita dalla stazione lungo Viale Monfalcone, sul lato ovest - nord-ovest con l'area residenziale in Viale Paolo Mantegazza. In particolare, Viale Monfalcone connette due assi importanti della città, quali Viale Principe Amedeo e Viale Fiume, che corre lungo tutto il parco AUSA che collega il centro storico al mare, ad oggi diviso dalla ferrovia. In aggiunta, dal Parco di piazzale Carso nascono e si diramano fino al mare tre vie che ospitano attività commerciali e alberghiere, che sono il motore pulsante del turismo presente a Rimini: Viale Paolo Mantegazza, Viale Vittorio Veneto e Viale Trieste. Di queste, quella che risulta essere il collegamento più diretto e attrezzato tra stazione, centro e mare, in particolare Marina Centro, che si distribuisce lungo Viale Amerigo Vespucci, è Viale Vittorio Veneto. Quest'ultimo, infatti, ha recentemente subito una riqualificazione lato mare, che sfocia in uno slargo riconoscibile sia per la presenza dell'Embassy, locale molto conosciuto dai riminesi, sia per l'accesso diretto, che si ha di fronte, al nuovo Parco del Mare, in questo tratto già realizzato, e che percorrerà tutto il lungomare. Dal punto di vista dell'inquadramento urbanistico, l'area fa parte del "Sub-ambito per verde pubblico" (V).



3.2 Inquadramento urbanistico

L'intervento ricade nel **Piano Strutturale Comunale (PSC)** vigente all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e in "AUC_U - ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali" di cui all'art.5.2 delle norme di PSC.

Nel **Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)** l'intervento interessa aree classificate come "strade e parcheggi di urbanizzazione" e come "verde pubblico", disciplinate all'art. 35 delle norme di RUE.

Nella **Tavola dei Vincoli** gli interventi sono interessati dai seguenti vincoli e tutele, identificati nella Scheda dei vincoli come segue:

- Zone a diversa potenzialità archeologica – potenzialità bassa (Scheda n. 27 – Tav. VIN 2.2 – art. 2.12 PSC);
- Elettrodotti e relative distanze di rispetto (Scheda n. 62 – Tav. VIN 4.2);
- Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile – Vie di fuga (Scheda 67 – Tav. VIN 4.2.2 – art. 6.12 PSC);
- Mappe di vincolo aeroportuali (Scheda 68 – Tav. VIN 5.1.1 e VIN 5.1.2).

Si rimanda al paragrafo 5.3 per ulteriori approfondimenti sulle mappe di PSC, RUE e dei vincoli e tutele.

Valutazione della conformità urbanistica

L'art. 5.2 comma 4 delle norme di PSC definisce, tra gli obiettivi da perseguire negli "ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali (AUC_U)":

- il mantenimento, la qualificazione e, ove occorra, l'integrazione degli attuali livelli dei servizi pubblici;
- l'incremento diffuso del verde, sia pubblico che privato;
- gli interventi volti a favorire la mobilità pedonale e in bicicletta;
- la razionalizzazione della mobilità veicolare attraverso l'allontanamento dei flussi di attraversamento.

Il PSC, in conformità con la L.R. 20/2000, definisce poi al comma 9 del medesimo articolo, gli interventi da individuare e disciplinare tramite POC, tra i quali in particolare gli interventi di realizzazione o miglioramento di opere di urbanizzazione o di altre dotazioni infrastrutturali, di attrezzature e spazi collettivi, di servizi pubblici o di uso pubblico e di arredo urbano.

L'intervento risulta dunque compatibile con le disposizioni di PSC e con i vincoli presenti sull'area e comporta conseguentemente variante esclusivamente agli elaborati di RUE per la localizzazione dell'intervento.



La variante consiste nella modifica della viabilità esistente e nella conseguente modifica dell'area a verde pubblico (V), disciplinata all'art. 35 comma 7 lettera c), estendendo l'ambito fino a comprendere la porzione di via Monfalcone pedonalizzata. La via Monfalcone, perdendo la sua funzione viabilistica in quel tratto, diventa a tutti gli effetti un percorso pedonale connesso al parco frontistante ed un ampliamento del parco stesso che assume la funzione di spazio di connessione tra il centro città e il mare. In considerazione del fatto che la pedonalizzazione di via Monfalcone rappresenta un primo passo del processo di riqualificazione complessiva dell'area, l'estensione dell'area a verde pubblico (V) favorirà anche le trasformazioni future.

Complessivamente la destinazione a verde viene incrementata rispetto all'attuale, passando dagli attuali 3.948 mq rilevati ai 4.272 mq di progetto, consentendo una lieve riduzione del deficit di verde pubblico individuato nella C.REL di Quadro Conoscitivo relativamente all'ambito territoriale corrispondente al vecchio quartiere 1, nel quale si colloca l'area di intervento.

L'area a verde pubblico è disciplinata dall'art. 35 delle norme di RUE e in particolare dal comma 7 lettera c). In merito alle prescrizioni previste dalla norma, il progetto rispetta la SP minima pari all'80%, come evidenziato nell'elaborato di progetto "15 - C - PROG - Permeabilità delle aree". La nuova "area per verde pubblico V" è pari a 4.274 mq, per un totale di aree permeabili pari a 3.439 mq, superiore all'80% dell'area totale.

Per quanto riguarda l'attuazione dell'intervento, l'Amministrazione Comunale, pur essendo dotata dei nuovi strumenti urbanistici previsti dalla L.R. 20/2000, quali PSC e RUE, non è tuttavia dotata di POC. Poiché in seguito all'entrata in vigore della nuova legge urbanistica L.R. 24/2017 e alla conclusione della prima fase del periodo transitorio (DGR 1956/2021) non è più possibile procedere alla formazione di nuovi POC, le opere pubbliche vengono approvate attraverso procedimenti speciali, come l'art. 53 della L.R. 24/2017, che prevedono:

- l'approvazione del progetto di opera pubblica;
- la localizzazione dell'opera pubblica e quindi la modifica della strumentazione urbanistica vigente.

Contenuti della variante urbanistica

Gli elaborati urbanistici relativi al procedimento ai sensi dell'art. 53, comma 1 lettera a) della L.R. 24/2017, riguardano dunque solo le modifiche agli elaborati di RUE, necessarie per localizzare l'intervento oggetto del presente procedimento:

- stralcio tavole 1.5 - 1.8 di RUE, nel quale viene individuata l'area interessata con il perimetro "Progetti speciali e strategici";
- stralcio RUE.N - art.7bis "Progetti speciali e strategici", nel quale viene definita una specifica scheda d'ambito.

L'intervento per cui è richiesta la variante urbanistica non figura tra gli interventi esclusi ai sensi dell'art. 19 della L.R. 24/2017 comma 6, pertanto si è resa necessaria la redazione della ValSAT.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Inoltre, in materia sismica, ai fini della predisposizione e dell'approvazione dell'atto di pianificazione territoriale e urbanistica, devono essere osservate le prescrizioni indicate dalla D.G.R. 476/2021 (così come integrata dalla D.G.R. 564/2021). A tal proposito si fa riferimento all'elaborato "VU_Relazione sismica".



4 Descrizione generale del progetto

4.1 Stato di fatto

Attualmente l'area oggetto d'intervento è attrezzata a verde pubblico, con pochi giochi per bambini, sentieri in materiale sdruciolevole, qualche seduta e molte alberature che fanno sì che sia molto ombreggiato e offra un buon ristoro nella calura estiva. Tuttavia lo stesso parco si trova in uno stato di degrado e abbandono, dovuto in particolare alla sua collocazione in un'area marginale, chiusa dalle mura della stazione ferroviaria e priva di attrattività e direzionalità. Ciò ha generato nel tempo uno stato di degrado che non rende il parco né facilmente fruibile né sicuro per chi lo attraversa. L'apertura del nuovo sottopasso creerà un nuovo itinerario urbano tra il centro città a sud e la zona balneare a nord; perciò il lotto funge da spazio filtro tra il centro storico (città) e Marina Centro (mare).



Planimetria dello stato di fatto con numerazione delle postazioni fotografiche (da elaborato "05 - C - SDF – Documentazione fotografica")



Comune di Rimini

**DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale**

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



①



②



③



④



⑤



⑥



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪



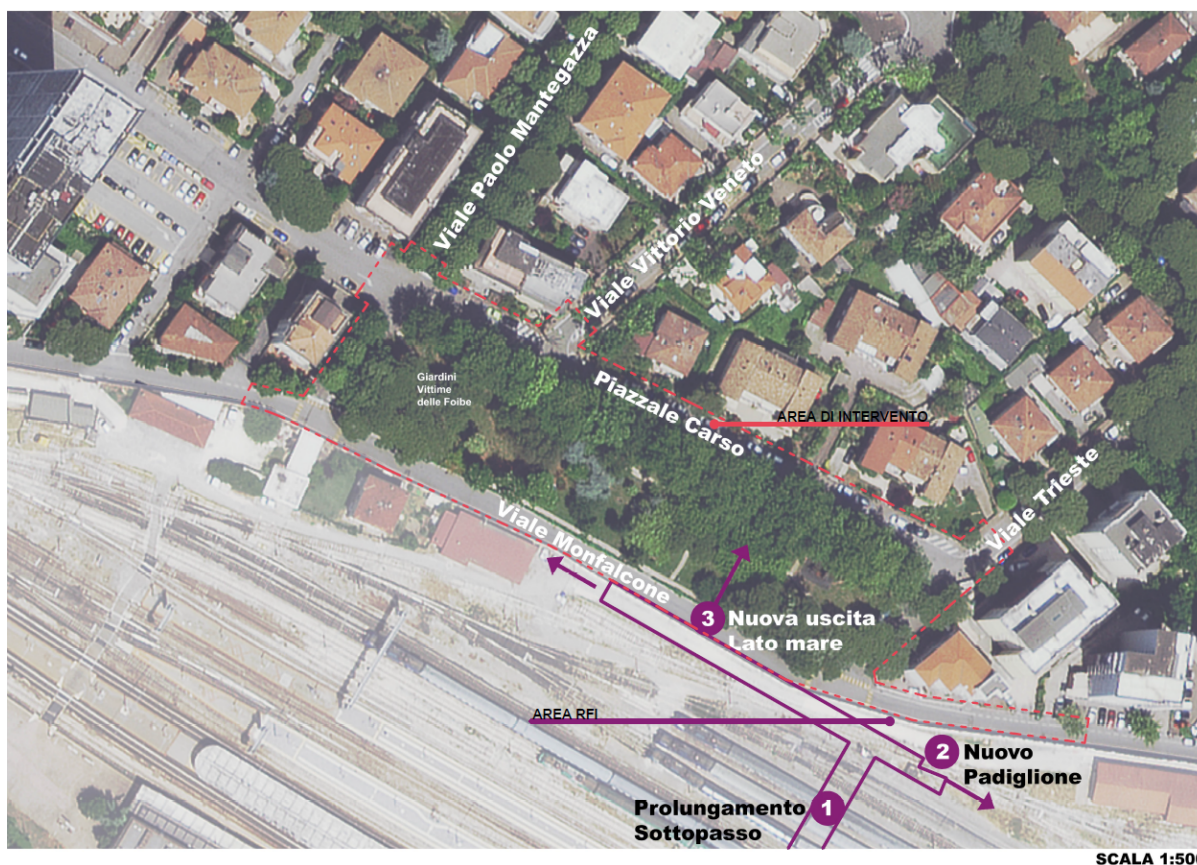
⑫

Documentazione fotografica dello stato di fatto (da elaborato "05 - C - SDF – Documentazione fotografica")



4.2 Obiettivi del progetto

L'intervento prevede la riqualificazione del Parco in Piazzale Carso che, a seguito dei lavori del prolungamento del sottopasso della stazione ferroviaria centrale di Rimini da parte di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., da area residuale diventerà luogo strategico per i flussi degli utenti in arrivo e in partenza dalla stazione.



Intervento da parte di RFI di prolungamento del sottopasso attuale fino a un nuovo padiglione, che costituisce la nuova uscita lato mare della stazione di Rimini.

1 Prolungamento sottopasso

2 Nuovo padiglione

3 Nuova uscita lato mare



Rappresentazione dell'area di intervento e degli interventi relativi al progetto di RFI sulla stazione (da elaborato "03 - C - SDF - Inquadramento generale dell'area")



L'apertura del nuovo sottopasso creerà un nuovo itinerario urbano tra il centro città a sud e la zona balneare a nord, una nuova porta della città a mare. Ad accogliere l'uscita del sottopasso vi sarà un nuovo corpo di fabbrica, che rappresenterà il fronte della stazione su quel quadrante della città. Il nuovo fabbricato, decentrandosi rispetto all'asse centrale della stazione, tende a ricentrarsi sul fronte dei Giardini "Vittime delle Foibe", offrendo l'uscita in pieno parco, filtrata dalla via Monfalcone.

In sinergia con il progetto a cura della Rete Ferroviaria Italiana (RFI), l'Amministrazione comunale, coerentemente con il Protocollo d'Intesa, intende procedere con la riqualificazione e valorizzazione dell'area del Parco di fronte all'uscita e potenziamento dei servizi urbani, affinché possa assolvere alla nuova funzione e diventare un nuovo luogo identitario e punto di riferimento per la città, accessibile a tutti e dalla forte valenza ecologica ed ambientale. Difatti, obiettivo generale è quello di risolvere le criticità intrinseche comunemente proprie dell'area ferroviaria, quali il creare una situazione di pericolo e di cesura all'interno di un centro cittadino e, anzi, di sfruttarla come area di recupero, valorizzandone le possibilità di coesione sociale e rendendo il più possibile agevoli gli spostamenti da, per e all'interno del centro cittadino.

Perciò obiettivo primario del progetto è quello di risolvere l'attuale rottura creata dalla ferrovia tra il lato a monte del centro di Rimini e valle di Marina centro fino al lungomare, così che il nuovo sottopasso conduca di fatto a quella che diventa a tutti gli effetti, non solo l'uscita lato mare della stazione, ma nuova porta della città. A confermare l'importanza della nuova uscita della stazione centrale sono i dati dello studio trasportistico eseguito da RFI, che affermano che dal nuovo ingresso transiteranno più di un terzo degli utenti. Diventa così prioritario garantire i servizi urbani necessari alla nuova funzione: sistemazione dei percorsi pedonali, viabilità fluida, stalli di sosta diversificati per tipologia di utenza, sicurezza pubblica. I nuovi percorsi sono pensati sia per i residenti che vivono il parco quotidianamente sia per i turisti che, una volta fuori dalla stazione, si dirigono verso la zona prescelta con la modalità più semplice e diretta. Prioritaria è la sistemazione del verde, in quanto ad oggi trascurato e barriera che non facilita l'accesso al parco e creando, appunto, una situazione di pericolo e degrado.

Il progetto intende quindi rafforzare la vocazione del luogo conferendogli un preciso ruolo sociale, culturale, ambientale ed urbano quale luogo di incontro e svago in piena sicurezza, in stretta connessione col nuovo padiglione per l'uscita lato mare dalla stazione ferroviaria.



4.3 Stato di progetto

Le azioni del progetto oggetto di variante sono riassunte in elenco:

- realizzazione del nuovo tratto di viabilità che attraversa il parco nella zona limitrofa a Viale Trieste, che consente di poter tornare agevolmente indietro verso Viale Principe Amedeo senza congestionare la viabilità in Viale Monfalcone in direzione sud e l'area di Marina Centro, già molto affollata in particolar modo nel periodo estivo;
- realizzazione lungo la nuova viabilità delle aree a servizio ingresso/uscita stazione quali stalli per servizio taxi, sosta prm e sosta veloce;
- trasformazione di Viale Monfalcone, nella porzione che costeggia il parco, da strada ad area parco pubblico, pedonalizzando e intercludendo l'accesso ai veicoli;
- potenziamento dell'illuminazione pubblica e installazione di sistemi di videocontrollo per una maggiore sicurezza dell'area;
- nuovi collegamenti alla pubblica fognatura esistente per lo scarico delle acque bianche a seguito della modifica delle aree permeabili;
- rifacimento del tappeto di usura di Piazzale Carso, mediante scarifica e nuovo strato di finitura e nuova segnaletica che modifica gli stalli auto e la sosta bus ed amplia il percorso pedonale adiacente portandolo a larghezza pari a 1m. Gli stalli adiacenti al parco vengono ridotti in modo da eliminare la barriera-auto e dare più visibilità e quindi sicurezza all'area;
- rimozione della siepe perimetrale in pitosforo che chiude e scherma la visuale da fuori a dentro e viceversa, creando così una situazione di pericolo;
- sistemazione e riqualificazione dei percorsi pedonali;
- sistemazione e riqualificazione del patrimonio vegetale esistente con la conservazione delle piante attualmente presenti sull'area e previsione di abbattimenti o potature selettivi e mirati laddove vi siano interferenze tra più elementi arborei, ad esempio sovrapposizione delle chiome che impediscono il corretto sviluppo delle piante stesse o interferenze tra piante e percorsi che riducono la visibilità;
- implementazione di elementi di arredo urbano.

Complessivamente la destinazione a verde viene incrementata rispetto all'attuale, passando dagli attuali 3.948 mq rilevati ai 4.272 mq di progetto.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409



Planimetria dello stato di progetto (da elaborato "12 - C - PROG - Planimetria di progetto")



Planimetria della permeabilità dell'area (da elaborato "15 - C - PROG - Permeabilità delle aree")



5. Obiettivi dello sviluppo territoriale locale

5.1 PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini

Il PTCP è lo “strumento di pianificazione che definisce l'assetto del territorio con riferimento agli interessi sovra comunali articolando sul territorio le linee di azione della programmazione regionale” ai sensi della L.R. 20/2000.

Il piano individua una serie di obiettivi strategici per il territorio provinciale riminese che, per larga parte, coincidono con quelli del territorio del capoluogo, e sono finalizzati a ridefinire le dinamiche di sviluppo in chiave di sostenibilità. Tra questi:

- l'innovazione del sistema turistico e della città turistica;
- la valorizzazione della caratteristica di multisettorialità integrata dell'economia riminese;
- lo sviluppo dell'economia degli “altri servizi” (diversi dal turismo e dal commercio), quali la logistica, i servizi alle imprese, le attività finanziarie, l'investimento sulla qualificazione delle risorse umane e imprenditoriali.

A tali obiettivi strategici, di natura prevalentemente economica, il PTCP associa politiche di natura spaziale finalizzate al contenimento del consumo di suolo attraverso politiche di riqualificazione urbana e territoriale, e inoltre favorendo la cosiddetta “opzione zero” all'ulteriore consumo di suolo attraverso la redistribuzione dei carichi urbanistici “secondo criteri di maggiore sostenibilità” a partire da un bilancio effettuato sulle previsioni urbanistiche vigenti a scala comunale. Per queste ragioni il piano stabilisce come prioritario lo strumento della perequazione.

Ulteriori obiettivi specifici sono:

- il superamento del deficit infrastrutturale;
- il recupero degli equilibri ambientali (tra cui la salvaguardia dei varchi a mare e il potenziamento della rete ecologica);
- le politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio assieme alla riqualificazione del territorio rurale;
- una politica per il sistema insediativo che punti al contenimento del consumo di suolo, al consolidamento e alla qualificazione del sistema delle funzioni di eccellenza presenti nel territorio e ad articolare nel territorio la programmazione urbanistica commerciale.

Il **Piano territoriale di area vasta (PTAV)** è il nuovo strumento di pianificazione generale che la Provincia di Rimini sta predisponendo ai sensi della legge urbanistica regionale n. 24/2017.

In coerenza con i principi generali della legge regionali, il Piano muove da tre linee fondamentali di innovazione relative ai temi del cambiamento climatico, dei benefici ecosistemici e del metabolismo urbano



e territoriale; traccia una strategia comune ed inclusiva e promuove una nuova alleanza con il territorio e la collettività per un futuro equo e sostenibile per tutti.

Il processo di elaborazione del Piano ha preso avvio con la predisposizione dei primi documenti di Piano e lo svolgimento della fase di consultazione preliminare che ha portato, anche attraverso un articolato percorso di partecipazione, alla fase di formazione del Piano con l'assunzione e la pubblicazione della Proposta di piano. Il Consiglio Provinciale, su proposta del Presidente, ha deciso sulle osservazioni e, tenendo conto degli esiti per percorso partecipato, ha adottato il Piano in data 08/07/2024, che è entrato in salvaguardia, aprendo così la fase di approvazione.

Attualmente il percorso procede con i lavori del Comitato urbanistico regionale per poi arrivare all'approvazione definitiva del Piano.

5.2 Piano Strutturale Comunale (PSC)

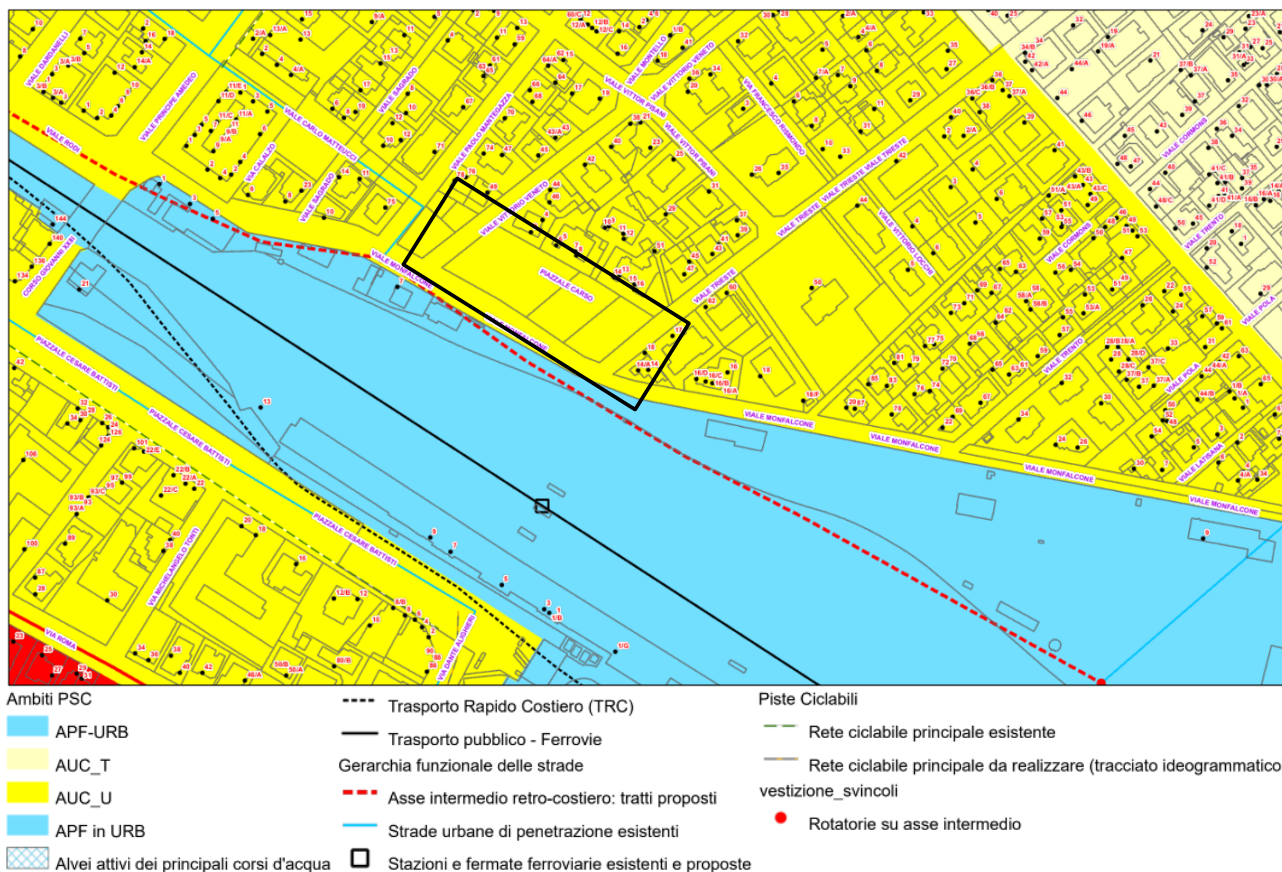
Il PSC è il piano programmatico e di indirizzi previsto dalla L.R. 20/2000, che individua il territorio urbanizzato, urbanizzabile e quello rurale, fissa i parametri urbanistici e ambientali e contiene i vincoli in atto sul territorio. Il PSC è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 65 del 29/03/2011, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 15 del 15/03/2016 ed è in vigore dal 6/4/2016. Sulla base delle indicazioni del PTCP, il PSC si è prefissato i seguenti obiettivi:

- limitazione del consumo di suolo;
- riqualificazione territoriale ed urbana;
- costituzione del valore paesaggistico dei luoghi;
- 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;
- costituzione di un sistema plurimodale integrato con la riorganizzazione della mobilità a tutte le scale territoriali;
- creazione di ambiti produttivi specializzati con la valorizzazione dei poli funzionali;
- difesa e valorizzazione del territorio rurale per tutelare le realtà agricole esistenti.

L'intervento ricade nel Piano Strutturale Comunale (PSC) vigente all'interno del perimetro del territorio urbanizzato e in "AUC_U - ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali" di cui all'art.5.2 delle norme di PSC riportato di seguito.



PSC-TAV 3 Schema di assetto della mobilità e ambiti normativi



Art. 5.2 Ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali (AUC_U)

1. **Definizione.** All'interno del territorio urbanizzato, delimitato dal PSC ai sensi del comma 2 dell'art. 28, della LR 20/2000, per ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali si intendono le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità, che presentano un adeguato livello di qualità urbana e ambientale tale da non richiedere interventi di riqualificazione, nei quali le funzioni caratterizzanti sono la residenza, prevalentemente permanente, i servizi urbani e le attività complementari alla residenza quali in commercio, le attività terziarie diffuse, l'artigianato dei servizi. Gli ambiti urbani consolidati comprendono in larga prevalenza aree già edificate, la relativa trama viaria, le dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, singoli lotti liberi; comprendono inoltre le aree in corso di completamento o ristrutturazione sulla base di piani urbanistici attuativi approvati e vigenti, per nuovi insediamenti con funzioni prevalentemente residenziali e di servizio.

2. **Determinazioni del PSC.** Il PSC, attraverso il Quadro conoscitivo, la Relazione illustrativa e la ValSAT, individua i fattori di criticità funzionale e ambientale che interessano gli AUC o loro porzioni, le dotazioni esistenti e le relative situazioni di carenza, le particolari problematiche da affrontare per il miglioramento dei livelli di qualità. Il tessuto urbano di questi ambiti può richiedere interventi di manutenzione e adeguamento delle urbanizzazioni, completamento, ammodernamento o sostituzione di singole unità edilizie, accorpamento di più unità edilizie, miglioramento della qualità degli spazi pubblici, adeguamento della dotazione di aree per spazi collettivi, in particolare per parcheggi, ma senza significative modifiche della trama urbana.



3. All'interno di questi ambiti nella Tav. C.2.1 del Quadro Conoscitivo si distinguono:

- *gli ambiti consolidati costituiti da tessuti di vecchio impianto caratterizzati dalla presenza o contiguità di edifici di pregio storico-culturale o elementi di pregio ambientale, o comunque da tessuti edilizi saturi ove è opportuno escludere incrementi di carico urbanistico (comprendono in particolare le zone di concentrazione dei 'villini, i tessuti compatti sorti lungo la viabilità storica costituiti da edifici in aderenza l'uno all'altro a filo strada, singoli immobili con giardini privati di pregio, e altre situazioni da trattare allo stesso modo);*
- *gli ambiti consolidati eterogenei per funzioni residenziali e miste della città di Rimini;*
- *gli ambiti consolidati eterogenei delle località minori e delle frange edificate sorte lungo le strade extraurbane;*
- *gli ambiti consolidati omogenei in quanto frutto di piani attuativi unitari, recenti o in corso di completamento, di norma di buona qualità insediativa e adeguatamente dotati di spazi pubblici.*

Il PSC individua inoltre, in altri elaborati del Quadro Conoscitivo, i lotti a destinazione alberghiera, i lotti contenenti funzioni specialistiche di pubblica utilità (ospedale, tribunale, scuole superiori, caserme, ecc).

4. *Obiettivi da perseguire. Nel territorio urbano consolidato a più marcata caratterizzazione residenziale il RUE e il POC secondo le finalità definite dal Masterplan strategico devono perseguire i seguenti obiettivi:*

- *un'equilibrata integrazione tra la funzione abitativa, che deve restare complessivamente dominante, e le attività economiche e sociali con essa compatibili, anche consolidando e rafforzando le funzioni di servizio e commerciali;*
- *il mantenimento, la qualificazione e, ove occorra, l'integrazione degli attuali livelli dei servizi pubblici;*
- *l'incremento diffuso del verde, sia pubblico che privato;*
- *favorire la qualificazione e il recupero funzionale del patrimonio edilizio esistente perseguendo gli obiettivi di interesse pubblico individuati dall'art. 7ter comma 2 lettere b), c), d), e) della LR 20/2000 prevedendo incentivi pur contenendo in linea di massima, gli incrementi della densità edilizia in relazione ai livelli di capacità consolidati delle reti infrastrutturali e dei servizi;*
- *il miglioramento delle condizioni di salubrità ambientale attraverso in particolare il controllo dell'inquinamento aereo ed acustico e l'ammodernamento del sistema di smaltimento dei reflui;*
- *gli interventi rivolti a favorire la mobilità pedonale e in bicicletta, con particolare riferimento ai percorsi che connettono fra loro le scuole, le aree di concentrazione dei servizi pubblici e privati, le fermate del trasporto pubblico;*
- *gli interventi rivolti a favorire l'uso e l'efficienza del trasporto pubblico;*
- *la razionalizzazione della mobilità veicolare attraverso l'allontanamento dei flussi di attraversamento, la gerarchizzazione funzionale della rete stradale, gli interventi rivolti alla sicurezza degli utenti più deboli, la tendenziale riduzione della mobilità a motore nelle strade locali residenziali e nelle strade a valenza commerciale;*
- *l'incremento delle dotazioni di parcheggi, pubblici e privati, nelle situazioni locali di carenza.*

5. *Capacità insediativa. Per quanto riguarda la residenza, negli ambiti urbani consolidati può realizzarsi una capacità insediativa aggiuntiva, di entità non precisabile si stima comunque che potenzialmente un incremento del carico*



urbanistico di circa 1.500 alloggi, comprendendo in tale stima gli interventi di sostituzione, di addensamento, attuabili attraverso intervento diretto, nonché il completamento delle aree libere e dei lotti ineditificati.

6. Negli ambiti AUC_U le destinazioni caratterizzanti sono le funzioni residenziali e le attività di servizio urbano. In generale e salvo condizioni particolari, si considerano compatibili con la residenza il commercio di vicinato, i pubblici esercizi, le attività commerciali di medio-piccola dimensione, le attività ricettive, le attività terziarie, le attività sociali e culturali, le attrezzature e spazi collettivi, le infrastrutture per l'urbanizzazione del territorio; e, purché compatibili con il contesto urbano: le attività artigianali, le attività ricreative, sportive e di spettacolo. Le medie strutture di vendita sono ammissibili solo entro i limiti di quelle definite dal PTCP come di rilevanza comunale. Il RUE può stabilire inoltre quali destinazioni d'uso siano da considerare ammissibili solo laddove siano già legittimamente in essere alla data di adozione del PSC o solo attraverso specifiche procedure attuative.

7. Direttive al RUE. Il RUE definisce un'articolazione dell'ambito AUC in sottoambiti, sulla base delle individuazioni di cui al precedente punto 2, ma anche, ove occorra, delle differenti condizioni di attuazione, differenti densità edilizie medie o diversi mix di funzioni insediate e insediabili, e distingue inoltre il sistema delle aree pubbliche destinate a sedi viarie, a parcheggi, ad attrezzature e spazi collettivi. Il RUE individua e disciplina in specifico sottoambito o in porzioni di essi aree a bassa densità edificatoria o completamente inedificate, per le quali prevedere: in via ordinaria un loro utilizzo come verde pubblico, in via straordinaria una trasformazione regolata dal POC che potrebbe comportare anche nuova edificazione.

Nel rispetto dei limiti derivanti dai vincoli e le tutele di cui alla Tavola dei vincoli, il RUE disciplina gli interventi edilizi ammissibili, di recupero, di cambio d'uso, di sostituzione edilizia, nonché eventualmente di ampliamento o nuova costruzione ove opportuno, anche differenziando i parametri edilizi ed ambientali nei diversi sub-ambiti; in particolare il RUE detta disposizioni riguardo alla quote minime di superficie permeabile nel lotto e alla dotazione minima di verde privato. Laddove la normativa del RUE preveda un indice massimo di densità edilizia per gli interventi di nuova edificazione in lotti liberi, esso non potrà essere superiore a $UF_{max} = 0,90 \text{ mq./mq.}$ Il RUE stabilisce inoltre gli incentivi parametrati agli obiettivi d'interesse pubblico fissati in attuazione dell'art. 7ter della LR 20/2000, potendo derogare le densità edificatorie e le altezze stabilite in ciascun sub-ambito.

Per le aree già destinate dal PRG previgente alla realizzazione di attrezzature e spazi collettivi, ma non ancora attuate, il RUE individua e disciplina le modalità attuative, prevedendo anche quote di edificazione privata che comunque non potranno occupare più del 50% dell'areale. Potranno comunque essere assegnati DE per interventi tramite POC.

8. Per le aree urbanizzate o in corso di urbanizzazione sulla base di PUA approvati prima dell'entrata in vigore del PSC, il RUE definisce gli interventi ammissibili dopo la scadenza delle convenzioni, facendo riferimento, di norma, alla capacità insediativa massima e ai parametri edilizi previsti nel PUA stesso, fatti salvi interventi d'interesse pubblico di cui al comma 4, da realizzare in ottemperanza dell'art 7ter della LR 20/2000.

9. Direttive al POC. Il POC, sulla base del Documento programmatico per la qualità urbana, può individuare e disciplinare:

- particolari interventi che per ragioni di pubblica utilità potranno derogare dai parametri edilizi ed ambientali fissati dal RUE o dalle destinazioni d'uso fissate dal RUE;
- altri particolari interventi che sia opportuno attuare tramite un PUA o assoggettare a specifica convenzione;
- gli interventi di realizzazione o miglioramento di opere di urbanizzazione o di altre dotazioni infrastrutturali, di attrezzature e spazi collettivi, di servizi pubblici o di uso pubblico e di arredo urbano;



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

- *eventuali aree da acquisire ad uso pubblico per attrezzature e spazi collettivi, anche attraverso il loro inserimento in comparti attuativi ad arcipelago, l'attribuzione di un diritto edificatorio nei termini di cui al precedente art. 4.4 comma 4 caso 1.1), e il trasferimento di tale diritto edificatorio in altra parte del comparto.*

10. In sede di POC, in casi particolari, possono essere previsti comparti attuativi comprendenti sia aree ricadenti in ambiti urbani consolidati sia aree ricadenti in ambiti per nuovi insediamenti, purché si tratti di aree preferibilmente contigue e funzionalmente correlate; in tali casi, ferme restando la quantità di edificazione ammissibile ai sensi del RUE nelle prime e i diritti edificatori spettanti alle seconde, tali quantità possono essere diversamente distribuite nel comparto anche in deroga ai parametri di cui al precedente punto 7.

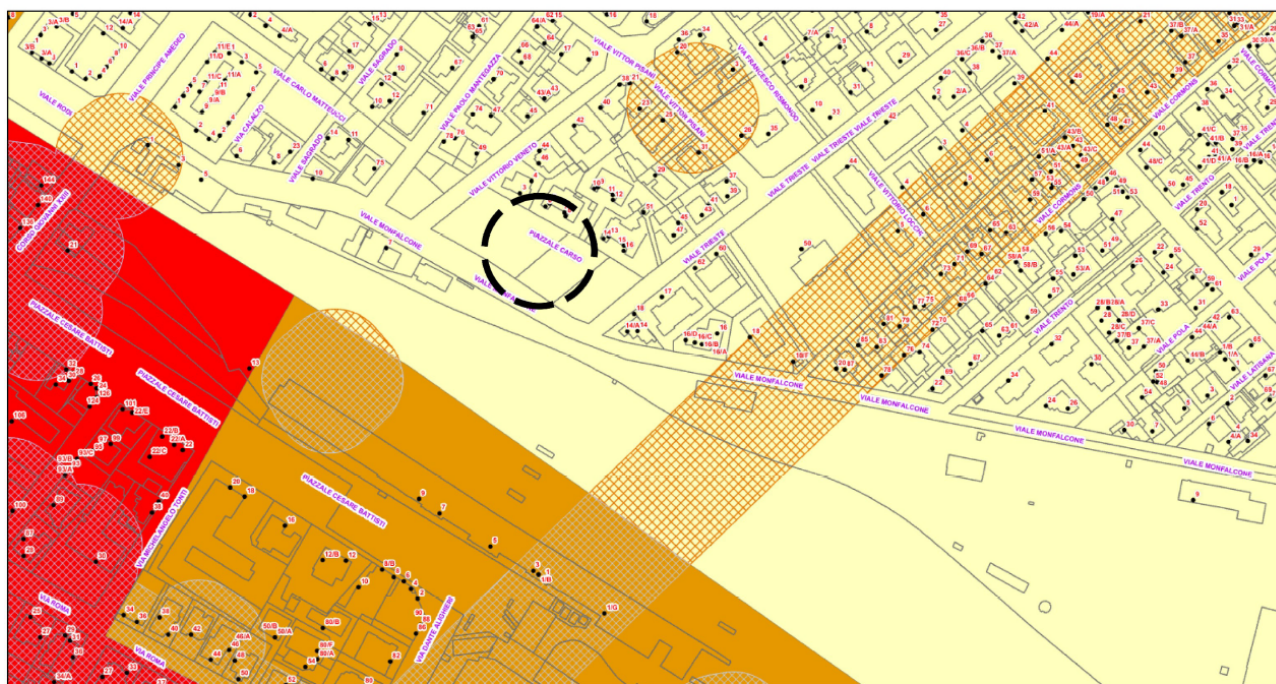


5.3 Vincoli e tutele

Si riportano di seguito i vincoli che insistono sull'area di riferimento, derivanti dalla Tavola dei vincoli e dalla scheda dei vincoli allegata VIN.REL. Si veda anche l'elaborato "04 - C - SDF - Vincoli urbanistici".

VIN 2.2 Tutele storico archeologiche

VIN 2.2 Tutele storico archeologiche - tutele archeologiche



18/3/2024, 12:23:04

27 - Zone a diversa potenzialità archeologica

basso

medio

alto

Grado potenzialità archeologica per siti Catasto Calindri e viabilità storica escluso strade consolari romane

medio * qualora si trova su grado potenzialità basso (colore giallo) prevale il grado medio

medio * qualora si trova su grado potenzialità alto (colore rosso) prevale il grado alto

1:2.500

0 0.02 0.04 0.09 mi
0 0.04 0.07 0.14 km

L'area interessata dall'intervento si colloca in una zona a bassa potenzialità archeologica (scheda 27), per le quali, *prima di effettuare interventi su terreni o costruzioni che prevedano operazioni di scavo anche di modesta entità, è previsto l'invio di una comunicazione alla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con allegato il progetto preliminare contenente la localizzazione dell'intervento e la descrizione delle opere di scavo e delle relative profondità, completa di sezioni. In relazione all'area specifica di intervento ed alla natura dell'intervento stesso, la Soprintendenza valuterà e comunicherà le modalità di esecuzione di indagini preventive, che possono essere di varia natura, i cui costi sono a carico della proprietà.*



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Scheda 27 - Zone a diversa potenzialità archeologica		
Fonti	Normative	PTCP art. 5.5
	Cartografiche	
Riferimenti	Normativi	PSC art. 2.12
	Cartografici	Tavola Vin 2.2 a/b
	Ente autorizzatorio	Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna
Indicazione sintetica del contenuto		Zone di territorio a diverso grado di potenzialità archeologica, entro le quali gli interventi urbanistici ed edilizi sono soggetti al controllo archeologico preventivo.
Nota	Nella tavola Vin 2.2 in caso di sovrapposizione dei livelli di potenzialità prevale sempre il livello superiore.	



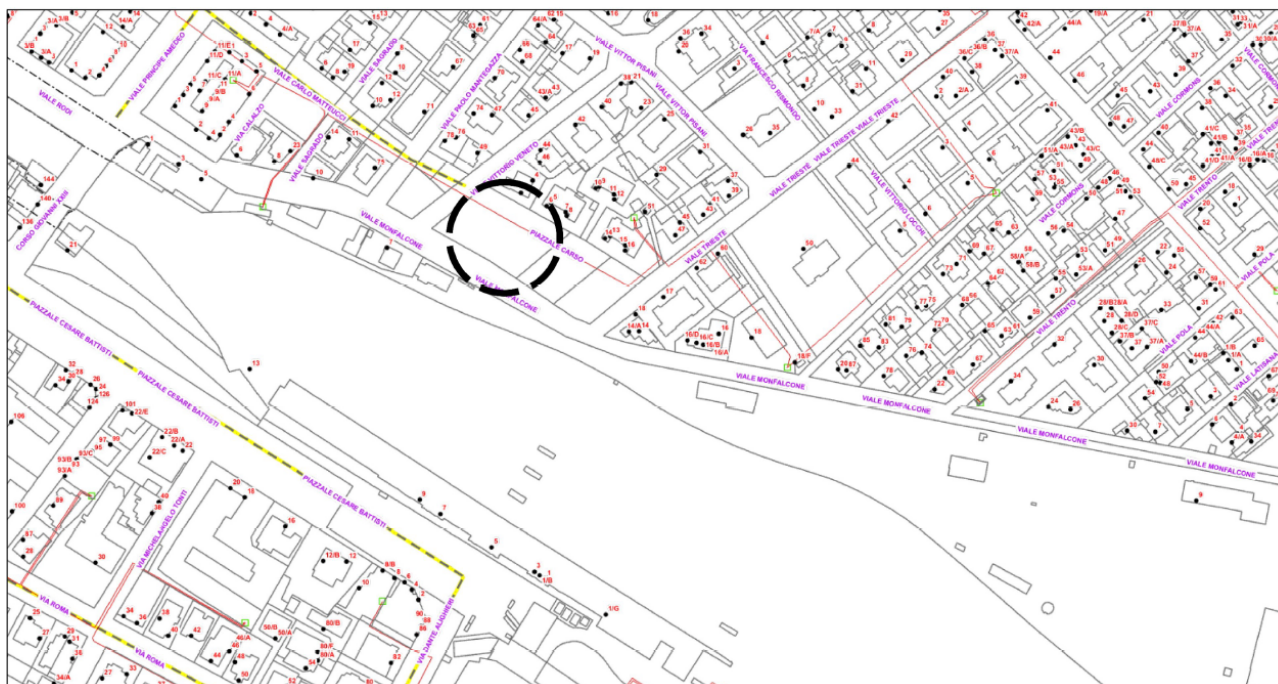
Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

VIN 4.2 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili

VIN 4.2 Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili



18/3/2024, 12:30:38

67 - Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile

— Vie di fuga

62 - Elettrodotti e relative distanze di rispetto-CABINA

□ Cabina di trasformazione secondaria MT/BT (fonte ENEL, aggiornamento 31 dicembre 2013)

62 - Elettrodotti e relative distanze di rispetto LINEE

— Linea MT in cavo interrato (localizzazione area di rispetto: ampiezza coassiale al cavo pari a 1,5 mt per lato)(fonte ENEL, aggiornamento 31 dicembre 2013)

52 - Fascia di rispetto ferroviario

□ 52 - Fascia di rispetto ferroviario

1:2,500

0 0.02 0.04 0.09 mi
0 0.04 0.07 0.14 km

L'area interessata dall'intervento è attraversata da una linea MT in cavo interrato (scheda 62) e da una via di fuga (scheda 67).

Scheda 62 – Elettrodotti e relative distanze di rispetto		
Fonti	Normative	L. 22/02/2001 n. 36, D.P.C.M. 08/07/2003, L.R. 30/2000 e s.m.i.
	Cartografiche	
Riferimenti	Normativi	D.M. 29/05/2008, D.G.R. n.197/2001, DGR 978/2010, DGR 2088/2013 e s.m.i.
	Cartografici	Tavola Vin 4.2 (da 4.2.1 a 4.2.18)
	Ente autorizzatorio	All'interno della Distanza di Prima Approssimazione, e comunque in prossimità di linee elettriche l'attuatore dovrà chiedere, tramite richiesta del Comune, all'ente gestore la determinazione della relativa fascia di rispetto ai fini della verifica della fattibilità dell'intervento
Indicazione sintetica del contenuto		Distanze di Prima Apposizione (DPA) proiezione in pianta sul livello del suolo quale indicazione di massima a cui riferirsi per la determinazione delle fasce di rispetto definitive.



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

Nota	<p>Le DPA indicate sono derivate da tracciati rettilinei e imperturbati e si riferiscono all'ultimo aggiornamento inserito in carta, risultano da valutare i casi complessi che generano APA (come linee rettilinee maggiori di 5°, derivazioni, parallelismi e incroci di elettrodotti) che determineranno vincoli più ampi rispetto alle DPA rappresentate. Per i tratti dove non è stata espressa la DPA dai gestori, la cartografia ha fatto riferimento alle "Prime indicazioni esemplificative per la determinazione delle fasce di rispetto degli elettrodotti" Regione ER - PG 2009 41570 del 18 Febbraio 2009.</p> <p>La cartografia non riporta:</p> <ul style="list-style-type: none">- le DPA relative a linee in cavo interrato di AT di Terna;- le DPA relative a elettrodotti di MT interrati, in cavo aereo e le cabine secondarie;- dettagli delle DPA evidenziati nella comunicazione protocollo n. 44070 del 17 marzo 2009, alla quale si rimanda per esteso, in riferimento ad alcune campate di linee gestite da RFI. <p>Per interventi in prossimità della Centrale Elettrica e delle Cabine Primarie indicate, occorre verificare i confini di pertinenza e con il gestore l'eventuale fascia di rispetto.</p>
------	---

Scheda 67 - Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile		
Fonti	Normative	Legge 225/1992
	Cartografiche	Piano emergenze di Protezione Civile Comunale tavola 25 allegata alla delibera di C.C. n. 102 del 21/11/2013.
Riferimenti	Normativi	PSC art. 6.12
	Cartografici	tavola Vin 4.2 (da 4.2.1 a 4.2.18)
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto		Aree utilizzabili a scopi di protezione civile in caso di calamità per l'accoglienza della popolazione e dei mezzi di soccorso.

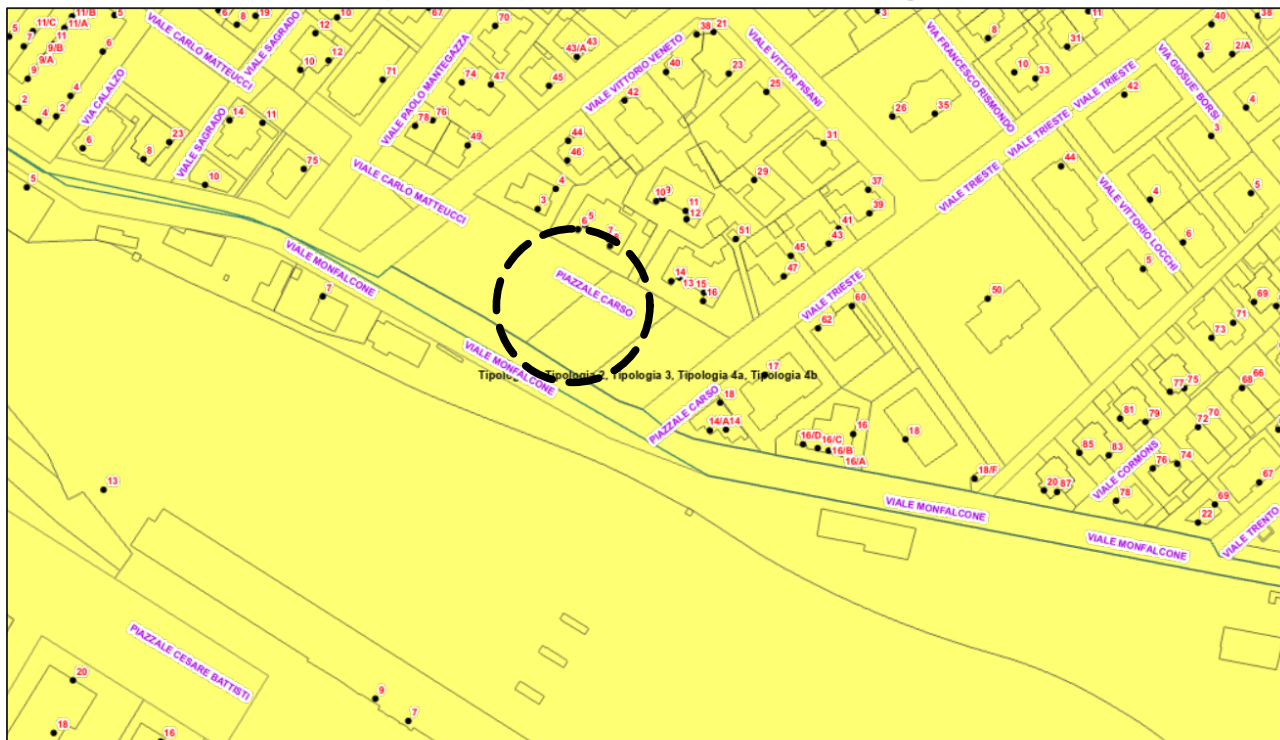


Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

VIN 5.1.2 Aeroporto Mappe di vincolo ostacoli alla navigazione aerea



22/11/2024, 12:05:19

68 - Aeroporto - Mappe di Vincolo - Pericoli per la navigazione aerea

Tipologia 1, Tipologia 2, Tipologia 4a, Tipologia 4b

Tipologia 1, Tipologia 2, Tipologia 3, Tipologia 4a, Tipologia 4b

Fogli catastali (SIGMATER 2012)

perim68 - Aeroporto - Mappe di Vincolo - Pericoli per la navigazione aerea

1:2.257

0 0.01 0.03 0.05 mi
0 0.02 0.04 0.08 km

L'area oggetto di intervento rientra nelle Tipologie 1, 2, 3, 4a e 4b.

Scheda 68 – Aeroporto – Mappe di vincolo		
Fonti	Normative	Codice della Navigazione; Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (ENAC).
	Cartografiche	Tavole di ENAC pubblicate
Riferimenti	Normativi	Relazione Tecnica ENAC, Allegato "A" alla Scheda dei Vincoli.
	Cartografici	Tavole di ENAC pubblicate, tavole Vin.5.1.1, Vin 5.1.2
	Ente autorizzatorio	
Indicazione sintetica del contenuto	Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli ed ai potenziali pericoli per la navigazione aerea.	
Nota	Le tavole Vin.5.1.1 e Vin 5.1.2 sono state elaborate sulla base dei dati pervenuti da ENAC con la finalità di agevolare la lettura dei vincoli; nel caso si verificassero incongruenze di lettura cartografica prevalgono gli elaborati di ENAC, che rimangono la fonte ufficiale dei vincoli.	



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

Nel PAI l'area in esame ricade nell'ambito territoriale del "Reticolo Secondario di pianura" con scenario di pericolosità rispondente ad alluvioni poco frequenti. Si riporta stralcio della Tavola 5-1 var. 2016.



Stralcio della Tavola 5-1 var. 2016 del PAI

Nell'ambito del PGRA 2021, invece, l'area di progetto non risulta interessata da fenomeni di alluvionamento.



Stralcio PGRA 2021



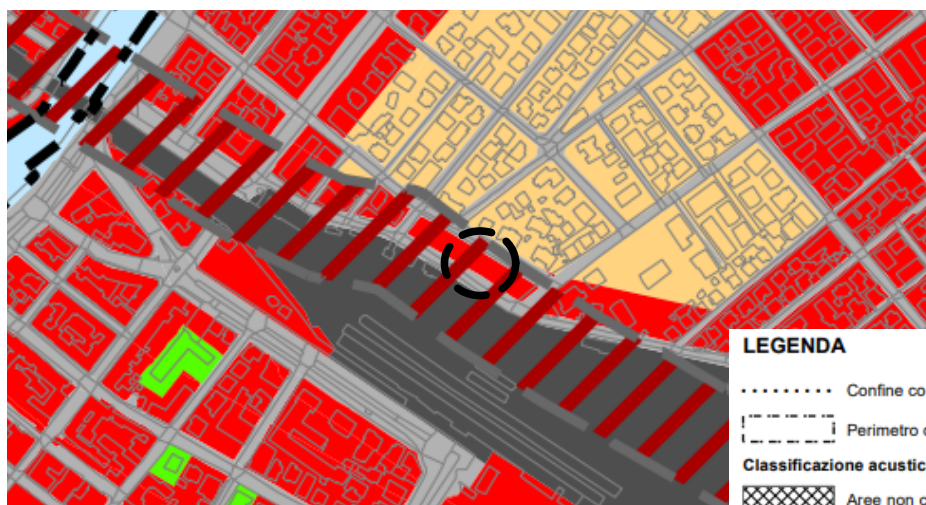
Zonizzazione Acustica Comunale (ZAC)

La ZAC è uno strumento di pianificazione che permette di limitare il deterioramento del territorio dal punto di vista dell'inquinamento acustico e consiste nella classificazione in 6 zone del territorio comunale: da aree particolarmente protette (classe 1) ad aree esclusivamente industriali (classe 6), attraverso aree residenziali, commerciali, ad intensa attività umana, ecc.; ad ognuna di queste classi corrispondono dei limiti di rumore, diurno e notturno.

La ZAC è stata adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 47 del 11/06/2015 e approvata con delibera di Consiglio Comunale n. 15 del 15/03/2016 ed è in vigore dal 06/04/2016.

L'area di progetto ricade all'interno della Classe IV definita come di Intensa Attività Umana. Si tratta di aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenza di attività artigianali, aree in prossimità di strade di grande comunicazione, di linee ferroviarie, di aeroporti e porti, aree con limitata presenza di piccole industrie.

L'intervento previsto non comporta modifica alla classificazione effettuata dalla ZAC vigente.



LEGENDA

..... Confine comunale

--- Perimetro del territorio urbanizzato

Classificazione acustica

▨ Aree non classificate

■ CLASSE I - Aree particolarmente protette

■ CLASSE II - Aree prevalentemente residenziali

■ CLASSE III - Aree di tipo misto

■ CLASSE IV - Aree ad intensa attività umana

■ CLASSE V - Aree prevalentemente produttive

■ CLASSE VI - Aree esclusivamente industriali

■ Sedi stradali

■ Sede ferroviaria

■ Bacini e corsi d'acqua

Classificazione acustica di progetto

▨ CLASSE I - Aree di progetto particolarmente protette

▨ CLASSE III - Aree di progetto di tipo misto

▨ CLASSE IV - Aree di progetto ad intensa attività umana

▨ CLASSE V - Aree di progetto prevalentemente produttive

Stralcio ZAC e legenda



Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)

Il RUE rappresenta lo strumento di pianificazione urbanistica che disciplina le attività di costruzione, di trasformazione fisica e funzionale e di conservazione delle opere edilizie, nonché la disciplina degli elementi architettonici e urbanistici, degli spazi verdi e degli altri elementi che caratterizzano l'ambiente urbano. Il RUE, in conformità alle previsioni del PSC, stabilisce la disciplina generale relativa alle trasformazioni negli ambiti consolidati e nel territorio rurale, gli interventi diffusi sul patrimonio edilizio esistente, le modalità di intervento su edifici e impianti per l'efficienza energetica, nonché gli interventi negli ambiti specializzati per attività produttive.

Il RUE è stato adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 66 del 29/03/2011, approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 15/03/2016 ed è in vigore dal 06/04/2016.

Nel RUE, le cui azioni si riferiscono sempre a zone già pianificate, sono state dettate indicazioni per la realizzazione degli interventi edilizi in modo da minimizzare gli impatti sul territorio delle singole componenti, con particolare riguardo per:

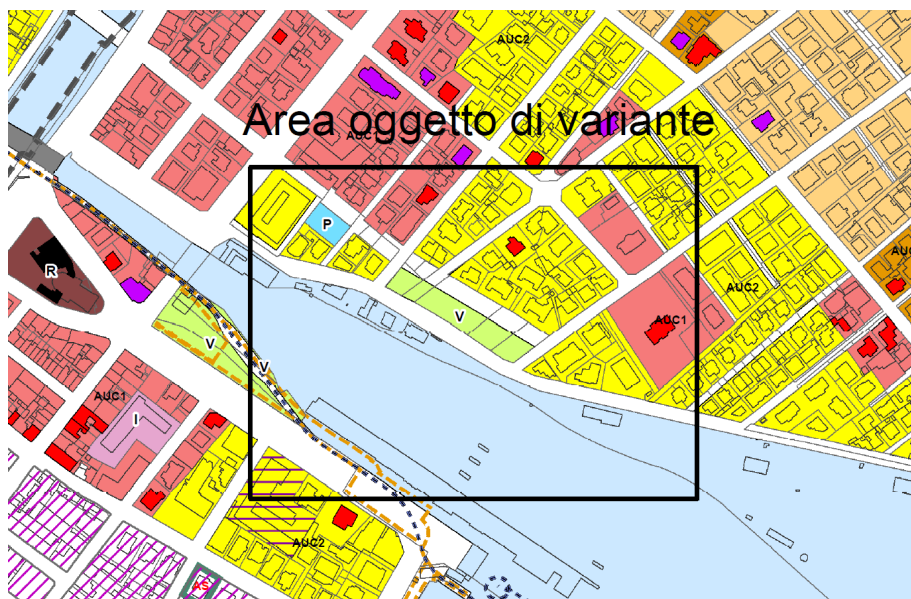
- suolo e sottosuolo;
- sistema delle acque superficiali e delle acque reflue;
- sistema costiero;
- qualità dell'aria e atmosfera;
- acustica;
- elettromagnetismo.

La variante legata all'intervento riguarda lo stralcio tavole 1.5 - 1.8 di RUE (di seguito riportato), in cui viene individuata l'area interessata con il perimetro "Progetti speciali e strategici", e lo stralcio RUE.N (Norme di RUE) - art.7bis "Progetti speciali e strategici", nel quale viene definita una specifica scheda d'ambito.

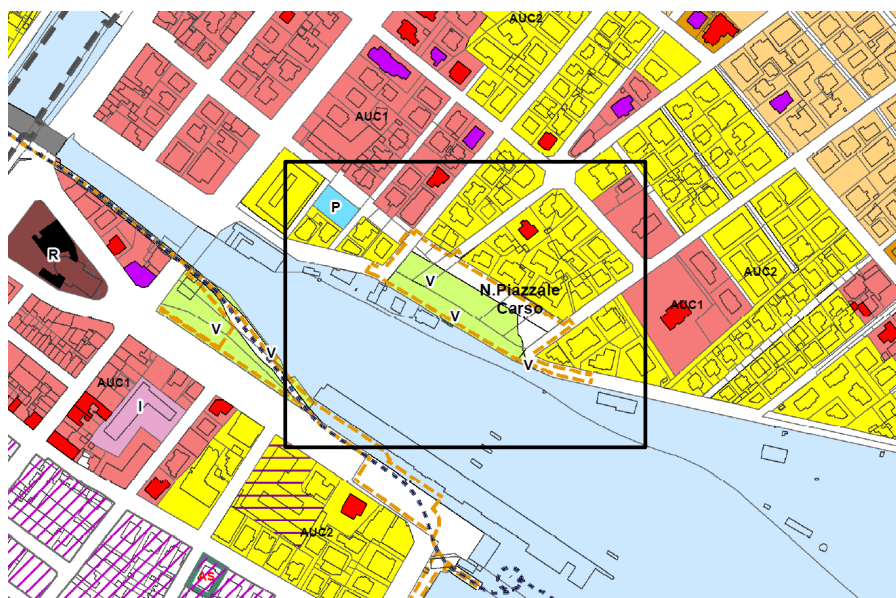
L'area di intervento ricade nella categoria 'V-Verde pubblico' secondo l'art. 35 del RUE.

INFRASTRUTTURE	AUC_T1
□ Strade e parcheggi di urbanizzazione	AUC_T2
ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI	Lotti
■ I - Attrezzature per l'Istruzione (art. 35)	□ Lotti con destinazioni in atto non residenziali (conformemente al PRG pre-vigente)
■ V - Verde pubblico (art. 35)	□ Progetti Strategici
■ P - Parcheggi pubblici (art. 35)	TAVOLE 5.000
AMBITI DI PROGETTO ATTUABILI TRAMITE POC	EDIFICI DI VALORE STORICO-ARCHITETTONICO O DI PREGIO STORICO-CULTURALE E TESTIMONIALE
■ APF	■ Categoria di tutela B
AMBITI URBANI	■ Categoria di tutela C1
■ AUC1	**** TRC (art. 7)
■ AUC2	

Legenda delle tavole di RUE 1.5 e 1.8



VIGENTE - Stralcio tavola di RUE 1.5 e 1.8 e focus sull'area oggetto di variante



VARIANTE - Stralcio tavola di RUE 1.5 e 1.8 e focus sull'area oggetto di variante



6 Verifica di coerenza

La sostenibilità generale delle scelte di PSC e di RUE, alla luce della ValSAT della pianificazione sovraordinata (PTCP), come stabilito dall'art. 5 della L.R. 20/2000 (oggi art. 19 della L.R. 24/2017), è stata verificata, valutando la coerenza 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.

Il contributo del progetto al raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PSC è riportato in una tabella analoga, che tiene conto del solo PSC, in quanto le disposizioni qui analizzate sono attuative di detto strumento, già valutato nella sua coerenza col PTCP.

OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE					
OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	PTCP	PSC		RUE	
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa	Limitare il consumo di suolo	Assunzione dell'estensione del territorio urbanizzabile previsto dal PRG previgente, come limite quantitativo per il PSC. Prevedere una parziale, anche se modesta, riduzione delle superfici urbanizzabili del PRG pre-vigente		1.000 nuovi alloggi realizzabili come riqualificazione o ampliamento dell'edificato esistente esclusivamente in ambito urbano.	E' prevista la realizzazione di una strada ed una minima impermeabilizzazione del Parco; si evidenzia tuttavia che l'intervento in oggetto costituisce la prima parte di un progetto più ampio che prevederà la permeabilizzazione del tratto di Via Monfalcone prospiciente il Parco con conseguente aumento di area permeabile
	Formulare uno scenario demografico non necessariamente tendenziale ma misurato in termini di sostenibilità ambientale e territoriale	Dimensionamento del PSC per un'offerta abitativa massima di 5.000 alloggi, di cui il 20% (1.000 alloggi) attuabili tramite intervento diretto regolati da RUE			Irrilevante
	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		Si considera trascurabile l'insediamento di nuova residenza in territorio rurale, limitando fortemente anche l'attività edilizia al fine residenziale dell'imprenditoria agricola	Irrilevante
Qualità ambientale degli insediamenti	Garantire la sostenibilità ambientale dell'insediamento turistico e residenziale	Fare carico a tutti i nuovi interventi insediativi di contribuire pro-quota a finanziare il Piano di adeguamento del sistema fognario comunale		La disposizione prevista dal RUE, in applicazione dell'art. A21 comma 2 lettera e), assicura che la nuova edificazione non comporti aggravii rispetto allo stato di fatto.	Irrilevante
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Realizzazione del Parco del mare coinvolgendo porzioni di arenile e parti di territorio urbanizzato	Rifunzionalizzazione delle attuali sede viarie del lungomare, creazione di nuovi parcheggi di attestamento		In attesa della trasformazione delle aree per la realizzazione del Parco del mare, il RUE pone in salvaguardia le aree libere in fregio ai lungomare e quelle edificate da fabbricati la cui destinazione potrebbe essere correlata al progetto urbano.	Irrilevante
	Recuperare un forte deficit di aree urbane a verde	Previsione di meccanismi di acquisizione alla collettività di estese aree urbane per verde e servizi applicando la perequazione urbanistica		Il RUE contribuisce a non incrementare il deficit di dotazioni riscontrato, pur operando in ambiti densamente urbanizzati con scarsa presenza di aree libere.	Coerente: la destinazione a verde viene incrementata rispetto all'attuale, passando dagli attuali 3.948 mq rilevati ai 4.272 mq di progetto
	Salvaguardare i residui varchi a mare				Irrilevante
	Realizzare fasce di ambientazione delle principali nuove infrastrutture	Realizzazione della fascia di ambientazione della nuova SS16		Il RUE individua aree in fregio alle strade primarie e alle sedi ferroviarie, che per la loro collocazione svolgono primariamente il ruolo di dotazione ecologica a protezione dell'inquinamento acustico e atmosferico prodotto dal traffico. (Aree a verde di protezione ecologica art.43). Le aree perlopiù collocate nelle fasce di rispetto stradale possono contribuire a migliorare le qualità ambientale anche mediante piccoli interventi attuabili dai privati a protezione dell'edificato retrostante.	Irrilevante

	PTCP	PSC		RUE	
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE	Massima limitazione della dispersione insediativa	Salvaguardare il territorio agricolo dall'ulteriore dispersione insediativa	Adeguamenti alle disposizioni dettate dalle norme sovraordinate	Il RUE contribuisce a limitare l'insediamento di nuove residenze anche in ambito rurale. Per i restanti usi è previsto il recupero, indirizzato prioritariamente ai fabbricati di valore storico architettonico o di pregio storico-culturale e testimoniale.	Irrilevante
	Costituzione di una efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Salvaguardare e migliorare la biodiversità	Prevedere un disegno della rete ecologica, mediante l'attuazione dei progetti individuati dal Masterplan Strategico, individuazione dei nodi critici di intersezione fra corridoi ecologici e barriere infrastrutturali	IL RUE agisce a margine di tale obiettivo e, non potendo programmare interventi pubblici, non pone contrasti rispetto a regolamenti specifici.	Irrilevante
		Prevedere una tutela della viabilità panoramica e dei punti panoramici	Il PSC suddivide il territorio agricolo in tre grandi ambiti sulla base delle seguenti indicazioni: - 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. Per ciascuna SubUdP e per i paesaggi identitari si sono individuate strategie specifiche per i diversi ambiti territoriali per raggiungimento di obiettivi di qualità paesistica e contemporaneamente di qualità ecologica.		Irrilevante
		Intervenire progressivamente verso monte, nella forma di un parco-campagna in cui convivano le attività agricole private con la possibilità di una fruizione pubblica leggera: - sulle aree demaniali, eliminando i manufatti incongrui e le coltivazioni, ripristinando la vegetazione ripariale, creando nuclei di vegetazione densa a sviluppo naturale, collegando e integrando i percorsi fruitivi lungo le due sponde, ecc. - sulle aree private coltivabili mantenendo o ripristinando le coltivazioni, favorendo una risistemazione congrua delle aree degradate dalle attività estrattive	Il PSC individua un'area verso monte dove intervenire nella forma di un parco-campagna (Parco Marecchia) con le seguenti modalità: - 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		Irrilevante

	PTCP	PSC		RUE		
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante	
OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTA LE	Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica		Individuare, sulla base di specifici approfondimenti, le aree di pericolosità geomorfologica, nonché quelle soggette a rischio idraulico		Irrilevante	
	Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche		Riguardo alla qualità individuare le aree di rispetto delle sorgenti e dei pozzi di captazione		Irrilevante	
	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 progetto rispetta la normativa specifica
		Ammodernamento del patrimonio edilizio esistente		Individua la messa in sicurezza sismica quale obiettivo d'interesse pubblico	Nonostante le disposizioni in materia siano già obbligatorie per interventi di demolizione e ricostruzione, il RUE utilizza la leva delle incentivazioni per ottenere il rinnovo del patrimonio edilizio esistente.	Irrilevante
	Risparmio energetico		Individuare incentivi urbanistici per gli interventi di ammodernamento del patrimonio edilizio al fine di aumentare l'efficienza energetica, indicando l'efficientamento energetico come obiettivo d'interesse pubblico	Il PSC affida al RUE che gli interventi edilizi siano effettuati con l'obiettivo della riduzione dei consumi energetici, dell'autoproduzione energetica, delle costruzioni in bioedilizia facendo leva su incentivazioni per ottenere il rinnovo del patrimonio edilizio esistente.	Irrilevante	
	Miglioramento della qualità dell'aria	Migliorare la qualità dell'aria		Individuare azioni indirette con il potenziamento del trasporto pubblico		Valutando nel complesso la riqualificazione del Parco e la creazione del sottopasso, si ritiene possa esserci un miglioramento della qualità dell'aria e un maggior utilizzo dei mezzi a mobilità lenta a scapito dei mezzi privati
		Contribuire alla realizzazione di una città mobile senza auto		Implementazione della rete delle piste ciclabili, mediante interventi che prevedono: completamento dei percorsi extraurbani, completamento della circonvallazione urbana "Anello verde", miglioramenti e qualificazione delle pisteurbane.		

OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA					
OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA	PTCP	PSC		RUE	
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Ridare vitalità e residenzialità al centro storico, riproponendone la centralità, come principale polo di eccellenza di tutta la città.	Tutela delle attività commerciali nelle strade a maggiore valenza commerciale e turistica. Nuova disciplina degli interventi commisurata alla qualità architettonica dei fabbricati	Le azioni di RUE, nel rispetto delle proprie competenze, contribuiscono a dare vitalità al Centro mediante la facilitazione degli interventi edilizi finalizzati a consolidare e realizzare (frazionamenti) nuove residenze e salvaguardando le attività commerciali esistenti. Il RUE tutela gli assi commerciali e classifica l'edificato del centro storico attribuendo, in certi casi, possibilità di operare mediante intervento di ristrutturazione edilizia.	Irrilevante	
	Valorizzare le risorse archeologiche presenti nel centro storico	Progetti speciali di restauro del patrimonio architettonico emergente e di messa in valore delle risorse archeologiche		Irrilevante	
	Valorizzare il Porto-Canale	Con azioni di riordino della mobilità veicolare e con l'attuazione dei progetti: Anello verde, riqualificazione del bacino del ponte Tiberio, ecc.		Irrilevante	
	Esaltare l'area della stazione come luogo di qualità e di attrazione per la pluralità di funzioni e di servizi offerti, anche con la presenza di funzioni di eccellenza rivolte ai residenti come ai turisti	Trasformare le aree dismesse e dismettibili al contorno della stazione ferroviaria di Rimini favorendo la connessione tra il centro e la marina		L'intervento prevede la riqualificazione del Parco di fronte alla stazione lato mare, in cui tramite il progetto di RFI verrà realizzato il nuovo accesso alla stazione. Il progetto di riqualificazione è stato pensato anche per migliorare la sicurezza dell'area	
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		L'intervento prevede la riqualificazione del Parco di fronte alla stazione lato mare	
Qualità ambientale degli insediamenti		Attuare azioni indirette attraverso l'allontanamento dei traffici di attraversamento dalle aree urbane più densamente abitate		Irrilevante	
Attrezzature per il turismo	Qualificare la città turistica costiera	Stimolare la ristrutturazione dell'apparato alberghiero e la realizzazione di progetti estesi di nuovo verde urbano, quali processi trainanti destinati ad innescare la riqualificazione anche di tutta la restante parte della città.	Facilitando le procedure applicative per la riqualificazione dell'apparato alberghiero, il RUE controdedotto concorre in modo attivo al raggiungimento di tale obiettivo.	Irrilevante	

	PTCP	PSC		RUE	
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
OBIETTIVI DI QUALITÀ URBANA	Arenile (Consolidare e qualificare la funzione di eccellenza)	Riqualificare le frazioni della città lineare turistica	Mediante l'attribuzione di funzioni specialistiche incentrate sul wellness e sulla vita sana, attivando interventi di riqualificazione dei centri mediante l'analisi degli aspetti caratterizzanti		Irrilevante
		"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 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		Irrilevante
		Creare connessioni verdi fra il "Parco del Mare" (e l'arenile) e la città	Riducendo il carico insediativo antropico attualmente gravante sulla spiaggia per trasferirlo nelle porzioni immediatamente retrostanti		Irrilevante
		Allargare e potenziare il corridoio verde del Parco urbano dell'Ausa	Mediante una nuova progettazione di piazza Kennedy che consenta di collegare definitivamente il parco al mare		Irrilevante
		Completare il sistema dei servizi pubblici e sociali	Recuperare il forte deficit di aree pubbliche a verde e per attrezzature collettive		Irrilevante
		Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Migliorare le condizioni di accessibilità e di scambio tra le due aree più pregiate della città: la città storica e quella prevalentemente turistica, per ricucire la cesura attuale	Realizzare l'accesso alla stazione anche dal lato nord, sia attraverso un nuovo percorso viario e per trasporto pubblico che sottopassi il fascio ferroviario, sia attraverso una cospicua offerta di parcheggio	
	Qualificare le aree al contorno delle fermate del TRC				Irrilevante
	Incrementare la permeabilità del rilevato ferroviario		Realizzazione di sottopassi idonei ai pedoni e alle due ruote.		Valutando nel complesso la riqualificazione del Parco e la creazione del sottopasso, si ritiene che l'intervento persegua l'obiettivo di PSC

OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ				
PTCP	PSC		RUE	
OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
OBIETTIVI DI MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITÀ	Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Superare il deficit infrastrutturale nella mobilità	Conclusi i lavori per la realizzazione della terza corsia autostradale e prossimamente si auspica la realizzazione della nuova SS16 in affiancamento all'Autostrada	Irrilevante
			Conclusi i lavori di fluidificazione degli attuali assi nord sud, con la riqualificazione dell'area stazione si potrebbe completare l'asse intermedio retro-costiero oltre la stazione, lungo il lato nord del fascio di binari	Irrilevante
		Agevolare la mobilità ciclopeditone, sia quale modalità autonoma sia integrata al mezzo pubblico, attraverso l'estensione e la messa in sicurezza dei percorsi	Completare la rete di piste ciclabili creando una rete efficiente e gerarchizzata, costituita da percorsi principali, preferibilmente in sede propria, completati da un sistema di piste ed itinerari che assicurino gli spostamenti di livello locale e raccordati da una circonvallazione urbana denominata Anello verde; ricucitura e completamento di percorsi parzialmente esistenti e loro interconnessione organica con il TPL e con le stazioni del TRC	La riqualificazione di piazzale Carso con la pedonalizzazione di Via Monfalcone contribuisce ad agevolare la mobilità ciclopeditone
		Estendere le zone, se non del tutto pedonali, quanto meno a misura del pedone, sia nel centro storico, che nella fascia turistica, nonché nelle aree centrali dei diversi quartieri	Alleggerimento del traffico veicolare favorendo la pedonalizzazione di tratti di Lungomare	Irrilevante
		Pedonalizzazione del Ponte di Tiberio	Irrilevante	
		Creare piccole aree pedonali anche nelle aree centrali dei diversi quartieri	La riqualificazione di piazzale Carso con la pedonalizzazione di Via Monfalcone contribuisce ad agevolare la mobilità ciclopeditone	
	Sistema plurimodale integrato per il trasporto di persone	Potenziare il ruolo e l'efficacia del trasporto pubblico nel rispondere alla domanda.	Realizzazione del Trasporto Rapido Costiero e della ferrovia cadenzata a scala metropolitana	Irrilevante
			Realizzare una nuova linea di forza del trasporto pubblico dal casello di Rimini sud al centro storico, alla stazione e al porto e proseguire il TRC fino alla nuova fiera	Irrilevante
			Riorganizzare il trasporto pubblico su gomma in rapporto alle stazioni e fermate del TRC	Irrilevante
		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 e spingere alla modifica delle abitudini di mobilità nella direzione del maggiore uso dei mezzi di trasporto collettivi, in stretta correlazione con la mobilità ciclopeditone	La riqualificazione di piazzale Carso esalta la stazione, inoltre la pedonalizzazione di via Monfalcone favorisce la mobilità ciclopeditone
Coordinamento tra politiche provinciali per la mobilità	Ridurre il traffico delle auto, aumentarne la scorrevolezza			Valutando nel complesso la riqualificazione del Parco e la creazione del sottopasso, si ritiene possa esserci un maggior utilizzo dei mezzi a mobilità lenta e una conseguente riduzione del traffico delle auto

OBIETTIVI DI SVILUPPO ECONOMICO				
PTCP	PSC		RUE	
OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
Poli funzionali	Sviluppare le grandi funzioni strategiche	Accordi territoriali per la Fiera, l'Aeroporto, la Stazione, il Porto e gli altri poli funzionali		L'intervento si colloca in un progetto più ampio che deriva da un Accordo Territoriale tra Comune e Provincia per la stazione approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 46 del 11/07/2019
	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		Irrilevante
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			Irrilevante
	Innovare e sostenere il dinamismo imprenditoriale e la ricerca, attrarre e sviluppare una nuova "classe creativa", innalzare la qualità complessiva della città			Irrilevante
	Rendere compatibili le attività manifatturiere presenti, riducendone i fattori di impatto sul contesto			Irrilevante
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	Le azioni di RUE contribuiscono a promuovere la tutela della destinazione commerciale non consentendo cambi di destinazione di attività commerciali esistenti verso altre e garantendo l'uso ai fini commerciali dei piani seminterrati o interrati, qualora rispettino i requisiti di igiene sicurezza.	Irrilevante
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Accompagnare le trasformazioni degli insediamenti produttivi che eventualmente vengano dismessi per ragioni di mercato o esigenze di nuove e diverse collocazioni, orientandone il riuso per nuove funzioni, in primo luogo produttive e privilegiando quelle rivolte all'innovazione e alla ricerca al terziario	Ambito di riqualificazione dell'area produttiva di Celle		Irrilevante
Sistema plurimodale integrato per il trasporto merci	Sviluppare l'attività del Porto, sia con riferimento alla pesca e ad diportismo turistico, sia per il collegamento passeggeri con i porti dell'alto Adriatico			Irrilevante
Difendere e valorizzare il territorio rurale come risorsa in una prospettiva di arresto dell'espansione urbana	Sviluppare le aziende agricole: rispondere con efficacia e tempestività ad esigenze aziendali mutevoli nel tempo in relazione all'evolvere degli assetti produttivi e delle tipologie di colture, mantenendo la massima attenzione alla sostenibilità ambientale delle trasformazioni e alla qualità formale dei loro esiti paesaggistici		Il RUE nell'ambito delle proprie azioni di tutela del territorio agricolo, fissa i limiti all'edificabilità delle aziende agricole differenziando le capacità edificatorie a seconda degli ambiti individuati.	Irrilevante

OBIETTIVI DI QUALITÀ SOCIALE					
OBIETTIVI DI QUALITÀ SOCIALE	PTCP	PSC		RUE	
	OBIETTIVI	OBIETTIVI	AZIONI	Contributo del RUE al raggiungimento degli obiettivi del PSC	Verifica coerenza variante
	Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema	Housing sociale: ridare spazio al mercato dell'affitto	Realizzare circa 800 alloggi ERS prescrivendo la cessione delle aree per l'ERS in tutti i nuovi insediamenti residenziali e un contributo all'ERS in tutti i nuovi insediamenti produttivi e negli interventi di riqualificazione	Per le attività socio assistenziali operanti nel territorio, il RUE, riconoscendo loro un rilevante ruolo sociale, fissa disposizioni atte a favorire il loro consolidamento in qualsiasi ambito territoriale.	Irrilevante



7 Analisi del contesto ambientale ed inserimento del progetto

Le analisi condotte costituiscono un primo inquadramento delle tematiche ambientali attraverso una verifica di compatibilità delle opere con gli indirizzi programmatici e le norme di tutela delle risorse naturali e territoriali. L'obiettivo dello studio è quello di verificare l'inserimento delle opere dal punto di vista ambientale, identificando i potenziali impatti delle stesse sul contesto in cui si inseriscono, e definendo le azioni che possono essere previste per la prevenzione o per la mitigazione di tali impatti. In particolare i temi analizzati nel presente studio riguardano le componenti ambientali ritenute significative rispetto alla realizzazione dell'opera:

- rumore e mobilità;
- qualità dell'aria;
- verde;
- suolo e permeabilità.

7.1 Rumore e mobilità

Contesto

La zona oggetto dell'intervento è classificata dalla ZAC come Classe IV "Aree ad intensa attività umana" (par. 5.3.5).

Attualmente via Monfalcone è aperta al traffico veicolare, a senso unico verso est.

Progetto

L'intervento in oggetto non comporta modifica della ZAC vigente. L'intervento prevede la pedonalizzazione di via Monfalcone, favorendo così l'impiego di mezzi a mobilità lenta. Il traffico di via Monfalcone verrà quindi convogliato sulla strada che costeggia a nord il Parco, senza aumentarne il flusso.

Durante la fase di cantiere si possono prefigurare interferenze dovute all'impiego di mezzi che comportano l'aumento delle emissioni sonore durante il loro funzionamento. Si tratta di emissioni molto variabili in funzione della durata dei lavori e del numero di mezzi impiegato, ma legato ad attività a carattere temporaneo.

Nel corso della fase di realizzazione delle opere l'uso dei mezzi comporta inevitabilmente il peggioramento temporaneo dell'inquinamento acustico, si tratta tuttavia di fenomeni circoscritti alle immediate adiacenze delle aree di lavoro e temporanei.

Come indicato nello Studio trasportistico di RFI (allegato alla relazione tecnica di progetto), tramite il progetto del nuovo sottopasso di stazione di RFI, grazie all'ampliamento dei bacini dei 15' a piedi e dei 15' in bici con l'apertura del nuovo accesso alla stazione lato nord, è prevedibile una riduzione del rumore attribuibile ad un maggiore utilizzo di mezzi a mobilità lenta a scapito di mezzi privati (auto) da parte dei



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

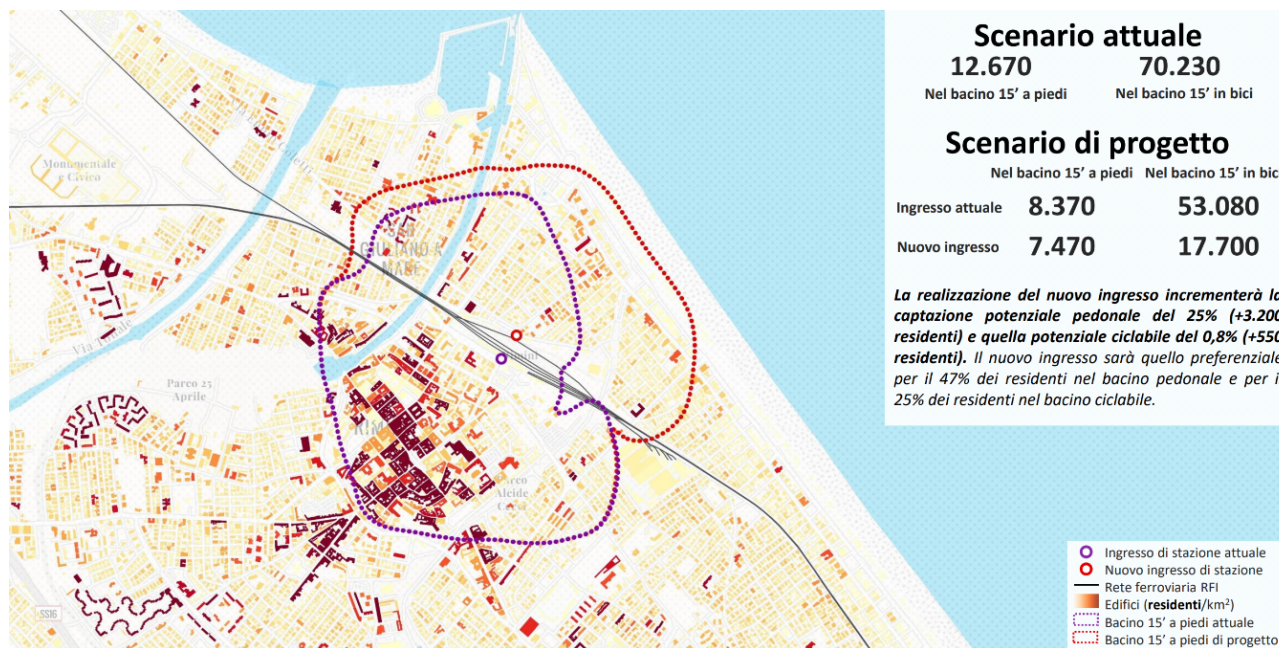
Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
tel. 0541 704853
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it
c.f.-p.iva 00304260409

fruttori della stazione compresi in tali bacini. Il nuovo accesso lato nord inoltre permetterà di ridurre il traffico sulle strade sul lato sud della stazione.

Infatti, come si può notare nell'analisi di potenzialità illustrata nell'immagine seguente, analizzando il bacino 15' a piedi (ovvero l'area in cui, a piedi, si impiegano 15 minuti o meno per recarsi in stazione) lo scenario attuale comprende 12.670 residenti.

Una volta terminato il nuovo accesso lato mare, si prevedono 8.370 residenti che si recano in stazione a piedi accedendo dall'ingresso lato sud, e 7.470 dall'ingresso lato nord. Sommando i due valori si ottiene una captazione pedonale potenziale di 15.840 residenti, circa 3.200 in più rispetto allo scenario ante-operam.

Ciò significa che si prevede che, aumentando il bacino di captazione 15' a piedi grazie al nuovo accesso lato nord, alcuni residenti opteranno per recarsi in stazione a piedi piuttosto che utilizzare il mezzo privato (auto), contribuendo alla decongestione del traffico e ad un'aria più pulita.



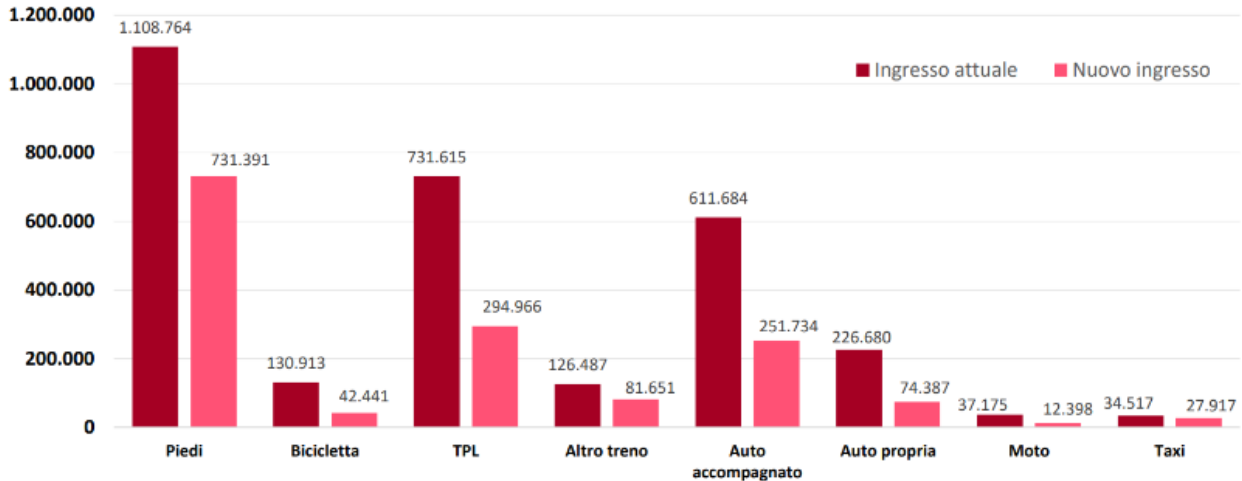
Analisi di potenzialità – Bacini di captazione residenti (da Studio trasportistico RFI)

Si evidenzia che il numero dei parcheggi non subirà modifiche, in quanto si ritiene che gli stalli presenti allo stato attuale siano sufficienti a garantire la funzionalità del servizio.



Passeggeri/anno

PASSEGGERI/ANNO PER FRONTE DI STAZIONE E MODALITA' DI TRASPORTO



MODAL SHARE DI ACCESSO IN STAZIONE CON IL NUOVO INGRESSO

	Ingresso attuale	Nuovo ingresso
	24%	16%
	3%	1%
	19%	9%
	13%	5%
	6%	2%
	1%	1%

Analisi previsionale della suddivisione dei passeggeri/anno e del modal share tra l'accesso lato sud ("ingresso attuale") e il nuovo accesso lato nord ("nuovo ingresso"), una volta terminati i lavori per il nuovo accesso di stazione lato mare (da Studio trasportistico RFI)

Il nuovo accesso lato mare consentirà di raggiungere la zona turistica di Rimini tramite nuovi percorsi prima inutilizzabili per questo scopo, visibili nella seguente immagine.



Viabilità di accesso al mare con il prolungamento del sottopasso (da elaborato "03 - C - SDF - Inquadramento generale dell'area")



7.2 Qualità dell'aria

Contesto

Per la qualità dell'aria i dati sono quelli misurati dall'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna (ARPAE).

Sono stati estratti i dati relativi alle stazioni di Rimini-Parco Marecchia, classificata come Urbana fondo, e di Rimini-via Flaminia, classificata come Urbana traffico. I dati si riferiscono al 2023.

Inquinante Media annuale	Parco Marecchia	Via Flaminia	Valore limite D.Lgs. 155/2010
NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	16	34	40
PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	24	27	40

Progetto

Durante la fase di cantiere si possono prefigurare interferenze dovute all'impiego di mezzi che comportano l'emissione di gas di scarico durante il loro funzionamento ed il risollevarimento di polveri (nel caso in cui le attività comportino il ripetuto passaggio di mezzi da lavoro su strade sterrate). Si tratta di emissioni molto variabili in funzione della durata dei lavori e del numero di mezzi impiegato, ma legato ad attività a carattere temporaneo.

Nel corso della fase di realizzazione delle opere l'uso dei mezzi comporta inevitabilmente il peggioramento temporaneo della qualità dell'aria, si tratta tuttavia di fenomeni circoscritti alle immediate adiacenze delle aree di lavoro e temporanei.

Si ritiene comunque opportuno suggerire alcuni accorgimenti da attuare in fase di cantiere al fine del contenimento degli effetti sulla componente atmosfera:

- per ciò che concerne le emissioni autoveicolari dovranno essere effettuati periodici controlli degli scarichi, assicurandosi che siano conformi alle indicazioni prescritte dalla normativa.
- per ciò che riguarda eventuali polveri, si dovrà evitare di movimentare materiale con livelli di umidità particolarmente bassi: in tal caso sarà necessario provvedere ad attività di innaffiamento.

Non sono previste emissioni in fase di esercizio.

Similmente a quanto riportato per rumore e mobilità, nell'ambito del progetto di RFI di realizzazione del nuovo sottopasso di stazione e del nuovo accesso lato mare, è prevedibile un maggior utilizzo di mezzi a mobilità lenta a scapito delle auto per recarsi in stazione, con conseguente riduzione di emissioni e miglioramento della qualità dell'aria.



7.3 Verde

Contesto

Attualmente l'area oggetto d'intervento è attrezzata a verde pubblico, con pochi giochi per bambini, sentieri in materiale sdruciolevole, qualche seduta e molte alberature che fanno sì che sia molto ombreggiato e offra un buon ristoro nella calura estiva. Tuttavia lo stesso parco si trova in uno stato di degrado e abbandono, dovuto in particolare alla sua collocazione in un'area marginale, chiusa dalle mura della stazione ferroviaria e priva di attrattività e direzionalità. Ciò ha generato nel tempo uno stato di degrado che non rende il parco né facilmente fruibile né sicuro per chi lo attraversa.

Per quanto riguarda il tema del verde, da un'analisi effettuata mediante il geoportale GreenSpaces gestito dalla Soc. in House Anthea s.r.l., in cui sono riportati tutti i dati del censimento del patrimonio arboreo del comune di Rimini, si nota come il parco sia caratterizzato da un patrimonio arboreo misto costituito da alberature perlopiù adulte (40-50 anni) e di non troppo recente impianto. Le alberature meno recenti sono quelle posizionate sul perimetro del parco e rappresentate da filari di platani. Le specie arboree più frequenti sono il *Platanus x acerifolia* (Platano), il *Pinus pinea* (pino domestico), e *Quercus Ilex* (lecci). Sono presenti inoltre: aceri americani, tigli, abeti rossi e azzurri, magnolie, tassi, catalpe, lagerstroemie, alberi di giuda, cedri. Il patrimonio vegetale si presenta dunque abbastanza vario e diversificato.

Al momento delle indagini effettuate sulle alberature ai fini del censimento si è valutato anche il loro aspetto morfo-fisiologico e strutturale tramite valutazioni visive (VTA). La verifica della stabilità di un albero ha come fine l'attribuzione di una Classe di Propensione al Cedimento (CPC). Ne consegue che alcune delle alberature presentano una CPC di categoria "B" (pericolosità bassa) e altre di categoria "C" (pericolosità moderata) per cui il fattore di sicurezza naturale dell'albero risulta sensibilmente ridotto a causa di sintomi, segni e difetti significativi.

All'interno del parco le specie arboree si trovano per lo più a gruppi e a filari. Troviamo filari di Tigli lungo Viale Paolo Mantegazza, filari di Platani sia lungo Viale Vittorio Veneto che lungo il perimetro a nord del parco, filari di Pini marittimi in Viale Trieste. Un gruppo di Pini domestici crea una considerevole area ombreggiata nella porzione ovest del Parco; un gruppo di aceri si trova nella porzione centrale del Parco; un gruppo di Magnolie popola l'area sud-ovest del Parco; un gruppo di Lecci affianca i primi pini marittimi di Viale Trieste nella porzione sud-est del Parco.



1 Filari di Tigli su Viale Paolo Mantegazza



2 Filari di Platani su Viale Vittorio Veneto



3 Filari di Pini marittimi lungo Viale Trieste



4 Filari di Platani nel Parco



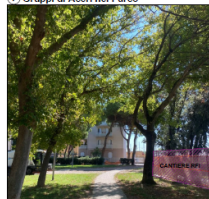
5 Gruppi di Pini nel Parco



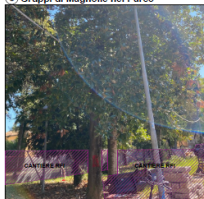
6 Gruppi di Lecci nel Parco



7 Gruppi di Aceri nel Parco



8 Gruppi di Magnolie nel Parco



LEGENDA

ALBERATURE ESISTENTI

- N 4 Tilia platyphyllos
- N 16 Platanus x acerifolia
- N 30 Pinus Pinea
- N 2 Lagerstroemia indica
- N 10 Quercus ilex
- N 3 Catalpa bignonioides
- N 1 Cedrus atlantica
- N 5 Magnolia grandiflora
- N 4 Taxus baccata
- N 5 Acer negundo
- N 3 Picea pungens
- N 5 Picea abies
- N 2 Cercis siliquastrum
- Siepe di pitosforo
- N 3 Ceppaie rilevate

Alberature esistenti (da elaborato "07 - C - SDF - Rilievo delle alberature esistenti")



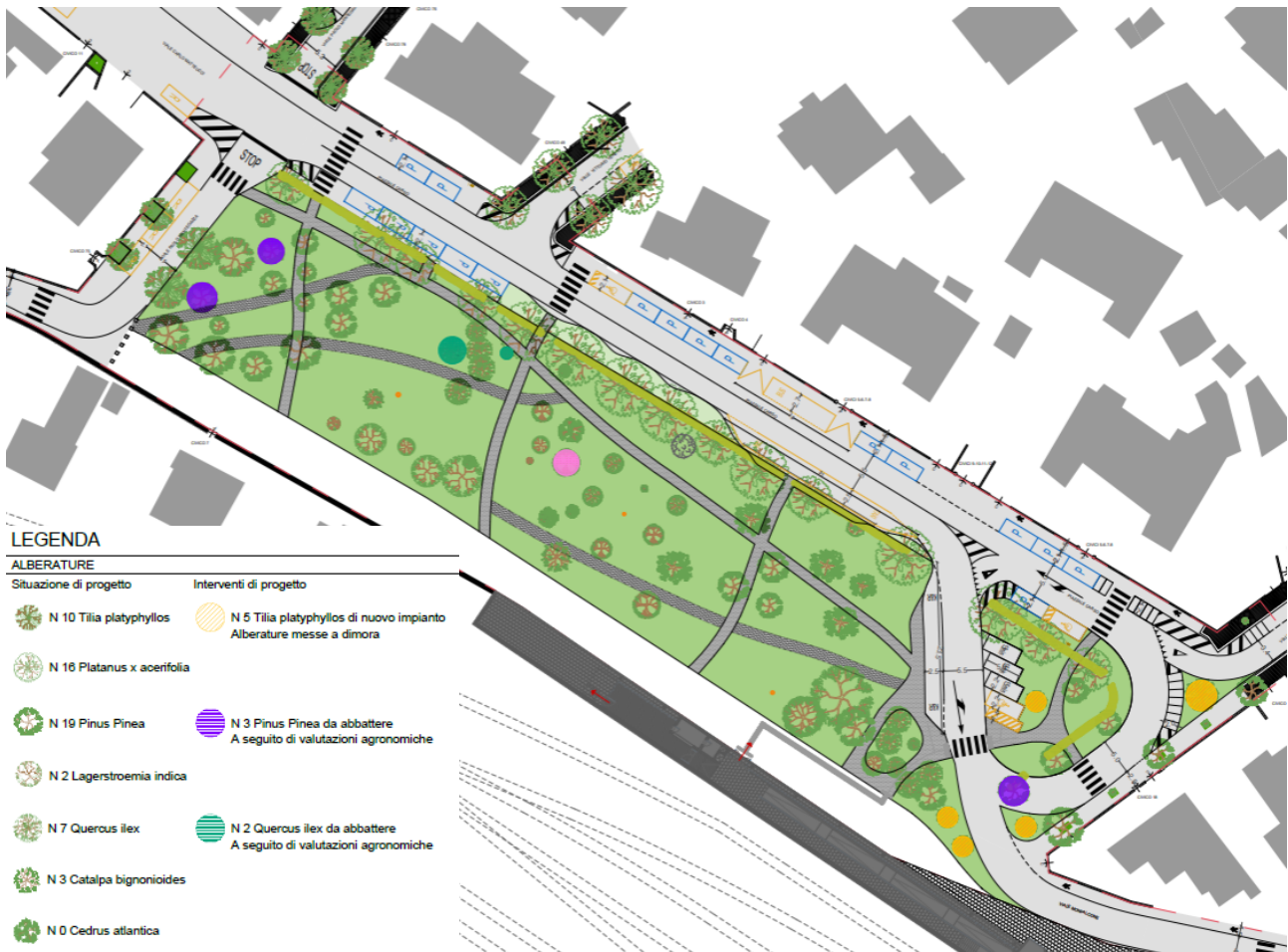
Progetto

Complessivamente la destinazione a verde viene incrementata rispetto all'attuale, passando dagli attuali 3.948 mq rilevati ai 4.272 mq di progetto, consentendo una lieve riduzione del deficit di verde pubblico.

Il progetto di sistemazione e riqualificazione del patrimonio vegetale esistente parte dal principio di conservazione delle piante attualmente presenti sull'area. Verranno quindi limitati al massimo gli abbattimenti e si prediligeranno, laddove vi siano interferenze tra patrimonio arboreo attuale e nuovi percorsi, attività di espianco e trapianto. Soprattutto si prevede di eliminare la siepe di pitosforo in quanto, ad oggi, si trova lungo tutto il perimetro del parco e, per questo, chiude e scherma la visuale da fuori a dentro e viceversa, creando così una situazione di pericolo.

Attualmente per quanto riguarda gli alberi, come visibile nell'elaborato "14 – C – PROG – Sistemazione del verde", si prevedono 5 nuove messe a dimora e 6 abbattimenti a seguito di valutazioni agronomiche. Si evidenzia che dovrà essere previsto il mantenimento del bilancio arboreo.

L'apertura del nuovo sottopasso, nell'ambito del progetto in capo a RFI, creerà un nuovo itinerario urbano tra il centro città a sud e la zona balneare a nord; perciò il lotto fungerà da spazio filtro tra il centro storico (città) e Marina Centro (mare).



LEGENDA

ALBERATURE

Situazione di progetto

- N 10 Tilia platyphyllos
- N 16 Platanus x acerifolia
- N 19 Pinus Pinea
- N 2 Lagerstroemia indica
- N 7 Quercus ilex
- N 3 Catalpa bignonioides
- N 0 Cedrus atlantica
- N 5 Magnolia grandiflora
- N 4 Taxus baccata
- N 5 Acer negundo
- N 2 Picea pungens
- N 4 Picea abies
- N 2 Cercis siliquastrum

Interventi di progetto

- N 5 Tilia platyphyllos di nuovo impianto
Alberature messe a dimora
- N 3 Pinus Pinea da abbattere
A seguito di valutazioni agronomiche
- N 2 Quercus ilex da abbattere
A seguito di valutazioni agronomiche
- N 1 Picea abies da abbattere
A seguito di valutazioni agronomiche
- Arbusti da rimuovere (Siepe di pitosforo)
A seguito di valutazioni
in merito alla sicurezza dei luoghi
- Arbusti da rimuovere (Oleandro)
A seguito di valutazioni
in merito alla sicurezza dei luoghi
- N 3 Ceppaie da rimuovere

Abbattimenti e messe a dimora previsti (da elaborato "14 - C - PROG - Sistemazione del verde")



7.4 Suolo e permeabilità

Contesto

L'area di intervento è permeabile nella zona occupata dal Parco e impermeabile nel tratto di via Monfalcone prospiciente il Parco.

Progetto

Nell'ambito dell'intervento è prevista una piccola impermeabilizzazione di parte del Parco per realizzare una strada di collegamento al tratto di via Monfalcone che rimane aperto al traffico veicolare.

L'area a verde pubblico è disciplinata dall'art. 35 delle norme di RUE e in particolare dal comma 7 lettera c). In merito alle prescrizioni previste dalla norma, il progetto rispetta la superficie permeabile (SP) minima pari all'80%, come evidenziato nell'elaborato di progetto "15 - C - PROG - Permeabilità delle aree". La nuova "area per verde pubblico V" è pari a 4.274 mq, per un totale di aree permeabili pari a 3.439 mq, superiore all'80% dell'area totale.

Si evidenzia che nell'ambito del progetto di RFI di più ampio respiro è prevista la permeabilizzazione di via Monfalcone nel tratto che verrà pedonalizzato con questo intervento, aumentando complessivamente l'area permeabile.



8 Valutazione degli effetti

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva degli effetti che il progetto avrà in relazione alle varie tematiche. La tabella utilizzata richiama lo schema già visto nel rapporto ambientale del PSC.

Influenza/impatto	Positivo	Negativo
certo o sensibile	verde scuro (2)	arancione (-2)
probabile o lieve	verde chiaro (1)	giallo (-1)
non rilevante	Bianco (0)	

Obiettivo	Azioni di progetto	Collegamento significativo con gli obiettivi				Possibili impatti								Note / criticità riscontrate		
		Qualità ambientale	Qualità urbana	Miglioramento della mobilità	Sviluppo economico	Qualità sociale	Acqua	Aria	Suolo / sottosuolo	Paesaggio / beni culturali	Biodiversità / ecosistemi	Rumore / inquinamento elettromagnetico	Rifiuti		Energia / effetto serra	
Arresto del consumo di suolo per l'espansione insediativa	Rimodulazione tra aree verdi permeabili e non permeabili		x				0	0	-1	0	0	0	0	0	0	Lieve aumento dell'impermeabilizzazione
Qualità ambientale degli insediamenti	Intervento su area già urbanizzata e dotata di infrastrutture	x	x				0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Sviluppo della riqualificazione territoriale e urbana	Riqualificazione piazzale Carso e pedonalizzazione via Monfalcone	x	x				0	1	1	1	0	1	0	0	0	Prevista futura deimpermeabilizzazione del tratto di via Monfalcone prospiciente il Parco
Costituzione di un'efficace rete ecologica territoriale e consapevolezza che il paesaggio è una risorsa strategica	Riqualificazione piazzale Carso		x	x		x	0	0	0	1	0	0	0	0	0	



Comune di Rimini

DIREZIONE GENERALE
Settore Infrastrutture e
Qualità Ambientale

Via Rosaspina, 21 - 47900 Rimini
 tel. 0541 704853
 www.comune.rimini.it
 dipartimento3@pec.comune.rimini.it
 c.f.-p.iva 00304260409

Salvaguardia degli ambiti a pericolosità geomorfologica e a pericolosità idraulica	L'intervento non comporta modifiche al carico idrico	x	x				0	0	0	0	0	0	0	0
Salvaguardia della qualità e della quantità delle risorse idriche	L'intervento non modifica qualità e quantità di risorse idriche	x					0	0	0	0	0	0	0	0
Riduzione del rischio sismico	Nuove costruzioni secondo specifica normativa		x				0	0	0	0	0	0	0	0
Risparmio energetico	Adozione di strategie attive e passive per il contenimento dei consumi e l'efficientamento energetico	x	x				0	0	0	0	0	0	0	0
Miglioramento della qualità dell'aria	Incentivazione della mobilità dolce grazie alla pedonalizzazione di piazzale Carso	x	x	x		x	0	1	0	0	0	1	0	1
Massimo sviluppo delle potenzialità insediative interne al sistema urbano esistente	Riqualificazione di piazzale Carso		x			x	0	0	0	0	0	0	0	0
Qualità ambientale degli insediamenti	Incentivazione spostamenti a piedi/bici	x	x	x		x	0	0	0	0	0	0	0	0
Sistema plurimodale integrato a tutte le scale territoriali	Estensione delle zone a misura di pedone e dei percorsi ciclo-pedonali	x	x	x		x	0	1	0	1	0	1	0	0
Politiche e azioni che attengono all'obiettivo della qualità sociale dello sviluppo del sistema	Riqualificazione di piazzale Carso con zone pensate per favorire la socialità		x			x	0	0	0	1	0	0	0	0



9 Monitoraggio

In conclusione è necessario che la ValSAT definisca degli indicatori necessari al monitoraggio nel tempo degli effetti indotti dall'intervento, con riferimento agli obiettivi e ai risultati attesi. Tale verifica successiva ha il compito di individuare miglioramenti o peggioramenti rispetto alla situazione attuale, in modo da intervenire tempestivamente con eventuali azioni correttive o di mitigazione in caso di insorgenza di conseguenze non previste in fase di studio.

La tabella seguente riprende la struttura utilizzata per il monitoraggio del PSC, il quale, a sua volta, utilizza gli indicatori individuati a partire dalle direttive fornite dal capitolo 6 della ValSAT del PTCP (aggiornamento 2012).

Tematica	Scopo del PSC	Indicatore	Unità di misura	Modalità di calcolo	Frequenza	Responsabile dei dati
ARIA	Verificare che i livelli di emissione medi orari dell'NO2 siano inferiori ai limiti normativi vigenti	Emissioni NO2	µg/m3 + n. superamenti	campionamento (media Annuale)	annuale	ARPAE
	Verificare che i livelli di emissione medi giornalieri del PM10 siano inferiori ai limiti normativi vigenti	Emissioni PM10	µg/m3 + n. superamenti	campionamento (media Annuale)	annuale	ARPAE
	Verifica dei livelli di emissione medi giornalieri del PM2,5	Emissioni PM2,5	µg/m3	campionamento (media Annuale)	annuale	ARPAE
	Verificare che i livelli di emissione medi orari di ozono siano inferiori ai limiti normativi vigenti	Emissioni Ozono (O3)	µg/m3 + n. superamenti	campionamento (media Annuale)	annuale	ARPAE
SISTEMA INSEDIATIVO	Verificare l'incremento del sistema verde pubblico	Dotazioni di aree a verde Pubblico	mq/anno e %	utilizzo del GIS	5 anni	Comune



10 Conclusioni

Nel complesso, considerando anche la prossima futura realizzazione del progetto di RFI di prolungamento del sottopasso di stazione e di nuovo accesso alla stazione lato mare, dal punto di vista ambientale la variante in oggetto non incide negativamente sull'area prevista per la sua realizzazione. Si evidenzia che l'intervento oggetto di variante ha un impatto sociale positivo; infatti, la riqualificazione del Parco in piazzale Carso permette di aumentarne la sicurezza di fruizione, rendendolo un ideale luogo di connessione tra la stazione e la zona lato mare della città di Rimini.

Il successivo monitoraggio potrà evidenziare eventuali impatti negativi non previsti in modo da implementare tempestivamente azioni correttive.