



Comune di Rimini



PIANO STRUTTURALE COMUNALE

VAS-VALSAT

Schede Ricognitive degli Ambiti/Comparti

elaborato VAL.SC

**Adozione:**

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

**Approvazione:**

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

**Sindaco:**

Alberto Ravaioli

**Assessore al Territorio:**

Roberto Biagini

**Presidente del Consiglio Comunale:**

Antonella Ceccarelli

**Segretario Comunale:**

Laura Chiodarelli

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

Alberto Fattori

**Consulenza Generale:**

**A.T.I. composta da**

- Tecnicoop soc. coop  
(Rudi Fallaci, Luca Biancucci)
- Giuseppe Campos Venuti
- Carla Ferrari

VAS-VALSAT

stesura 14 gennaio 2011





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

## **Ufficio di Piano**

### **Coordinatore e Capo Progetto**

arch. Alberto Fattori

### **Progettisti e responsabili delle Unità di Progetto**

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

### **Segreteria Ufficio di Piano**

Nirvana Neri  
Luca Melillo

### **Gestione Amministrativa**

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

### **Ufficio Geologico**

geol. Roberta Carlini  
geol. Carlo Copioli

### **Gruppo di lavoro**

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

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

---

### **Responsabili del progetto**

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

### **Collaborazioni specialistiche**

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

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

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



<b>LE SCHEDE D'AMBITO</b> .....	1
<b>ANS (Ambiti per nuovi insediamenti urbani)</b> .....	3
ANS 1 .....	4
ANS 2 .....	11
ANS 3 .....	19
ANS 4 .....	24
ANS 5 .....	30
ANS 6 .....	35
ANS 7 .....	41
ANS 8 .....	48
ANS 9 .....	52
ANS 10.....	58
ANS 11.....	64
ANS 12.....	70
ANS 13.....	75
ANS 14.....	80
ANS 15.....	85
ANS 16.....	91
ANS 17.....	96
ANS 18.....	102
ANS 19.....	108
ANS 20.....	114
ANS 21.....	120
ANS 22.....	125
ANS 23.....	130
ANS 24.....	136
ANS 25.....	143
ANS 26.....	148
ANS 27.....	154
ANS 28.....	159
ANS 29.....	166
ANS 30.....	171
ANS 31.....	176
ANS 32.....	183
ANS 33.....	188
ANS 34.....	193
ANS 35.....	198
ANS 36.....	204
ANS 37.....	209
ANS 38.....	214
ANS 39.....	220
ANS 40.....	226
ANS 41.....	231
ANS 43.....	237
ANS 44.....	243
ANS 45.....	248
ANS 46.....	253
ANS 47.1 .....	259
ANS 47.2 .....	266
ANS 48.....	272
ANS 49.....	277
ANS 50.....	283
<b>ASP.N (Ambiti per nuovi insediamenti specializzati per attività produttive)</b> .....	289
ASP 1.....	290
ASP 3.....	297

ASP 4.....	303
ASP 5.....	309
ASP7 .....	315
ASP 8.....	321
<b>AR ( Ambiti da riqualificare).....</b>	<b>327</b>
AR 1.....	328
AR2 .....	334
AR 3.....	338
AR 4.....	342
<b>APF (Poli funzionali) .....</b>	<b>347</b>
APF 1.....	348
APF 2.....	354

## LE SCHEDE D'AMBITO

---

In sede di Valsat, per ciascuno dei nuovi ambiti potenzialmente urbanizzabili introdotti dal PSC, viene predisposta una **SCHEDA ricognitiva D'AMBITO** che riporta i dati identificativi dell'ambito stesso: descrizione e localizzazione d'ambito, coerenza urbanistica, stima del carico urbanistico e accessibilità e che evidenzia gli **elementi di coerenza/interferenza**, con riferimento alle diverse componenti del Quadro Conoscitivo (elementi antropici e criticità ambientali): .

Queste analisi consentono di segnalare, nella specifica **SCHEDA D'AMBITO**, gli elementi di criticità di cui prevedere forme di mitigazione e/o compensazione e di dettare le norme relative all'attuazione alla luce della ricognizione effettuata.

Sono suddivise in capitoli, a seconda degli usi previsti:

### **ANS (Ambiti per nuovi insediamenti urbani).**

Gli ambiti per nuovi insediamenti urbani sono le parti di territorio non urbanizzato, sia interne che esterne al perimetro del territorio urbanizzato, che potenzialmente potranno essere interessate da previsioni di trasformazione urbanistica in termini di nuova urbanizzazione, ai fini dell'espansione del tessuto urbano e dell'incremento delle relative dotazioni territoriali e attrezzature e spazi collettivi. Gli ambiti ANS possono comprendere inoltre porzioni di aree urbanizzate occupate da edifici produttivi o impianti, assoggettabili a sostanziale sostituzione e trasformazione.

Il PSC individua tre tipologie di ambiti potenzialmente utilizzabili per nuovi insediamenti urbani:

- *Ambiti ANS\_A*: utilizzabili per nuovi insediamenti, per residenza, attività di servizio e terziarie, e relative dotazioni di attrezzature e spazi collettivi. Gli ambiti ANS\_A sono vocati ad ospitare quote di edificazione anche derivanti da diritti edificatori riconosciuti ad altre aree da trasformare
- *Ambiti ANS\_B*: utilizzabili prevalentemente per realizzare nuove dotazioni territoriali e di attrezzature e spazi collettivi, e solo in misura nettamente secondaria per nuove edificazioni per residenza, attività di servizio e terziarie. Gli ambiti ANS\_B sono vocati prioritariamente ad essere sistemati come aree a verde e per attrezzature e spazi collettivi: nella porzione centrale e meridionale della città di Rimini per recuperare le carenze pregresse di dotazioni, e nelle porzione settentrionale per realizzare ampie aree a verde boscato;
- *Ambiti ANS\_C*: utilizzabili esclusivamente per nuove dotazioni di verde urbano, nonché, nei limiti di compatibilità con i vincoli di cui sono gravate, per attrezzature collettive che non richiedano edificazione fuori terra. Gli ambiti ANS\_C sono vocati a realizzare l'obiettivo di mantenere e consolidare come aree pubbliche i residui varchi liberi fra la costa e l'entroterra, a dotare al città di ampi spazi verdi (fruibili liberamente ovvero con limitazioni in relazione alla salvaguardia delle risorse ecologiche ivi presenti).

### **ASP.N (Ambiti per nuovi insediamenti specializzati per attività produttive)**

Gli ambiti per nuovi insediamenti specializzati per attività produttive sono le parti del territorio potenzialmente urbanizzabili per l'insediamento di attività produttive, secondarie e terziarie..

Il PSC individua

- *ASP.NA* ambiti di rilievo comunale potenzialmente urbanizzabili per attività produttive manifatturiere
- *ASP.NB* ambiti di rilievo comunale potenzialmente urbanizzabili per attività prevalentemente terziarie, commerciali e logistiche

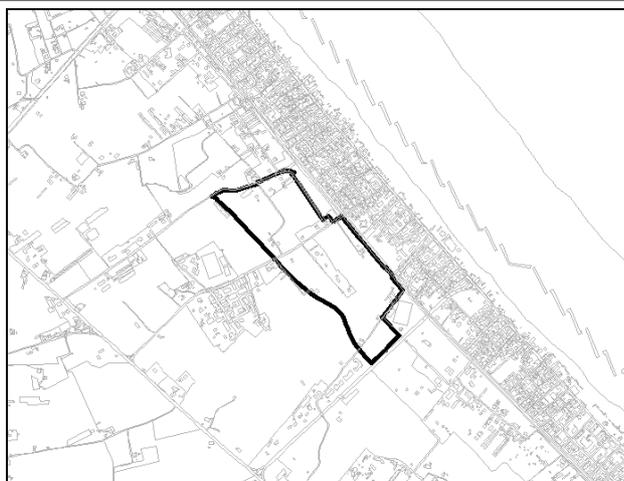
### **AR ( Ambiti da riqualificare)**

Per ambiti urbani da riqualificare si intendono, ai sensi di legge, le parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione di servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità ovvero che necessitano di politiche integrate volte ad eliminare le eventuali condizioni di abbandono e di degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale che le investono.

### **APF (Poli funzionali)**

Per poli funzionali, ai sensi dell'art.A-15 della LR 24.3.2000 n.20, si intendono le parti di territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate o previste dal PSC stesso una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione (economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità), con forte attrattività di persone ed un bacino di utenza di carattere sovracomunale.

**ANS (Ambiti per nuovi insediamenti urbani)**



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità di Viale Eritrea e a scavalco su Via Foligno. Tra la strada ed il comparto è presente una linea ferroviaria.

L'areale ANS1 risulta costituito da tre diversi sub-ambiti identificati come ANS.A, ANS.B, ANS.C: l'areale ANS1 è cioè complessivamente caratterizzato da tre diverse destinazioni d'uso: una porzione, la più vicina a via Eritrea, è utilizzabile per insediamenti e relative dotazioni territoriali; la porzione più lontana da via Eritrea, può essere destinata a nuove dotazioni territoriali; una terza porzione compresa fra le prime due è infine inedificabile (ANS.C).

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale si inserisce in una porzione del forese attualmente a destinazione agricola, a stretto contatto con gli abitati di Torre Pedrera e Viserbella. Oltre alla stretta connessione con l'urbanizzato denso degli insediamenti costieri, da cui è separata dalla sola linea ferroviaria, anche verso l'interno sono visibili, oltre alle case sparse anche piccoli agglomerati urbani.</p> <p>Rispetto alle tre diverse destinazioni di cui si compone l'ANS1, l'ambito si inserisce coerentemente con il tessuto urbano interessato.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 1.692 abitanti teorici, di cui 1.536 sull'ANS.A e 156 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accesso all'area è dato, dal lato est da Viale Eritrea che risulta però vincolato dalla presenza del passaggio a livello, dal lato invece ovest, l'ambito si connette col territorio tramite il collegamento di Via Foligno e Via della Lama con la SS16.</p> <p>A circa 500 m, al di là della linea ferroviaria, si segnala la presenza della fermata ferroviaria di Torre Pedrera.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
-------------------------------------	--

In figura si può osservare la sola presenza, in attraversamento dell'ambito, dell'elemento lineare riferibile all'acquedotto di Ridracoli e, solo per la porzione più vicina alla costa, si riscontra l'interferenza con la fascia di rispetto ferroviario. Rispetto a quanto riscontrabile, parte dei condizionamenti è di tipo fortemente vincolante, mentre un'altra parte richiede opportune azioni di tipo normativo.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è strettamente connesso con gli ambiti urbani di Torre Pedrera e Viserbella, di conseguenza, come è visibile anche nella precedente figura, è riscontrabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS1, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)



La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50dBA a 60dBA di periodo diurno per quanto la porzione di areale, utilizzabile come residenziale e relative dotazioni territoriali, più prossima alla via Eritrea (con valori attorno ai 65dBA in corrispondenza dell'asse stradale della via Foglino) da 45 a 50 dBA per la restante parte dell'areale. Per l'areale destinato ad ospitare nuove dotazioni territoriali, porzione di ANS1 più lontana da via Eritrea, si hanno valori dai 50 ai 60dBA in prossimità della via Foglino e da 45 a 50dBA per la restante porzione di areale.
- da 45 a 50dBA di notturno relativamente alla porzione utilizzabile come residenziale e relative dotazioni territoriali, più prossima alla via Eritrea e alla porzione dell'ANS1 destinato ad ospitare nuove dotazioni territoriali, più prossima alla via Foglino mentre per le restanti parti dei due areali, troviamo valori che vanno dai 40 ai 45dBA

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Eritrea e via Foglino. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, interposta fra viale Eritrea e il lato nord est dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS1 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica

d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Inoltre il presente areale è attraversato da un tratto di strada (intermedio retro costiero) di futura realizzazione proposta da PSC, si indica quindi di verificare e valutare, nel caso di conferma e di realizzazione del tracciato stradale, l'indotto sull'areale della nuova sorgente stradale.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

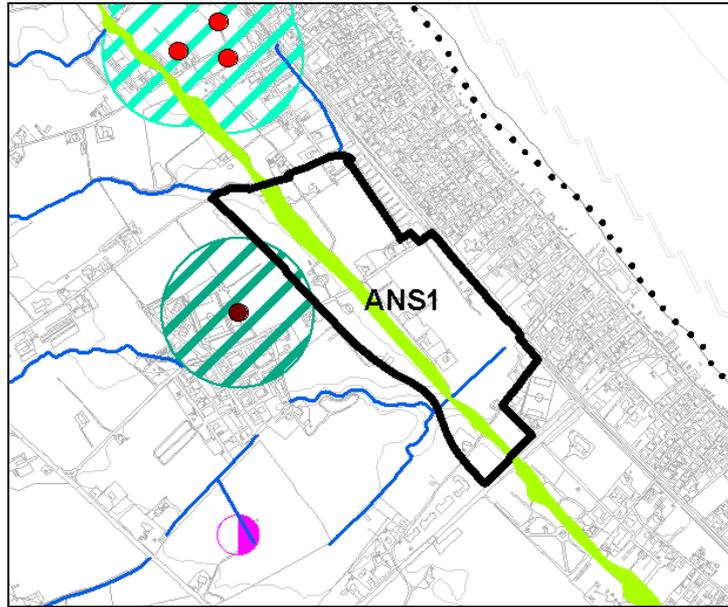
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Sulla porzione di ANS riconducibile all'ANS.C, è presente per tutta la sua lunghezza, la scarpata della paleo falesia. Un elemento lineare che interessa l'intero areale, è inoltre un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico. Infine, una piccola porzione dell'ANS.B, è interessata dalla fascia di rispetto di un pozzo segnalato come non attivo.

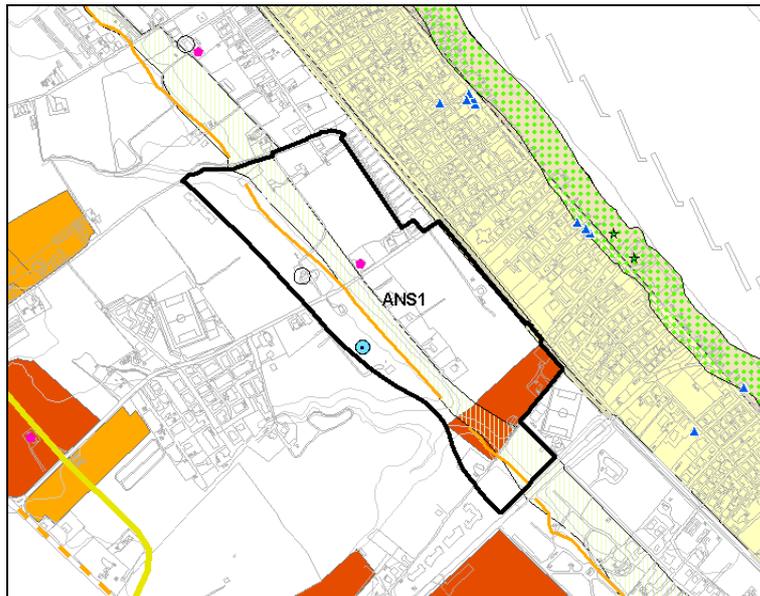
Gli elementi che forniscono prescrizioni per questo ambito sono dunque rappresentati dalla paleofalesia, dal corso d'acqua e dalla fascia di rispetto del pozzo acquedottistico. Il primo elemento è lievemente condizionante; il tracciato del corso d'acqua individuato è escludente a tutte le trasformazioni a fini insediativi; l'ultimo elemento è mediamente condizionante per le previsioni insediative.

La pianificazione di PSC dell'intero areale ha già implicitamente tenuto conto degli elementi di vincolo, a salvaguardia in particolare della paleofalesia, prevedendo a priori l'inedificabilità della fascia su cui questa transita, inserendo un'areale ANS.C su tale porzioni di ANS1.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano questa tematica fino ad uno studio di III livello.

## 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ambito è interessato, nelle sue diverse porzioni, da alcuni elementi di vincolo e tutela.

Sulla porzione sud-est dell'areale riscontriamo la presenza di un'area, considerata sito archeologico a potenzialità medio-alta.

Vi sono inoltre alcuni elementi riferibili al sistema insediativo rurale e la traccia relativa alla paleo falesia.

Infine, sull'intero ANS.C, insiste una fascia denominata "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3).

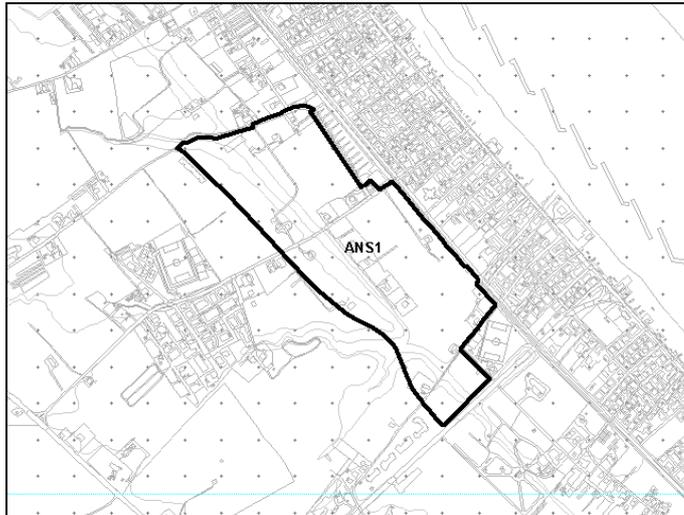
Laddove presente, il vincolo di tipo paesaggistico è escludente per interventi sia di tipo residenziale che di tipo produttivo. Il vincolo della paleo falesia, così come il nucleo insediativo rurale, impongono l'adozione di particolari cautele nell'esecuzione degli interventi che si tradurranno in prescrizioni normative, mentre il vincolo relativo all'area archeologica è da considerarsi mediamente condizionante.

Come detto precedentemente, per quel che riguarda l'area ANS.C dell'ambito ANS1 e i vincoli che ricadono al suo interno, è già prevista l'inedificabilità così come definito nelle norme del PSC.

Gli altri elementi ricadenti nelle aree ANS.A e ANS.B sono di tipo essenzialmente puntuale e riconducibili a caratteri architettonici del tessuto storico riminese, pertanto ogni intervento su di essi dovrà tener conto del parere della soprintendenza ai beni architettonici.

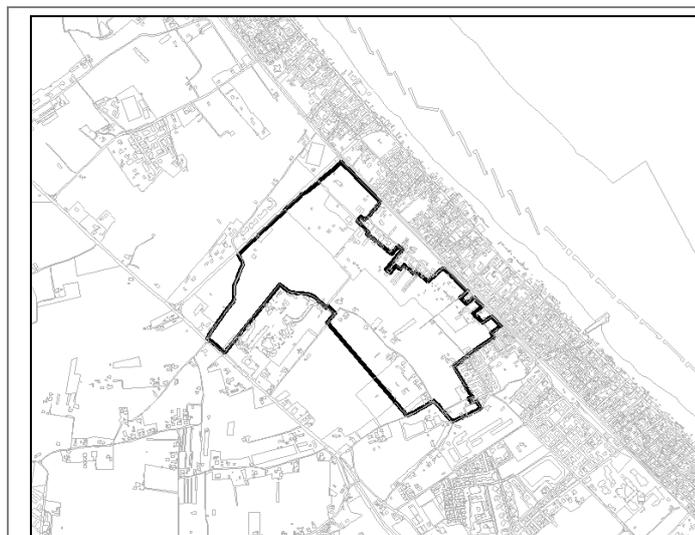
Per quel che riguarda invece il sito archeologico, saranno certamente necessari in fase di pianificazione attuativa e di progettazione preliminare, opportune indagini da concordare con la soprintendenza per i beni archeologici.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



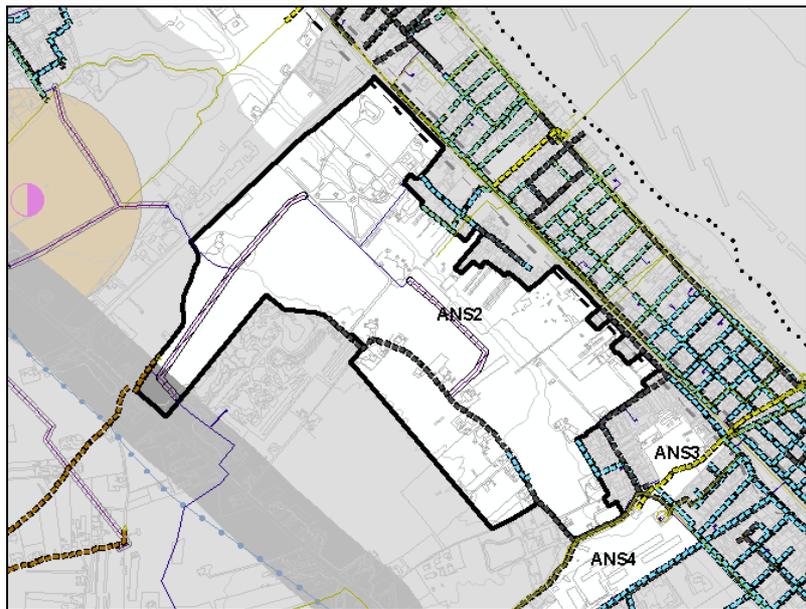
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra via Eritrea e l'SS16. Tra via Eritrea ed il comparto è presente la linea ferroviaria adriatica.

L'areale ANS1 risulta costituito da tre diversi sub-ambiti identificati come ANS.A, ANS.B, ANS.C: in particolare troviamo una porzione, la più vicina a via Eritrea, utilizzabile per nuove dotazioni territoriali (ANS.B); una porzione, la più vicina alla SS16, utilizzabile per insediamenti residenziali e relative dotazioni territoriali (ANS.A) ed infine una terza porzione compresa fra le prime due, inedificabile (ANS.C).

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale si inserisce in una porzione del forese attualmente a destinazione agricola, a stretto contatto con l'abitato di Viserbella e col parco tematico "Italia in miniatura".</p> <p>Oltre alla stretta connessione con l'urbanizzato denso degli insediamenti costieri, da cui è separato dalla sola linea ferroviaria, anche verso l'interno sono visibili, oltre alle case sparse anche piccoli agglomerati urbani, oltre al già citato parco tematico.</p> <p>Rispetto alle tre diverse destinazioni di cui si compone l'ANS2, l'ambito si inserisce coerentemente con il tessuto urbano interessato.</p> <p>Sarà comunque necessario analizzare l'offerta di servizi su cui graverà il nuovo carico urbanistico, valutando se questi siano sufficienti a mantenerne inalterata l'efficienza o se si renderà necessario un loro potenziamento.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 4.224 abitanti teorici, di cui 3.900 sull'ANS.A e 324 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale di sviluppo ANS2, sia per localizzazione che per estensione, insiste su diversi assi stradali: tra questi, il predominante, è certamente la SS16 che si colloca sul confine occidentale dell'ambito.</p> <p>La permeabilità viaria dell'ambito è ulteriormente garantita da alcuni assi minori: Via Verenin, Via Curiel, Via Celli ed altre di minor importanza.</p> <p>Certamente l'aumento di carico urbanistico che graverà sull'intera area dovrà essere valutato anche in termini di funzionalità viaria.</p> <p>A completamento dell'accessibilità a quest'area, si può evidenziare la presenza a poca distanza sia verso sud che verso nord di due stazioni del servizio ferroviario: Torre Pedrera e Rimini Viserba.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'ambito ANS\_A gli unici elementi di interesse per quel che riguarda i condizionamenti, sono una piccola porzione relativa al vincolo stradale del PGQA nella parte ovest dell'areale e all'interno del comparto alcune fasce di protezione relative alle DPA di linee elettriche a media tensione.

Per l'ambito ANS\_B, si rileva una minima interferenza con una fascia di protezione relativa ad una linea MT e una altrettanto minima interferenza con la fascia di rispetto ferroviario.

L'ambito ANS\_A è quindi interessato in minima parte da un vincolo di inedificabilità assoluta relativo al PGQA e ad elementi comunque fortemente condizionanti come le fasce di rispetto degli elettrodotti, per la restante parte di ambito non vi sono condizionamenti.

Per quel che riguarda l'ANS\_B, vi sono solo piccole porzioni dell'areale interessate da condizionamenti escludenti, relative alla linea MT e relativa fascia di salvaguardia, per il resto invece non vi sono problemi all'edificabilità.

In merito alla fascia di protezione stradale del PGQA, si rimanda all'approfondimento specifico nell'apposito riquadro (punto 5. "Criticità ambientali").

Per quel che riguarda invece le fasce di rispetto relative alle linee elettriche individuate, è possibile risolvere la problematica: mediante corretto posizionamento degli edifici all'interno dell'areale, oppure mediante spostamento dell'elettrodotto, o ancora mediante interrimento delle linee.

Le dovute valutazioni sono comunque rimandate alle successive fasi di pianificazione attuativa e progettazione urbanistica dell'areale.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

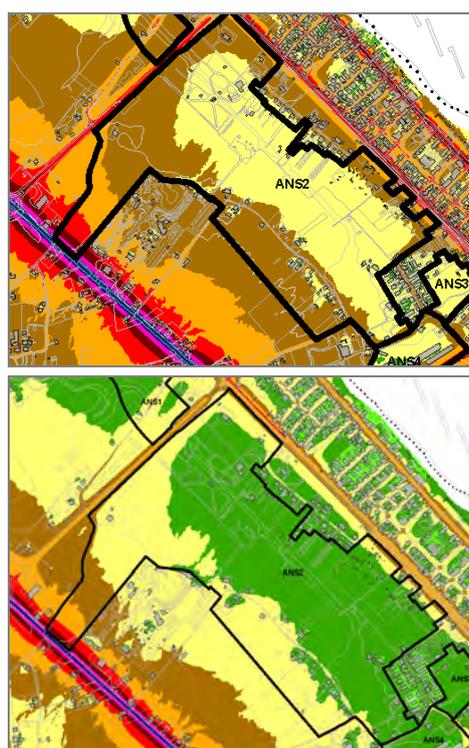
Come visibile anche in figura, l'areale è strettamente connesso all'urbanizzato di Viserbella e possiede quindi facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS2, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



*Mappatura diurna e notturna*

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Pink	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi alla sola porzione dell'ANS.B (per dotazioni territoriali) ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno; in particolare, i 60dBA si trovano nella porzione più prossima a via Eritrea, mentre man mano che ci si

allontana da tale asse viario i valori scendono a 55dBA. Per la restante parte i valori si attestano attorno ai 50dBA.

- da 45 a 50dBA per le porzioni di areale più prossime alla via Eritrea e alla via..da 40 a 45dBA per le restanti porzioni di areale per quanto riguarda il periodo notturno

**La porzione ANS.B dell'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare,** avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in vicinanza delle vie Eritrea e Foglino. Quindi garantendo una minima distanza tra il futuro edificato e le strade di cui sopra si garantisce il rispetto normativo per l'areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

In quanto alla porzione di areale ad uso residenziale (ANS.A) rileviamo, sempre dalla lettura delle tavole di mappatura ARPA, i seguenti valori:

- per il periodo diurno i livelli di esposizione risultano compresi fra i 50 ed i 55dBA; tale porzione di territorio presenta poi una zona prossima alla SS16, dove i livelli sonori si attestano attorno ai 60-65dBA con punte che vanno fino a 70-75dBA.
- per il periodo notturno i livelli di esposizione risultano compresi fra i 45 ed i 50dBA. La zona più prossima alla SS16 risulta caratterizzata da livelli sonori che si attestano attorno ai 55-60dBA con punte di 65dBA.

**La porzione di areale a destinazione residenziale presenta quindi delle criticità potenziali legate al rumore prodotto da traffico veicolare.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la SS16 in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, interposta fra viale Eritrea e il lato nord est dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale l'ANS2 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere

effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

Inoltre il presente areale è attraversato da un tratto di strada (intermedio retro costiero) di futura realizzazione proposto da PSC, si indica quindi di verificare e valutare, nel caso di conferma e di realizzazione del tracciato stradale, l'indotto sull'areale della nuova sorgente stradale.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però di superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

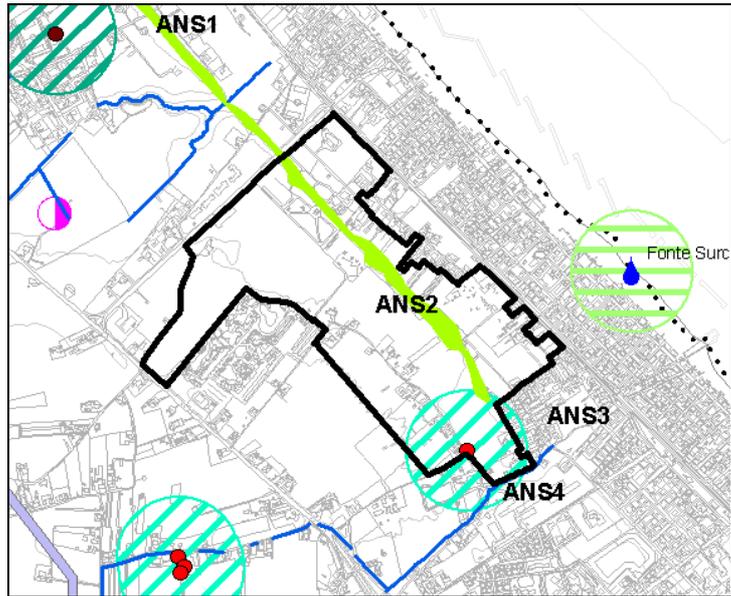
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'ambito ANS.A, è interessato da un pozzo, nonché dalla relativa fascia di inedificabilità assoluta e di rispetto.

L'ambito ANS.B è invece sfiorato dalla fascia di individuazione della paleofalesia e dalla fascia di rispetto del pozzo di cui sopra.

Il vincolo della paleo falesia ricade per la sua quasi totalità all'interno dell'ANS.C

Per l'ambito ANS.A, si individuano in minima parte degli elementi escludenti ed in parte elementi areali che generano condizionamenti lievi alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, la porzione maggioritaria invece non ha nessun tipo di condizionamento.

L'ambito ANS.B vede al proprio interno un condizionamento lieve dovuto alla paleofalesia ed alla fascia di rispetto del pozzo.

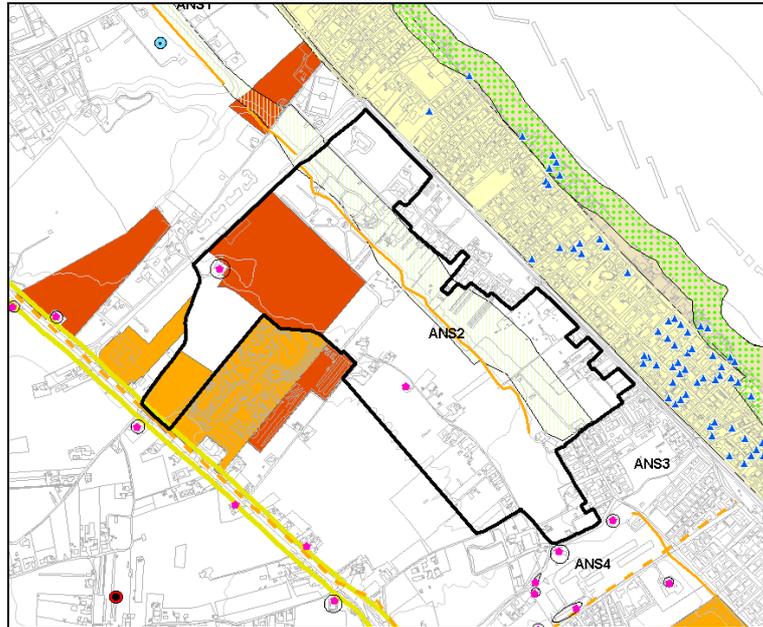
L'ambito ANS.C, essendo caratterizzato da in edificabilità assoluta, non pone problemi ed interferenze con il tracciato della paleo falesia.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per le porzioni di ANS.C e ANS.B di cui si compone questo areale, si richiedono ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano questa tematica fino ad uno studio di III livello.

Per le restanti parti dell'ANS2 non si riscontra la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

## 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ambito è interessato nelle sue diverse porzioni da alcuni elementi di vincolo e tutela.

In primo luogo sono visibili diversi ambiti, considerati siti archeologici a potenzialità media e medio.alta che coinvolgono l'areale ANS.A (vincolo mediamente condizionante).

Il medesimo areale è interessato da alcuni elementi riferibili al sistema insediativo rurale (elementi puntuali lievemente condizionanti).

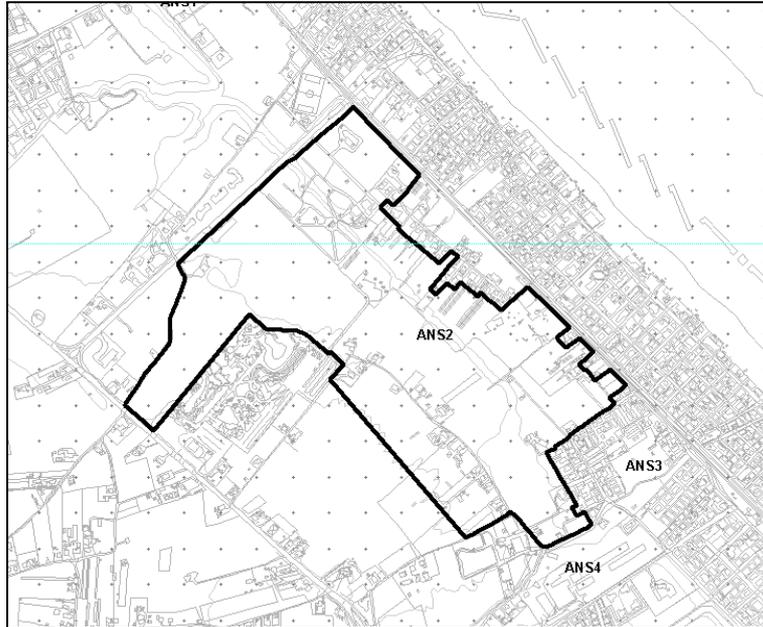
L'ambito ANS.C è interessato dal tracciato della paleofalesia e in attraversamento all'intero areale, dalla fascia denominata "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale (Art. 5.3).

Rispetto agli elementi riscontrati sull'ANS.A, saranno certamente necessari in fase di pianificazione attuativa e di progettazione preliminare, opportune indagini da concordare con la soprintendenza per i beni archeologici.

L'elemento puntuale è riconducibile ai caratteri architettonici del tessuto storico riminese, pertanto ogni intervento su di esso, dovrà tener conto del parere della soprintendenza ai beni architettonici e sarà comunque finalizzato alla conservazioni dei caratteri architettonici esistenti.

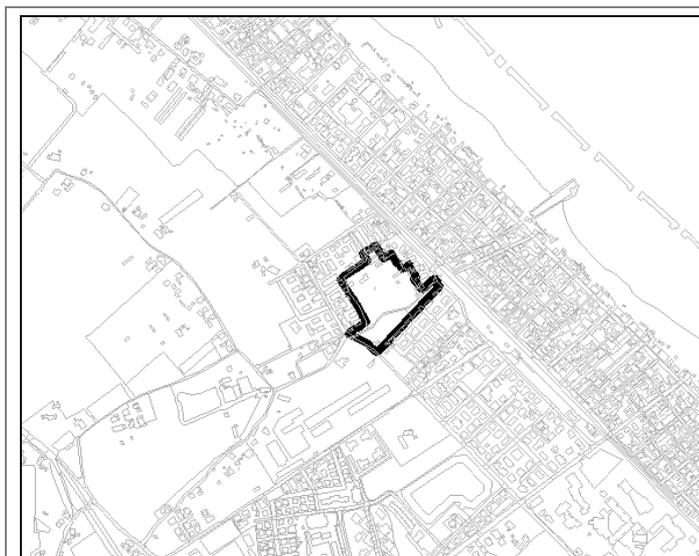
Gli elementi di vincolo che insistono sull'ANS.C, non influiscono particolarmente sullo sviluppo di tale areale, per via delle sue caratteristiche di inedificabilità che rendono di fatto non condizionante la presenza dei suddetti elementi.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra via Amati e via Curiel

L'areale ANS3 è un ANS.A: appartiene cioè agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

1. COERENZA URBANISTICA	La collocazione dell'ambito e la sua estensione (30.000 mq circa), consentono di valutare positivamente la sua coerenza urbanistica ed il suo inserimento in un contesto già pienamente urbanizzato.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 318 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'area in oggetto è inserita in un contesto urbano denso, con strade di quartiere in entrata e uscita dall'area: Via Curiel e Via Amati.

4. ELEMENTI ANTROPICI	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano tra Viserba e Viserbella, di conseguenza è prevedibile un facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

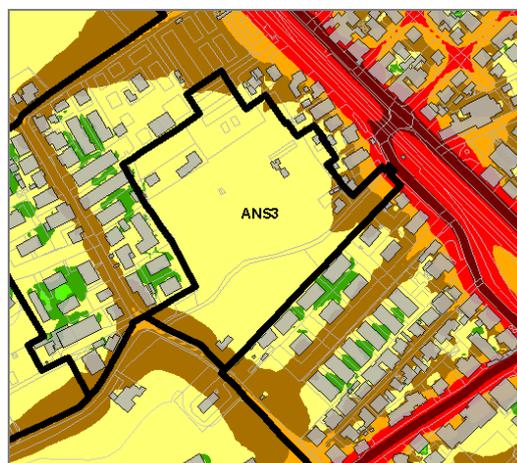
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale di cui sopra, è possibile assegnare all'ANS3, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno, da 50 a 55dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità delle due strade vicine (Amati e Curiel).
- per il periodo notturno, da 40 a 45dBA per la quasi totalità dell'areale con punte di 50-55dBA in prossimità di via Curiel e 45-50 di via Amati.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo a ridosso delle vie Amati e Curiel. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente a nord est dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Il clima acustico, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale, l'ANS3 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale:**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria indicate da PTCP e PGQA e riportate nelle relative tavole di VALSAT. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di

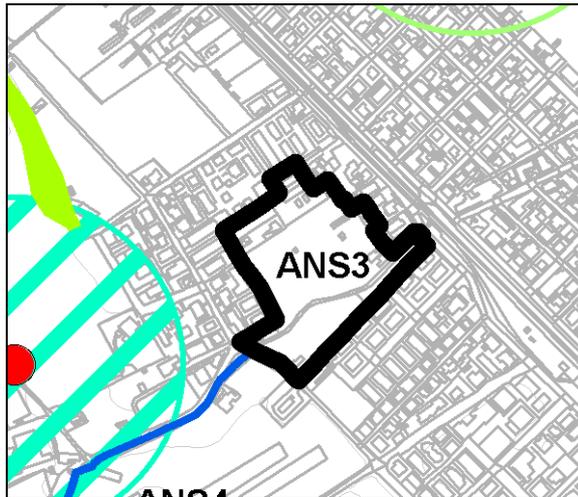
traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti:**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato urbano dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

**5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**

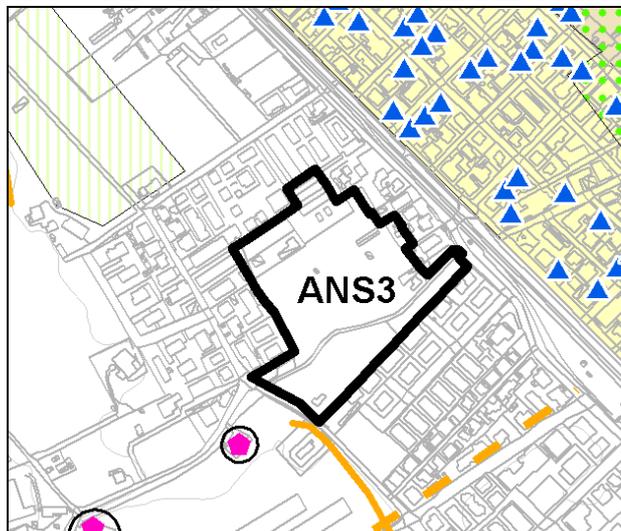


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

**5.4 CRITICITÀ SISMICHE**

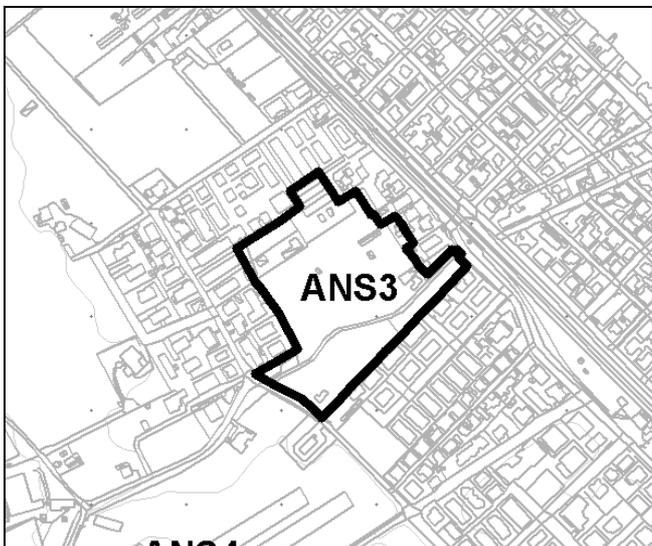
L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

**5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE**

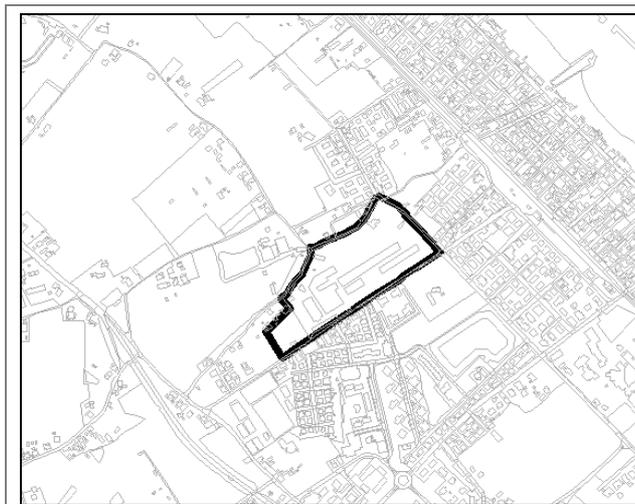


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.  
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.  
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fa via Marconi e Fattori. Dalla lettura di immagini satellitari e a volo d'uccello, si rileva chiaramente che la porzione maggioritaria della sua superficie dell'areale è un'area dismessa, probabilmente ex- militare.

L'areale ANS4 è costituito da due sub-ambiti: in parte si tratta un ANS.A (porzione sud-ovest), "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali" e in parte di un ANS.B (porzione nord-est) ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale ANS4, è localizzato nel forese di Viserba, a contatto col suo urbanizzato denso, in una zona periurbana non ancora omogeneamente insediata.</p> <p>Il contesto è comunque di tipo residenziale, con aree residue a destinazione agricola.</p> <p>La destinazione decisa in PSC per l'areale ANS4 non porterebbe comunque ad una massiva densificazione dell'areale, che in parte manterrebbe un utilizzo prevalentemente finalizzato alle dotazioni territoriali.</p> <p>Rispetto a quanto detto, l'areale si inserisce nell'area proposta coerentemente rispetto alle funzione ed alle caratteristiche urbanistiche del contesto urbano.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 457 abitanti teorici, di cui 374 sull'ANS.A e 83 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'areale è inquadrabile nella viabilità interna e di quartiere, anche se a breve distanza dal confine occidentale dell'ASP4, si individua il tracciato della SS16.</p> <p>In direzione mare si rileva la presenza, a breve distanza, della stazione ferroviaria di Rimini Viserba.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
-------------------------------------	--

#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti di tipo infrastrutturale ed antropico.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano di Viserba e come evidente in figura, possiede una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS4, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad esso la relativa classe ai sensi della DRG 2053/2001.



#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

##### Leq in dB(A)

Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red	55 < Leq ≤ 60
Dark red	60 < Leq ≤ 65
Magenta	65 < Leq ≤ 70
Blue	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 45 a 55dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità della via Marconi
- per il periodo notturno da 40 a 50dBA per la quasi totalità dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità della via Marconi.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare,** avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Marconi. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante dall'areale non dovrebbe apportare contributi sonori tali da condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale, l'ANS4 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale:**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

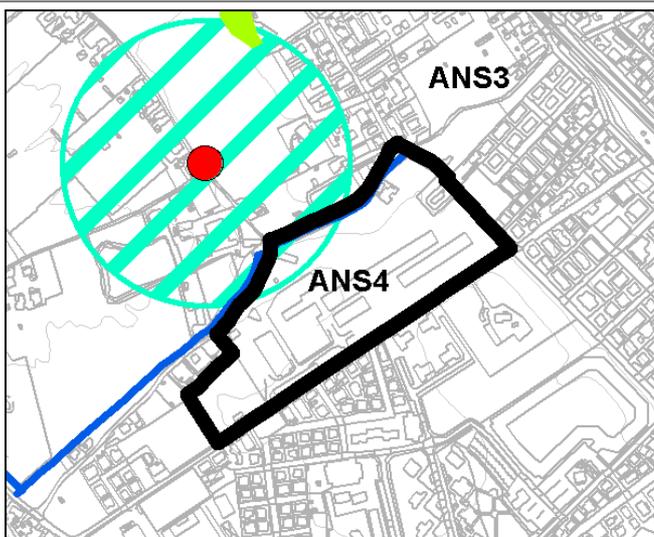
### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali. Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



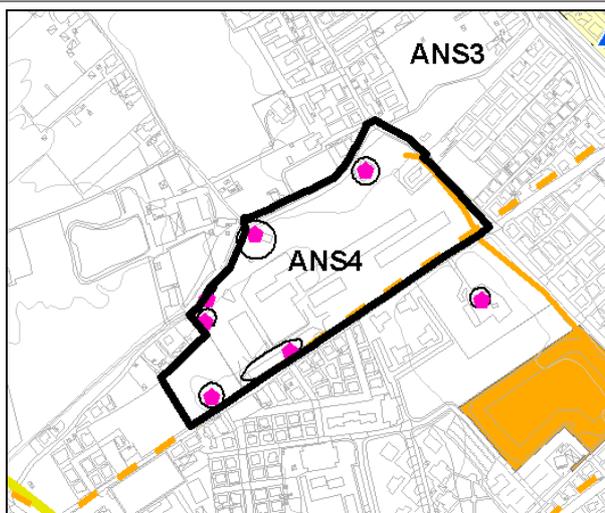
Il comparto conflige con la fascia di rispetto di un pozzo attivo a nord del comparto.

Per questo vincolo si richiede l'adozione di particolari cautele nell'esecuzione degli interventi, che si tradurranno in prescrizioni normative.

## 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale, lo studio di microzonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

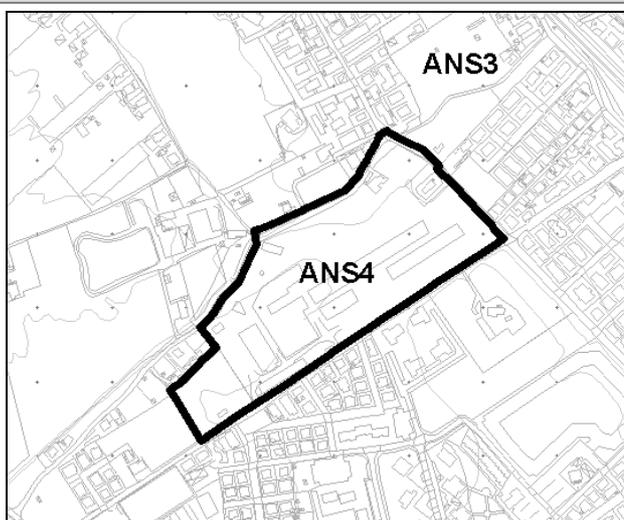


Il comparto è interessato da diversi elementi del sistema insediativo rurale, segnalati anche come “Edifici o complessi isolati di interesse storico ambientale e paesaggistico”.

Gli elementi individuati impongono l'adozione di particolari cautele nell'esecuzione degli interventi e che si tradurranno in prescrizioni normative.

Per questi elementi del tessuto storico di Rimini, si rendono necessarie valutazioni, in accordo con la Soprintendenza ai Beni Architettonici che determinano l'oggettivo valore di edifici e complessi, definendone conseguentemente una possibile riqualificazione o ripristino conservativo.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

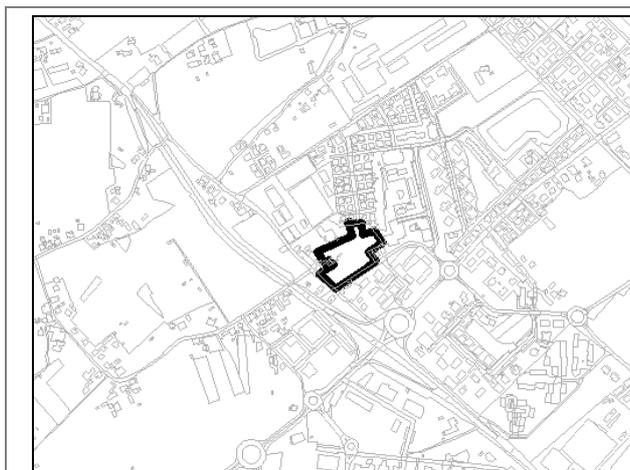


L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

In realtà, da un'osservazione dell'immagini satellitari e a volo d'uccello, si nota chiaramente che, all'interno dell'area dismessa, è presente una densa formazione boscata, probabilmente frutto dell'abbandono dell'area e di condizioni pedologiche e idrogeologiche favorevoli. Ciò non toglie che allo stato attuale si è venuta a formare in questa zona un interessante e importante polmone verde che sarebbe utile conservare e valorizzare anche, se non soprattutto, per le aree residenziali esistenti e quelle che andranno a realizzarsi

in attuazione delle previsioni di questo piano.

Pertanto, sebbene graficamente per il comparto in esame sia possibile indicare l'assenza di condizionamenti, è ugualmente necessario imporre sulla realizzazione delle previsioni insediative, prescrizioni che riguardano la valutazione dell'area verde attualmente esistente all'interno dell'areale, nell'ottica di una sua valorizzazione e risistemazione con la funzione di polmone verde a servizio delle aree urbane contermini, anche rinunciando a quota parte delle nuove superfici insediative previste all'interno dell'ANS4.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fra via Popilia e via Baroni.

L'areale ANS5 è un ANS\_B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS5, è inserito in un contesto residenziale di recente realizzazione, non solo per quel che riguarda gli edifici, ma anche per quel che riguarda le urbanizzazioni primarie. Di conseguenza, un ambito di questo tipo, da destinarsi prevalentemente a dotazioni territoriali, non può che inserirsi con coerenza all'interno di questo contesto urbano.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 27 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>La vicinanza con la SS16 e la presenza di una viabilità rinnovata e funzionale, portano a valutare positivamente l'accessibilità all'areale in oggetto.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>	
<p>Il comparto è in parte interessato dalla fascia di rispetto stradale a protezione della qualità dell'aria, così come definito dal PGQA. Su tale porzione esiste quindi un condizionamento medio che diviene comunque escludente nel caso di destinazioni sensibili. Il tema della fascia di rispetto del PGQA viene approfondito nell'apposito riquadro (punto 5. "Criticità ambientali").</p>	

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano di recente formazione, ampiamente dotato delle reti tecnologiche principali.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS5, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 55 a 65dBA, in particolare i livelli più alti li troviamo per la porzione sud est del comparto ovvero per quella porzione più esposta ai rumori provenienti dalle vie Baroni e Popilia.
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA con punte di 60dBA. In particolare i valori più elevati si trovano nella porzione sud est dell'areale (aree più vicine alle vie Baroni e alla via Popilia).

L'ANS5 risulta quindi essere caratterizzato per il periodo diurno da due zone, una rispettosa dei valori limite diurni della classe acustica assegnata all'areale (III classe acustica) e una caratterizzata da livelli superiori al limite indicato dalla ZAC. In riferimento al periodo notturno invece l'intero areale presenta dei superamenti del valore limite indicato per la III classe acustica (50dBA).

**L'areale presenta quindi una criticità acustica importante, in particolare per il periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS5 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in particolare in periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi

naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate dal PTCP e dal PGQA. Pertanto l'areale presenta qualche criticità caratterizzante una porzione dello stesso.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

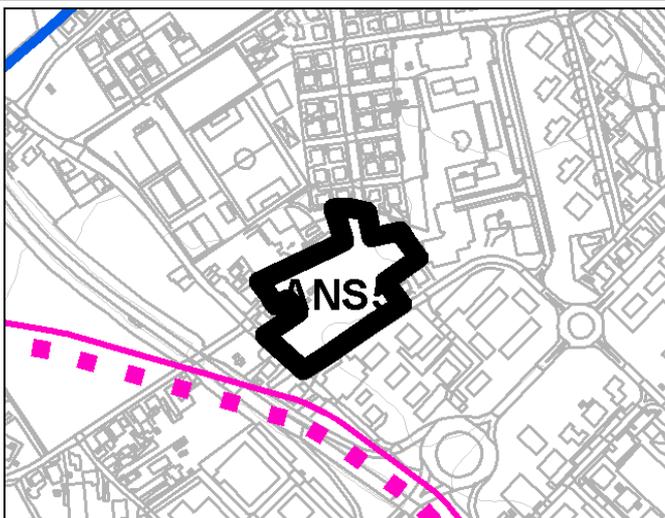
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



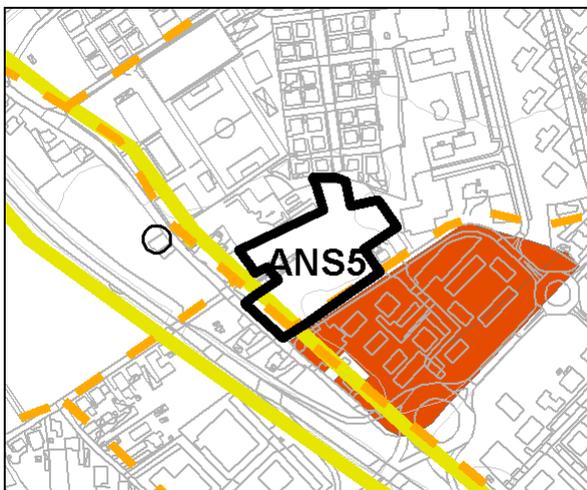
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

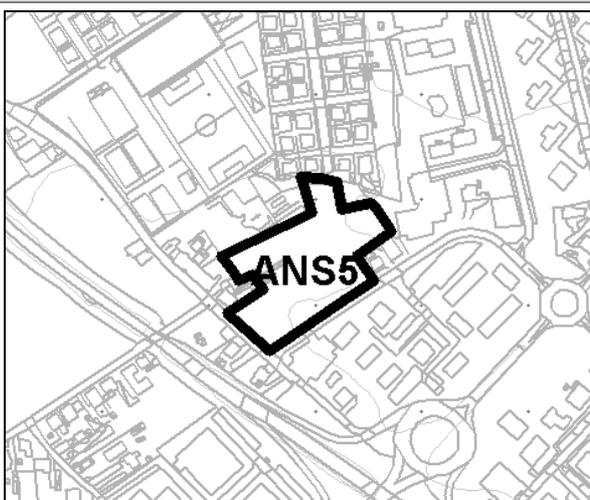


Il comparto è interessato solo nella sua porzione sudovest, da alcuni elementi di condizionamento: la viabilità storica identificabile con Via Popilia e l'area archeologica ad essa connessa a potenzialità medio-bassa.

L'interclusione del vincolo stradale rispetto a quello dell'area archeologica, porta a determinare per l'ambito in oggetto, un condizionamento medio sulla porzione interessata dai vincoli.

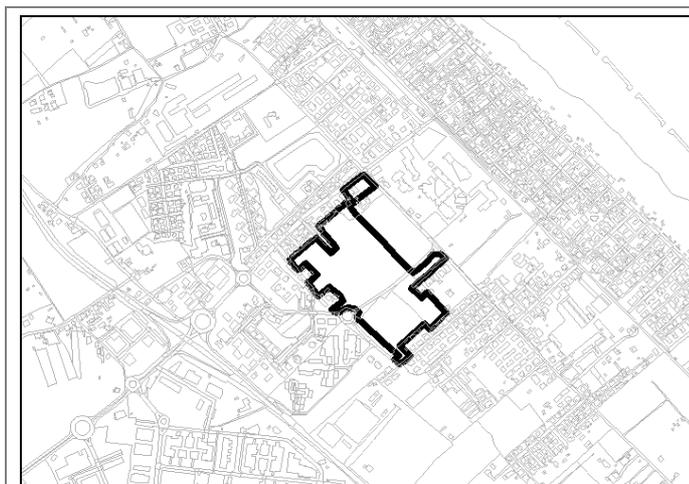
I vincoli individuati richiedono indagini e verifiche, concordate con la Soprintendenza ai beni archeologici, al fine di salvaguardare la potenziale presenza di oggetti e rinvenimenti di pregio e rilevanza storico-archeologica.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fra via Sacramora, via Sozzi e via Schinetti.

L'areale ANS6 risulta costituito da due sub-ambiti: si tratta, in parte, di un ANS.A (porzione nord oltre la strada che collega la via Sacramora a via Sozzi) descritto come "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"; in parte di un ANS.B (porzione sud), "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Attualmente l'ambito di interesse si configura come area agricola interclusa nell'urbanizzato esistente.</p> <p>Per quanto si renda necessario mantenere un livello accettabile di qualità urbana e di vivibilità, l'attuale funzione dell'area contrasta dal punto di vista urbanistico con la realtà insediativa del contesto in cui è inserita.</p> <p>Ne consegue che l'ANS6, ha una maggior coerenza urbanistica rispetto all'esistente, fatta salva la necessità di realizzare, all'interno dell'ambito di sviluppo, una quota sufficiente di verde urbano fruibile e con funzioni di polmone verde.</p> <p>Questa necessità è evidente soprattutto all'interno di quello che è il processo di densificazione e aumento delle superfici urbanizzate che sta avvenendo in questa porzione di territorio.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 662 abitanti teorici, di cui 583 sull'ANS.A e 79 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è intercluso nell'area urbana di Viserba, tra Via Sacramora e Via Sozzi, che si caratterizzano per essere i due assi stradali principali a sostegno della viabilità locale. A breve distanza vi è la SS16.</p> <p>A miglioramento della viabilità principale, va detto che, in anni recenti, è stata ulteriormente potenziata la connessione tra la viabilità interna e quella extraurbana, in particolare rendendo più permeabili le zone residenziali di Viserba rispetto alla SS16, con la realizzazione anche di nuove strade di attraversamento che migliorano la connessione tra Via Sacramora e la SS16.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

Un'unica puntualizzazione è richiesta dalla presenza su parte dell'ANS\_A di un livello di campo elettromagnetico di poco superiore ai 3 V/m, intensità non critica ma certamente effetto di una vicina fonte emissiva.

La geometria descritta in figura, relativa alla simulazione dei livelli di campo elettromagnetico, evidenzia la presenza di una struttura emissiva che impone l'esigenza di approfondire con misure strumentali, la reale dimensione del campo elettromagnetico presente sull'area.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nel contesto urbano di Viserba. Di conseguenza, per le necessità infrastrutturali derivanti dalla realizzazione delle previsioni insediative, l'ANS6 potrà accedere alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS6, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 55dBA, per la gran parte dell'ambito in esame, con punte di 60-65dBA in prossimità delle vie Sacramora e Beltramini
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per la quasi totalità dell'ambito, con punte di 50-55dBA in prossimità delle porzioni più vicine alle vie Sacramora Schinetti e Beltrami.



Mappatura diurna e notturna

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante

dall'areale non dovrebbe apportare contributi sonori tali da condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS6 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

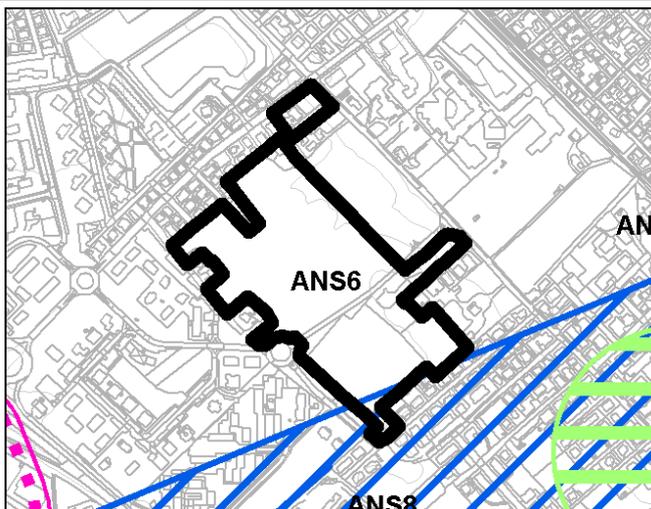
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica, se non molto marginalmente. Infatti l'ambito ANS\_B interferisce con l'area di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica.

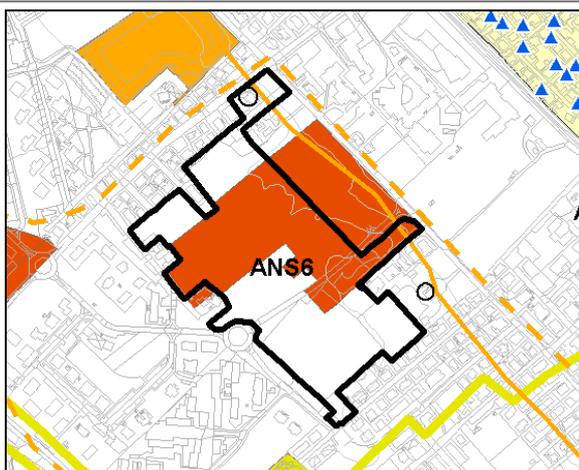
Quest'unico vincolo risulta mediamente condizionante per la porzione su cui insiste.

La tipologia di vincolo, le funzioni da realizzare sull'ANS\_B, e la ridotta estensione che esso ha all'interno dell'areale, determinano sostanzialmente una criticità ed un impatto nettamente inferiori a quanto richiederebbe l'elemento di tutela.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



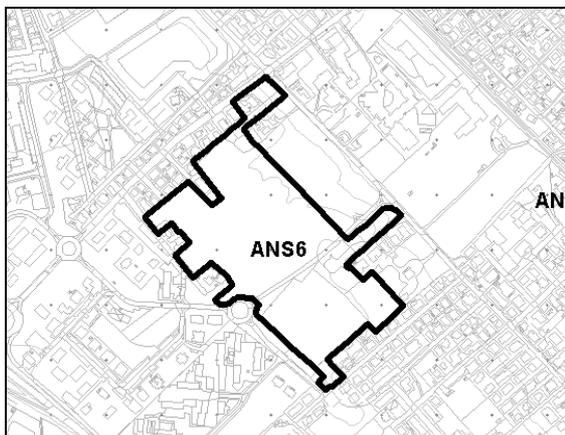
Entrambe le porzioni di cui si compone l'ANS6, sono interessate dalla presenza di un'areale su cui è definita una potenzialità archeologica medio-alta. Inoltre entrambi gli areali interessano, nelle piccole porzioni in direzione mare, la paleofalesia.

L'area a potenzialità archeologica impone un condizionamento di media intensità, mentre la paleo falesia è solo lievemente condizionante le previsioni insediative.

Per quel che riguarda il tracciato della paleofalesia, le previsioni da attuare su tali parti dell'ambito, dovranno evitare la modificazione del profilo e della struttura del terreno interessato dalla paleo falesia.

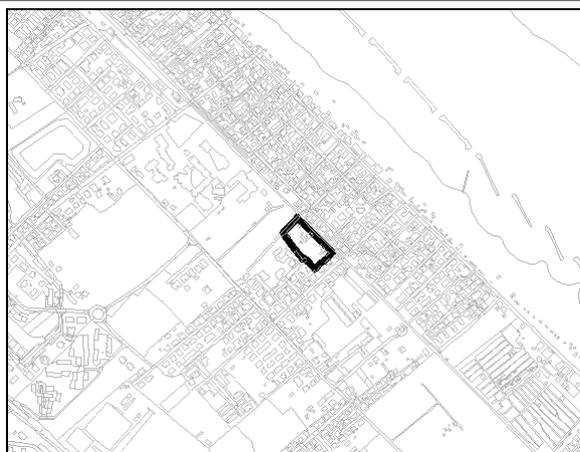
In merito al sito archeologico, dovranno essere prese tutte le azioni, in accordo con la Soprintendenza ai beni archeologici, affinché sia salvaguardata la potenziale presenza di ritrovamenti di valore storico-archeologico.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Sacramora e la via Pallotta, in prossimità della linea ferroviaria.

L'areale ANS7 è un ANS\_A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale in oggetto, si inserisce nel contesto urbano di Viserba, a ridosso della linea ferroviaria. Il contesto urbanistico rende la collocazione di questo areale coerente rispetto al tessuto circostante, la cui struttura è composta sostanzialmente da residenze.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 97 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area è garantita da una sola strada interna, Via Giordano. L'aggiunto carico urbanistico, quantitativamente ridotto, come conseguenza della realizzazione delle previsioni urbanistiche sull'ANS7, non lascia presupporre la formazione di situazioni di saturazione della rete stradale.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



**4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**

L'immagine mette in evidenza la presenza della fascia di rispetto ferroviario sul confine nord-est del comparto.

E' presente, sul comparto, un elemento da considerarsi mediamente condizionanti per tutte le trasformazioni dei suoli a fini insediativi, trattandosi di un vincolo all'edificabilità, derogabile solo previa autorizzazione specifica da

parte dell'Ente gestore.

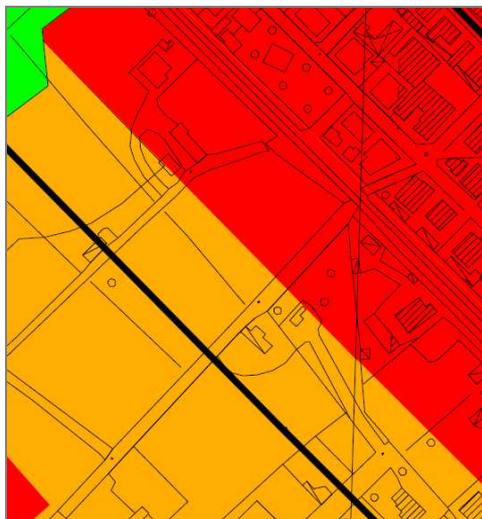
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'area è inserita in un contesto urbano dotato delle necessarie reti tecnologiche.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS7, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

\_ da 45 a 50 dBA di periodo diurno;

\_ da 40 a 45 dBA di notturno.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, posta in adiacenza diretta all'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS7 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

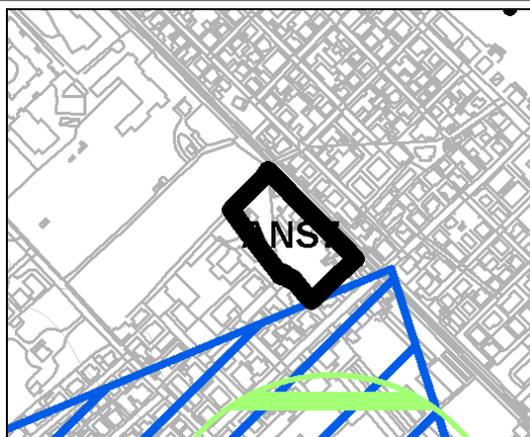
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

#### **5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**

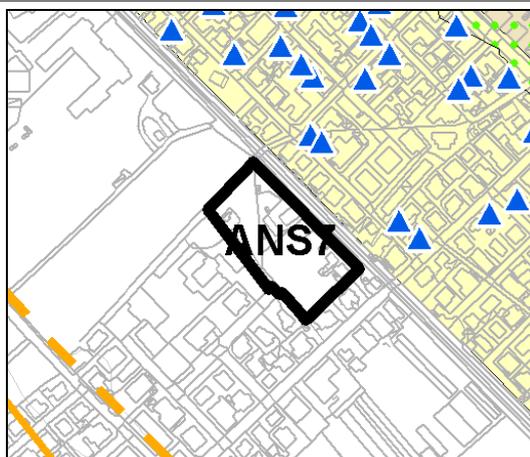


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### **5.4 CRITICITÀ SISMICHE**

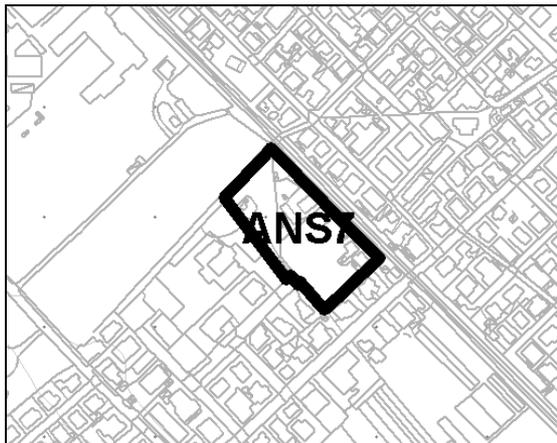
L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

#### **5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE**

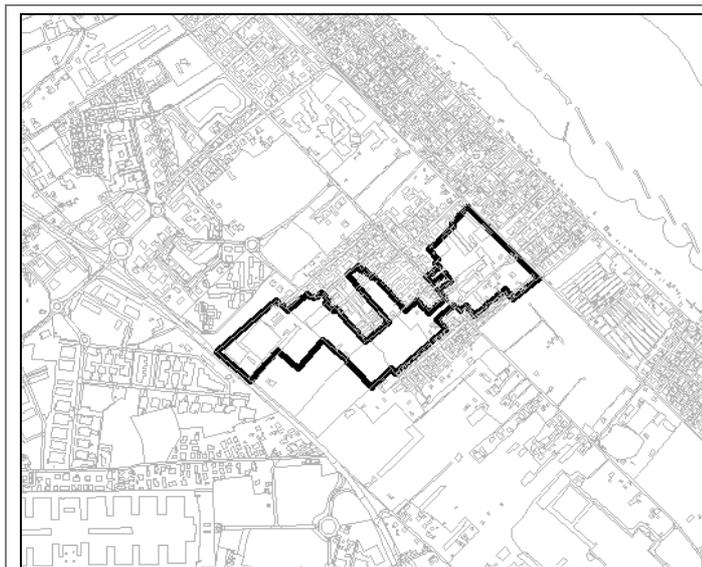


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la linea ferroviaria adriatica e la SS16.

L'areale ANS8 è in parte un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali" e in parte un ANS.B, "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale in oggetto si inserisce all'interno in una porzione di territorio urbano piuttosto composita e complessa.</p> <p>L'area appare oggi con una struttura relittuale, per certi tratti tipicamente rurale, con ampie serre, orti e case più consone ad un contesto agricolo che ad uno cittadino. Intercalato in tutto questo, si può osservare l'avanzamento della città densa e compatta che ha infine circondato questo "pezzo di campagna", occupando parte degli spazi con edifici residenziali e produttivi.</p> <p>Sta di fatto che, molte dell'aree di cui si compone l'ANS8, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario quindi un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante, tanto più che questa porzione di territorio riminese, contiene al proprio interno uno dei pochi varchi ancora presenti sulla fascia costiera (lato viale Monte Grappa).</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 1.924 abitanti teorici, di cui 1.900 sull'ANS.A e 24 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'area è, vista l'estensione e la complessità dell'ANS8, estremamente ramificata, ma che vede sostanzialmente in alcuni assi principali la struttura portante della rete viaria d'accesso: Via Sacramora al centro, la SS16 verso sudovest, Viale Salvemini e Viale Pallotta come collegamento verso il lungo mare.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>L'immagine mette in evidenza la presenza della fascia di rispetto ferroviario sul confine nordest del comparto ANS.A.</p> <p>Mentre a sudovest, si può vedere l'interferenza con la fascia di rispetto stradale del PGQA, riferibile alla SS16.</p> <p>E' presente quindi sul comparto, un elemento mediamente condizionante le previsioni insediative, comunque derogabile previa specifica autorizzazione dell'autorità ferroviaria.</p> <p>Anche il secondo vincolo è mediamente condizionante, per il quale comunque si rimanda all'apposito riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p> <p>Esternamente a questi vincoli non esistono elementi antropici condizionanti.</p> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> <p>L'area appare ben servita dalle reti tecnologiche esistenti. Vista comunque l'estensione dell'areale, si renderà certamente necessario un loro adeguamento ed un loro potenziamento.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso</p>
---------------------------------	---

dell'areale, è possibile assegnare all'ANS8, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno per l'intero areale con punte di 65-70dBA in prossimità della via SS16 e della via Sacramora,
- da 40 a 50dBA di notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA con punte di 65-70dBA in prossimità della SS16.

**L'areale potrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la SS16 in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di

piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS8 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

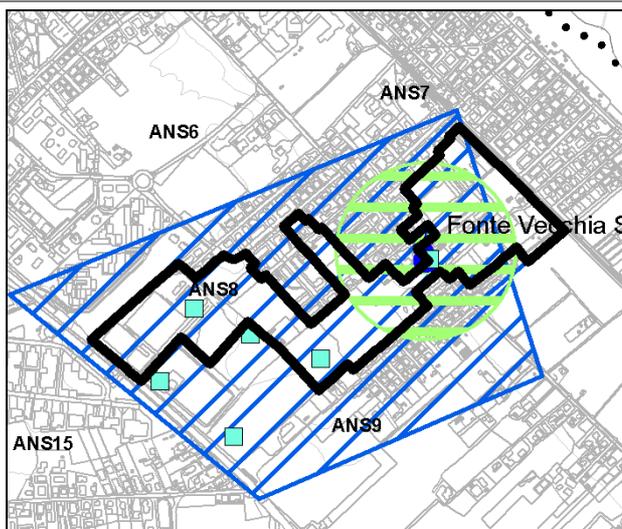
**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della la fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto interessa un'ampia area su cui si concentrano diversi punti di captazione e pozzi per l'estrazione di acque minerali e termali.

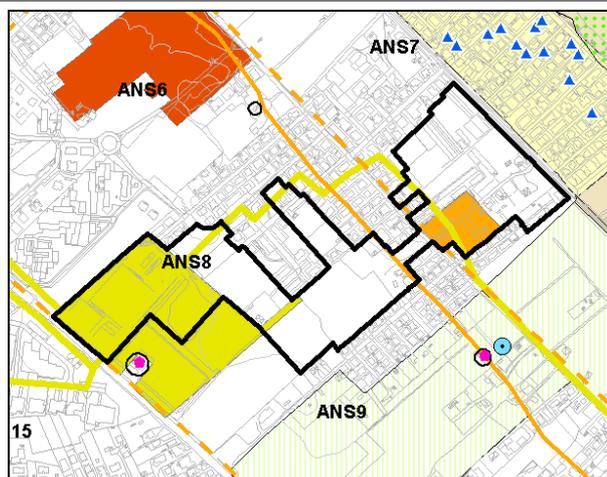
Ogni singolo pozzo e la sua fascia di inedificabilità sono da considerarsi escludenti rispetto alle previsioni insediative, sulla porzione invece relativa all'ambito di tutela per le opere di captazione, si è in presenza di un elemento areale che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, necessitando di conseguenza di adeguati sistemi di mitigazione.

Il sistema idrogeologico che risulta dall'analisi dell'area, del tutto particolare per il territorio riminese, richiede particolari attenzioni nella pianificazione e nella progettazione degli interventi. In particolare si rende necessario evitare interventi invasivi che richiedano perforazioni e scavi profondi, evitando quindi di modificare in modo consistente, il regime delle acque sotterranee nonché la struttura geopedologica dell'area.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per la porzione di areale più vicina alla fascia costiera, si richiedono ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello. Per la restante parte dell'ANS8 non si riscontra la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Una porzione dell'ANS8 è inserita all'interno dell'area a potenzialità archeologica medio bassa di Rimini Nord, oltre a contenere parte di un sito individuato a medio-bassa potenzialità archeologica.

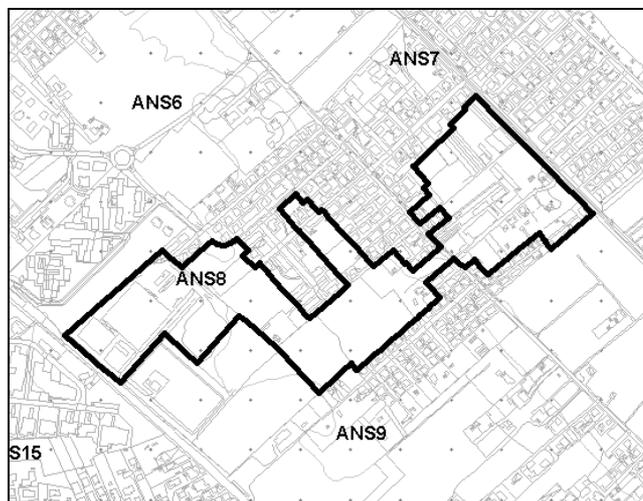
Oltre a questi, vi sono due elementi lineari in attraversamento della porzione ANS.A dell'areale.

Il tipo di tutela presente su quest'area in parte condiziona mediamente le previsioni insediative e in parte rappresenta un vincolo lineare che richiede prescrizioni normative come forma di salvaguardia.

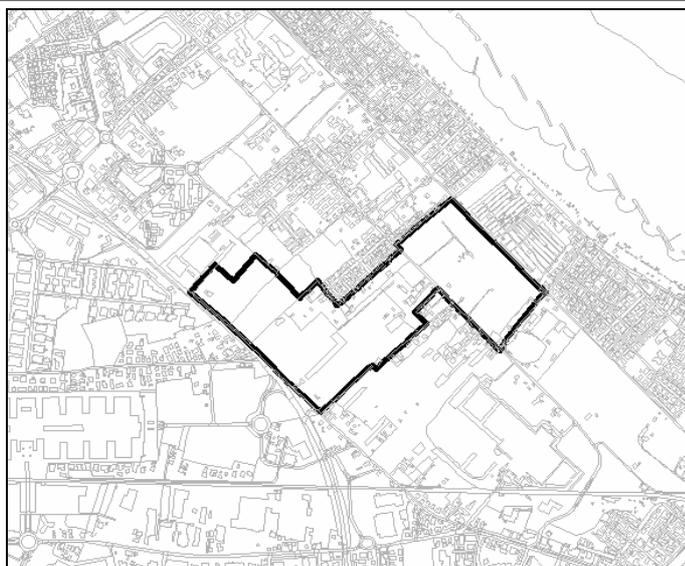
In generale comunque, gli elementi areali individuati, richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Per quanto riguarda invece il tracciato della paleo falesia, si ritiene sufficiente evitare modificazione della morfologia e della struttura del terreno su cui essa transita.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



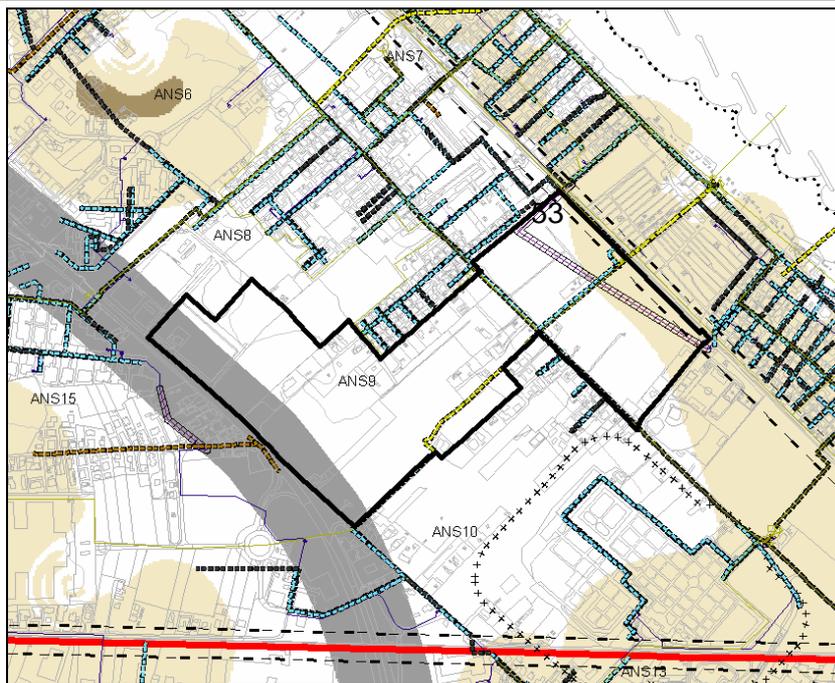
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è localizzato nella zona ineditata a nord Rimini, nel forese tra Rivabella e Viserba.

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS9 è attualmente un'area prevalentemente agricola, interclusa nell'urbanizzato a nord di Rimini. Aldilà del valore ambientale che questa porzione di territorio possiede, con quello che questo significa in termini anche di qualità della vita, non è possibile ignorare il contesto urbano entro il quale questo areale si inserisce. L'inedificabilità che caratterizza un areale ANS.C come questo, è anch'essa un fattore importante dal punto di vista ambientale, ma dal punto di vista urbanistico richiede un'analisi differente che consideri sia la destinazione dell'areale in oggetto sia il suo corretto sviluppo.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Non è previsto carico urbanistico su questo areale.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'estensione dell'areale, consente di individuare una vasta e ampia possibilità di collegamenti sia stradali che ferroviari al suo servizio. I più importanti sono certamente la SS16 e Via Sacramora per la mobilità su gomma e non eccessivamente distante la fermata ferroviaria di Rimini Viserba.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'areale insistono sostanzialmente due vincoli: ad est la fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16 mentre ad ovest è presente in attraversamento un elettrodotto MT con relativa fascia di rispetto.

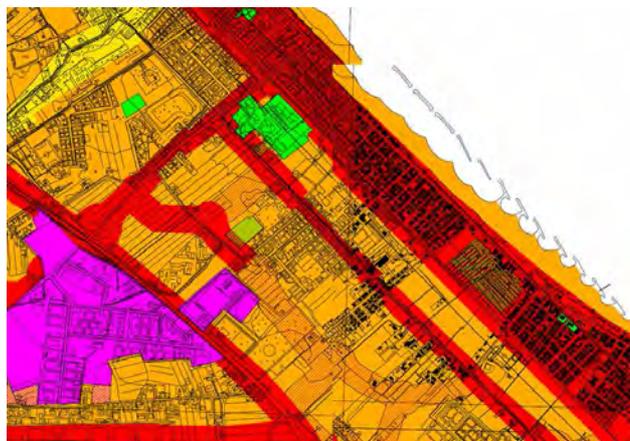
Vista l'inedificabilità dell'ANS in oggetto, non si possono comunque evidenziare condizionamenti alle previsioni del PSC.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'area interessata, vista la sua natura, è attualmente ampiamente sprovvista di reti tecnologiche ma l'interclusione nell'urbanizzato a nord di Rimini, facilita l'accesso alle reti tecnologiche esistenti.

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna gran parte dell'areale in esame la III classe acustica, con piccole porzioni dello stesso ricadenti nella IV classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

54	Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40	
40 < Leq ≤ 45	
45 < Leq ≤ 50	
50 < Leq ≤ 55	
55 < Leq ≤ 60	
60 < Leq ≤ 65	
65 < Leq ≤ 70	
70 < Leq ≤ 75	
Leq > 75	

#### Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65-75dBA in prossimità della SS16
- da 40 a 55dBA di periodo notturno con punte di 60-65dBA in prossimità della SS16

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

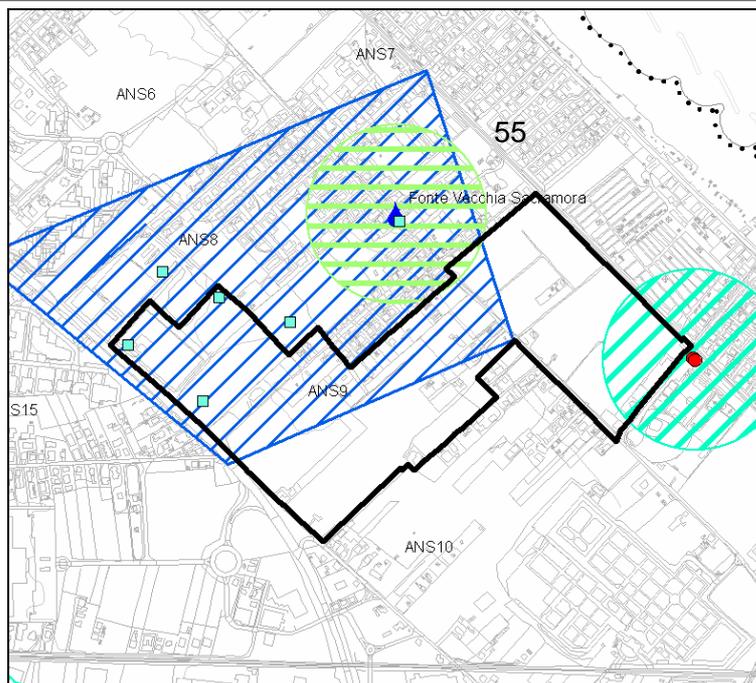
#### 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

##### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA (fascia legata alla SS16).

L'ANSC è comunque un areale inedificabile sulla quale non verranno realizzate strutture con destinazioni sensibili ovvero insediamenti che comportino il permanere prolungato della persone (usi abitativi, scolastici, sanitari di lavoro). Si consiglia comunque qualora la destinazione dell'areale preveda strutture od aree con un permanere prolungato di persone, di arretrare le stesse il più possibile dalla SS16 ponendo quindi particolare attenzione alla pianificazione dell'areale.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Sull'areale insistono diversi elementi di tutela relativi alle risorse idriche sotterranee.

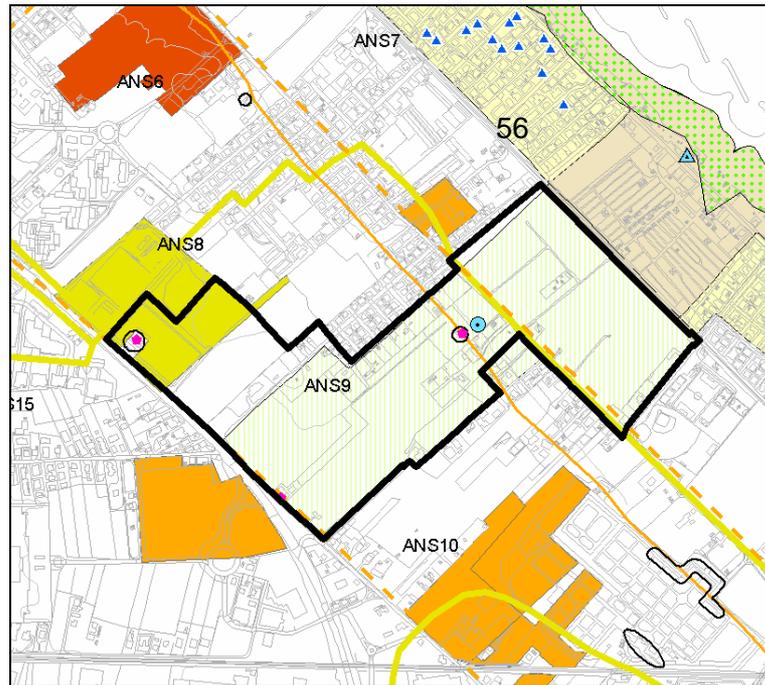
La destinazione ad ANS\_C dell'areale, riduce notevolmente i carichi e le criticità che insistono sugli elementi di tutela.

In base alla natura degli interventi che verranno definiti e attuati su questo areale, sarà necessario valutare gli effetti sulla permeabilità dei suoli e sul pericolo di contaminazione delle acque sotterranee.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Non sono previsti interventi tali da richiedere ulteriori analisi di terzo livello.

## 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale è interessato da diversi elementi di tutela del sistema paesaggistico e storico-culturale.

L'elemento più importante e che interessa un'ampia porzione dell'ANS9 è l'areale relativo alla "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale", di cui all'art. 5.3 del PTCP.

La parte nordovest dell'areale interferisce parzialmente con un sito a potenzialità archeologica medio-bassa e gran parte dell'ANS9 è inserito all'interno dell'ampio areale a potenzialità archeologica medio-bassa di Rimini Nord.

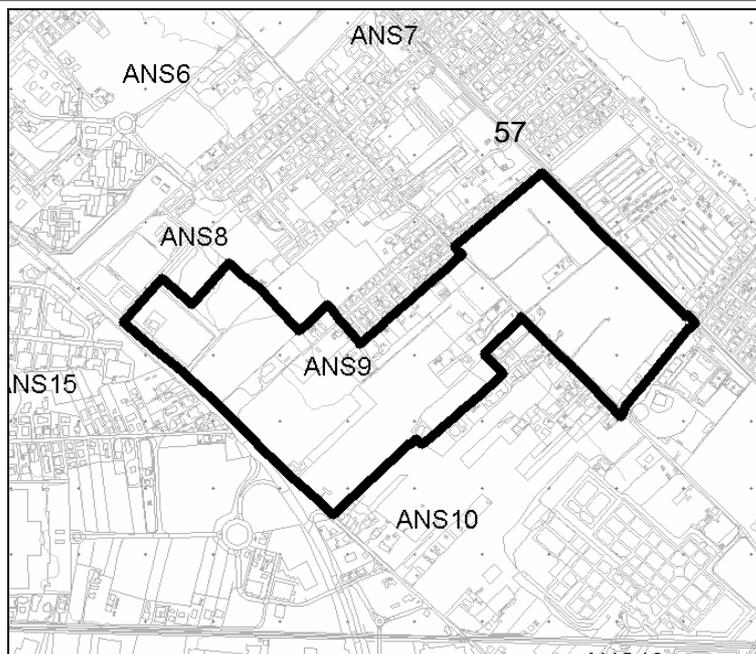
L'areale è inoltre attraversato dalla paleo falesia e dal tracciato di una strada storica corrispondente a Via Sacramora.

Infine sono visibili alcuni elementi puntuali appartenenti al sistema insediativo storico rurale, nonché un cosiddetto "punto visuale d'interesse lungo le strade di pianura in corrispondenza di significativi cambi percettivi".

La natura di ANS.C dell'areale in oggetto, rende in gran parte inapplicabile il sistema valutativo dei condizionamenti utilizzato per le proposte insediative.

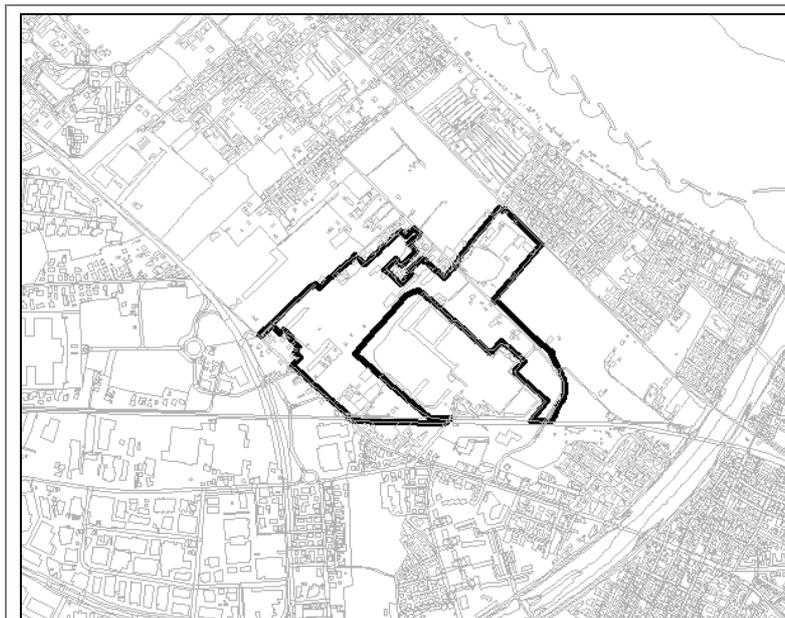
In considerazione di quanto evidenziato sopra, appare importante tener conto degli elementi di tutela individuati, in un'ottica di valorizzazione di questo ampio areale e non solo in termini di salvaguardia. Sarebbe quindi utile individuare politiche di sviluppo di questo ANS, che ne potenzino le funzioni paesaggistiche e storico-culturali, rendendole di conseguenza fruibili in modo che anche il cittadino ne percepisca il valore intrinseco.

## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine non mostra elementi di vincolo di tipo naturalistico o ecologico sulla zona interessata dall'areale.

Ciò nonostante, rispetto anche a quanto detto nel precedente riquadro, questo areale, pur nella sua interclusione all'urbanizzato e conseguente isolamento con l'ambiente rurale esterno da una parte e costiero dall'altra, è per estensione e caratteristiche strutturali, un territorio che può ben fungere da elemento che ammortizzi e riduca l'impatto e il sovraccarico sul territorio causato dalla densificazione degli insediamenti urbani, mediante opportuni interventi di architettura paesaggistica, in connessione per esempio con la zona boscata a nordovest, che rappresenta, seppur non segnalata, un elemento semi-naturale di interessante struttura ed estensione.

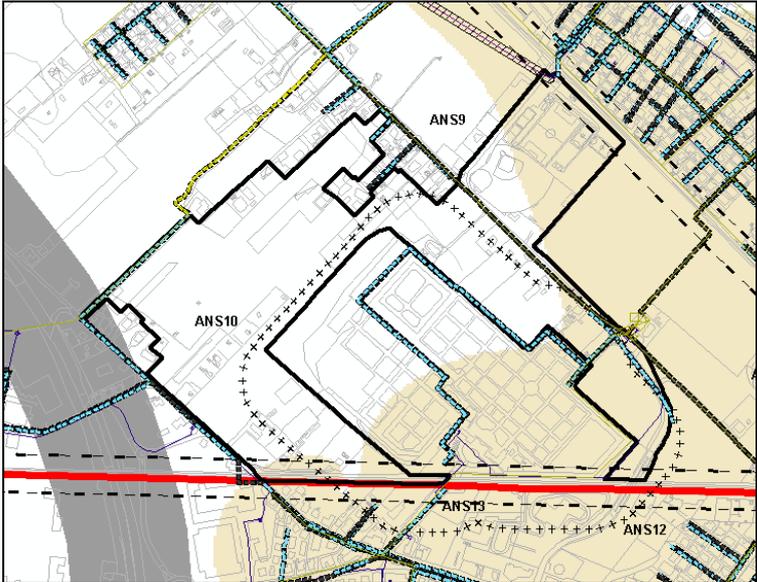


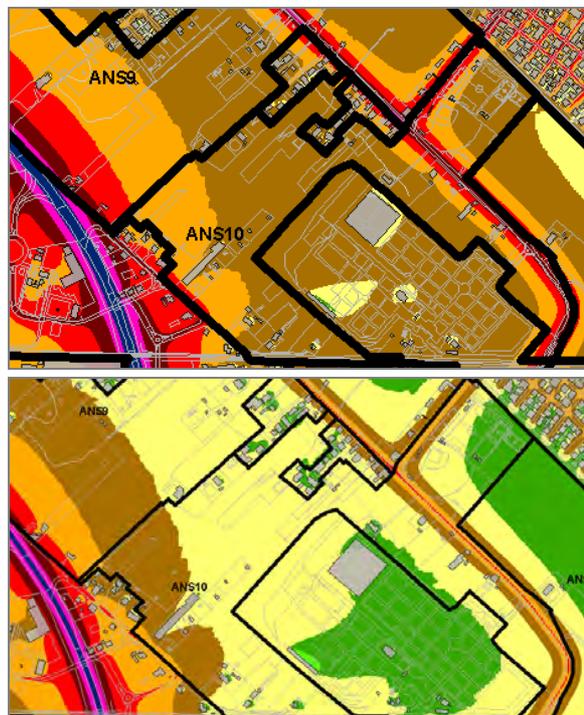
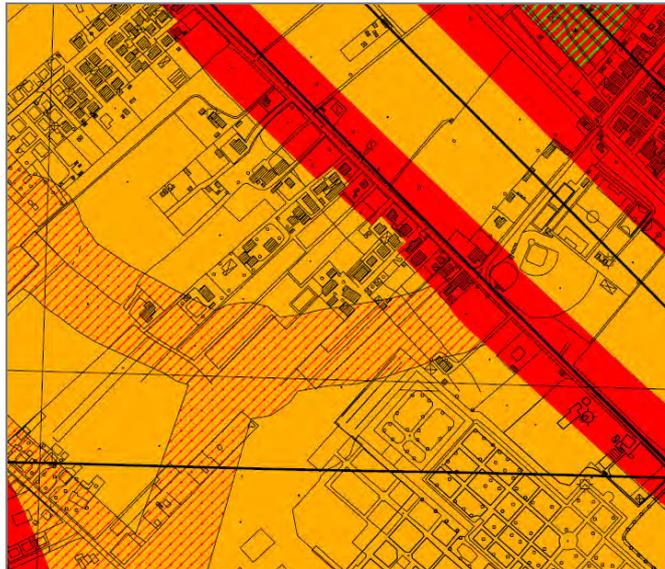
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Sacramora e la SS16

L'areale ANS10 risulta costituito da tre sub-ambiti: si tratta, in parte, di un ANS.A (porzione nord) ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"; in parte di un ANS.B (porzione nord est) ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"; la restante quota parte di areale è un ANS.C ovvero appartiene agli ambiti inedificabili.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Questo areale si inserisce in una porzione di territorio urbano piuttosto composta e complessa.</p> <p>L'area appare a tutt'oggi, come un ambito agricolo relittuale, intercluso nell'urbanizzato denso di Rivabella e della periferia nord di Rimini.</p> <p>Per cui, molte dell'aree di cui si compone l'ANS10, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario quindi un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante, tanto più che questa porzione di territorio riminese, contiene al suo interno uno dei pochi varchi ancora presenti sulla fascia costiera (lato viale Monte Grappa).</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e in previsione.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 1.069 abitanti teorici, di cui 970 sull'ANS.A e 99 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale ha come elementi cardine della sua mobilità, Via Sacramora in attraversamento dell'ANS10, nonché SS16 e Via Popilia in entrata e uscita.</p> <p>In funzione del carico urbanistico previsto nell'areale, sarà necessario analizzare e valutare l'efficienza della rete stradale esistente e nel caso individuare soluzioni che ne compensino le carenze causate dalla realizzazione del nuovo comparto.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>L'areale, nella sua ampiezza, coinvolge diversi elementi antropici tutelati e vincolati.</p> <p>Sostanzialmente, gli elementi sono tre: tracciato ferroviario e tracciato TRC con relativa fascia di rispetto, fascia di rispetto cimiteriale e infine, seppur in modo minimale, la fascia di rispetto stradale del PGQA. (SS16).</p> <p>Relativamente al problema relativo alle linee su rotaia, a parte l'ovvia ineditabilità relativa al tracciato stesso, per le fasce di rispetto si parla di condizionamento medio perché comunque esso risulta derogabile a seguito del nulla osta dell'autorità ferroviaria competente.</p> <p>Per quel che riguarda invece il vincolo cimiteriale, per esso si parla di ineditabilità assoluta. Pertanto, le porzioni di ANS10 interessate da esso, saranno mantenute libere da edificazione.</p> <p>Infine, la fascia di rispetto del PGQA, è mediamente condizionante e di essa si parla più approfonditamente nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> <p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.</p>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p> <p>Si riporta di seguito uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS10, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p>



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area. In particolare, considerato che dell'ANS10 solo la porzione nord è edificabile, i dettagli di seguito riportati sono riferiti solo a tale ambito tralasciando così la caratterizzazione della porzione di territorio classificata come inedificabile:

- da 50 a 60dB(A) di periodo diurno con punte attorno ai 65dB(A) in prossimità della via Sacramora, di viale 25 marzo 1831 e della SS16.
- da 45 a 55 dB(A) di notturno con punte di 60dB(A) in prossimità della via Sacramora, di viale 25 marzo 1831 e SS16.

**L'areale non parrebbe quindi presentare, per la sola porzione edificabile del medesimo (ANS.A) criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alle strade. Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale l'ANS10 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.).

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso. Le scelte di PSC

consentono però si superare tale criticità essendosi prevista, su tale porzione d'areale, la destinazione ad ANS.C, e quindi l'inedificabilità.

#### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

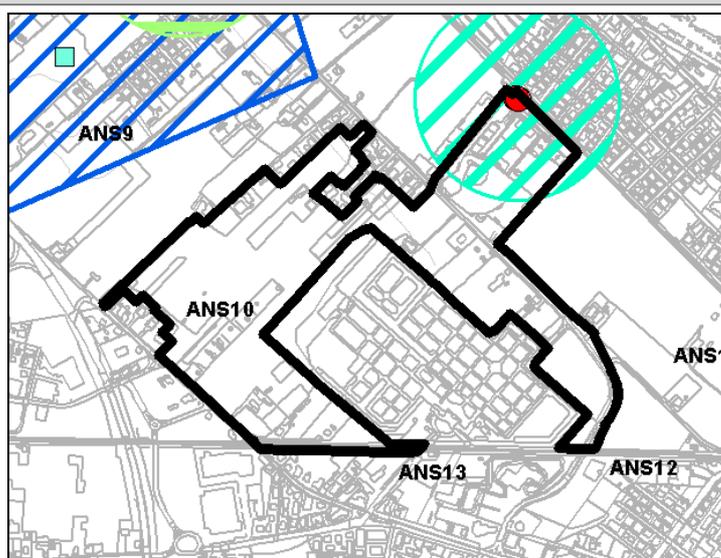
#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### **5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**



L'areale in oggetto interferisce con un pozzo acquedottistico attivo e con le sue zone di protezione: fascia di in edificabilità totale (10 m dal pozzo) e fasce di rispetto.

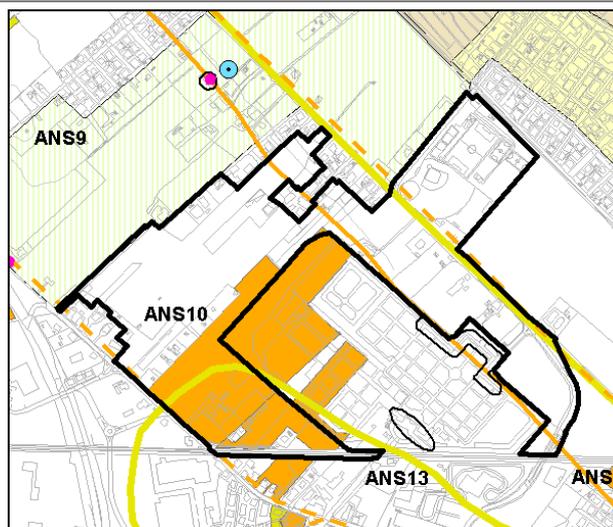
Questo tipo di vincoli è lievemente condizionante per le previsioni insediative residenziali o sensibili, richiedendo quindi esclusivamente prescrizioni normative.

### **5.4 CRITICITÀ SISMICHE**

Per la porzione di ANSB oltre Via Sacramora in direzione mare, si richiedono ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

Per le restanti parti dell'ANS10 non si riscontra la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'immagine mostra l'interferenza del comparto in oggetto con diversi elementi di vincolo e tutela.

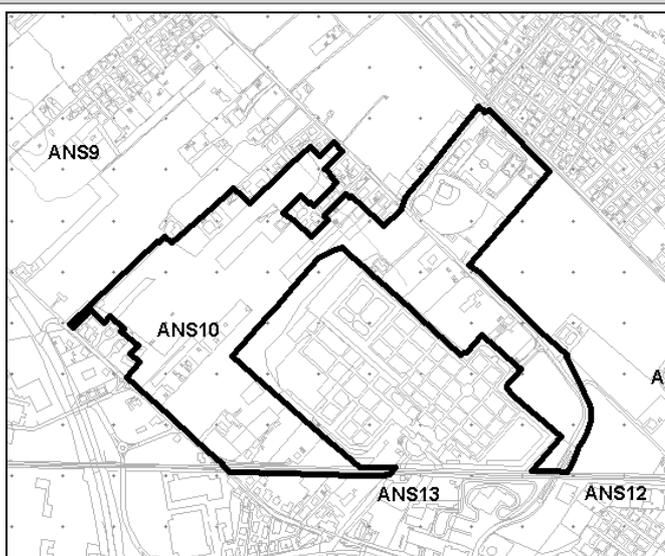
Vi sono elementi lineari relativi alla paleo falesia e ad una strada storica, che interessano la porzione ANS.B dell'areale.

Inoltre sono presenti altri due elementi di tipo areale: due siti archeologici a medio-alta potenzialità ed il più ampio areale a potenzialità archeologica medio-bassa di Rimini-Nord.

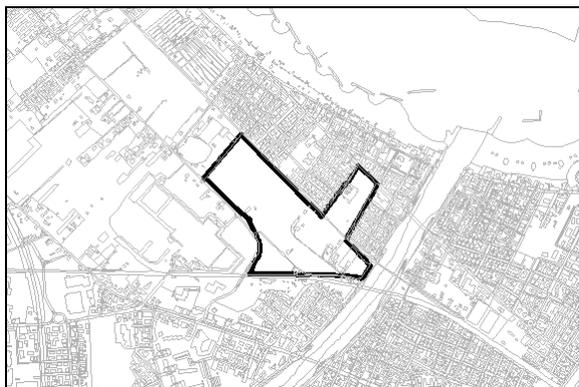
In generale, gli elementi areali individuati, richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Per quanto riguarda invece il tracciato della paleo falesia, si ritiene sufficiente evitare modificazione della morfologia e della struttura del terreno su cui essa transita.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



Non si individuano elementi relativi al sistema naturale o delle reti ecologiche, interferiti dall'areale in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



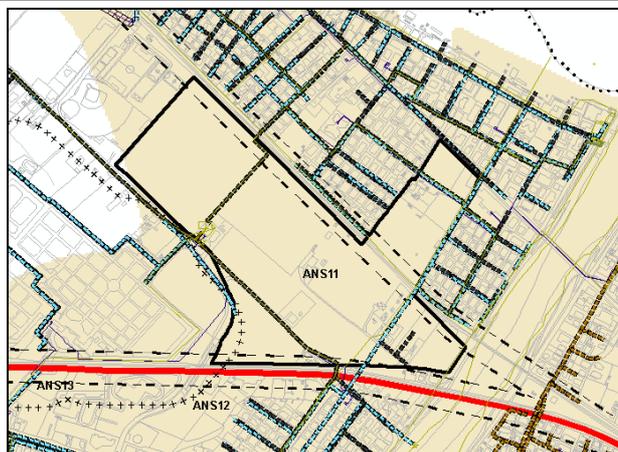
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Labriola e la via Coletti.

L'areale ANS11 è in parte un ANS.A (porzione nord), "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali", ed in parte un ANS.B (porzione centrale) ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"; in parte è infine un ANS.C (porzione sud), inedificabile.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Questo areale si inserisce in una porzione di territorio urbano piuttosto composta e complessa, che appare a tutt'oggi come un ambito agricolo relittuale, intercluso nell'urbanizzato denso di Rivabella e della periferia nord di Rimini.</p> <p>Per cui, molte dell'aree di cui si compone, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario un intervento che ne normalizzi le anomalie urbanistiche, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante, vista anche la vicinanza col contesto fluviale del Fiume Marecchia.</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e in previsioni.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 1.708 abitanti teorici, di cui 1.616 sull'ANS.A e 92 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>Allo stato attuale, il territorio in cui è inserito l'areale, risulta servito da una rete viaria piuttosto scarna, con Via Sacramora come unico asse principale su cui si scarica la maggior parte del carico veicolare della zona.</p> <p>Questa situazione è evidenziata ancor meglio dal fatto che l'ANS11 ha sul suo confine nord il tracciato ferroviario, che risulta quindi elemento separatore tra la fascia costiera e questa porzione di entroterra.</p>

**4. ELEMENTI ANTROPICI**



#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mette in evidenza la presenza di due fasce di rispetto ferroviario che interessano la porzione ANS.B, ed una di queste che interessa il confine nord-est della porzione ANS.A e ANS.C.

Inoltre, una piccola parte del comparto ANS.B, interferisce con l'area di rispetto cimiteriale.

Per una piccola parte del comparto ANS.B, è presente un elemento escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative, per quel che riguarda le zone interessate dalle fasce di rispetto ferroviario invece, si è in presenza di un condizionamento medio. Le parti dei comparti non interessate da alcun elemento infrastrutturale, non hanno condizionamenti alle previsioni insediative.

Il condizionamento presente sull'area ANS.C in realtà non produce alcun effetto sul sistema della pianificazione dell'area perché per tale ambito già si prefigura da norma del PSC l'inedificabilità.

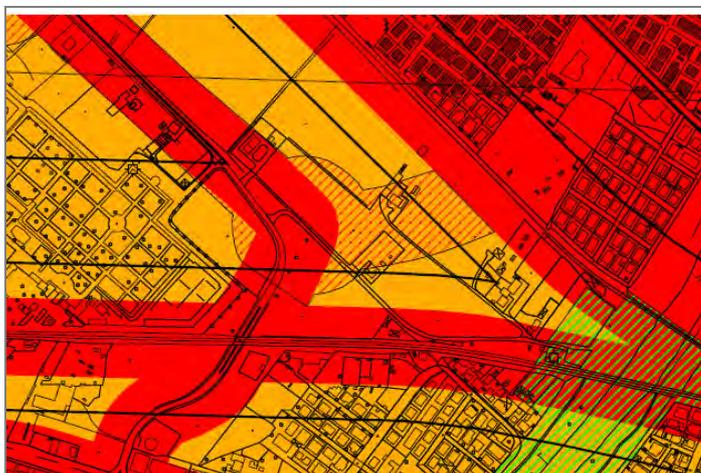
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS11, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**  
Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
<span style="color: #90EE90;">■</span>	Leq ≤ 35
<span style="color: #32CD32;">■</span>	35 < Leq ≤ 40
<span style="color: #008000;">■</span>	40 < Leq ≤ 45
<span style="color: #FFFF00;">■</span>	45 < Leq ≤ 50
<span style="color: #D2691E;">■</span>	50 < Leq ≤ 55
<span style="color: #FF8C00;">■</span>	55 < Leq ≤ 60
<span style="color: #FF0000;">■</span>	60 < Leq ≤ 65
<span style="color: #8B0000;">■</span>	65 < Leq ≤ 70
<span style="color: #FF00FF;">■</span>	70 < Leq ≤ 75
<span style="color: #0000FF;">■</span>	Leq > 75

*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 55dBA di periodo diurno con punte attorno ai 60-65dBA in prossimità della via Sacramora e Coletti.
- da 40 a 45dBA di notturno per gran parte dell'areale mentre in prossimità delle infrastrutture stradali troviamo valori che variano dai 45 ai 55dBA nelle vicinanze della via Sacramora e da 45 a 60dBA nei pressi della via Coletti.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, attraversante il comparto condiziona l'edificabilità dello stesso.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza ai vicini assi viari (via Coletti e Sacramora). Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, posta in adiacenza diretta all'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS7 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

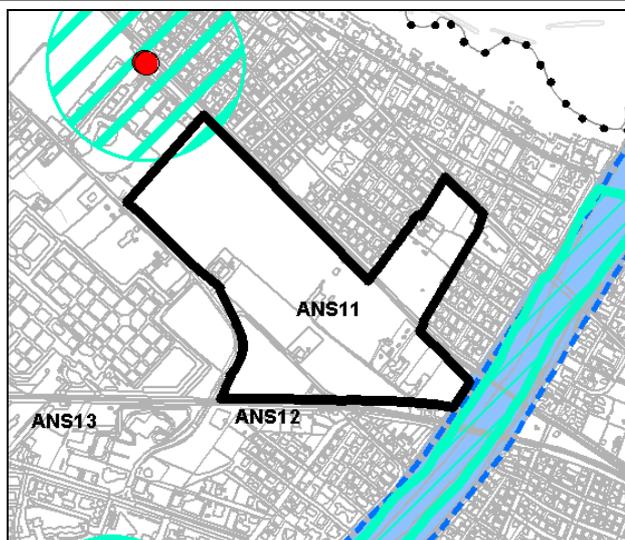
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'unico elemento di vincolo che interferisce con l'areale è la fascia di rispetto di un pozzo acquedottistico attivo, nella parte nord della porzione ANS.A dell'areale.

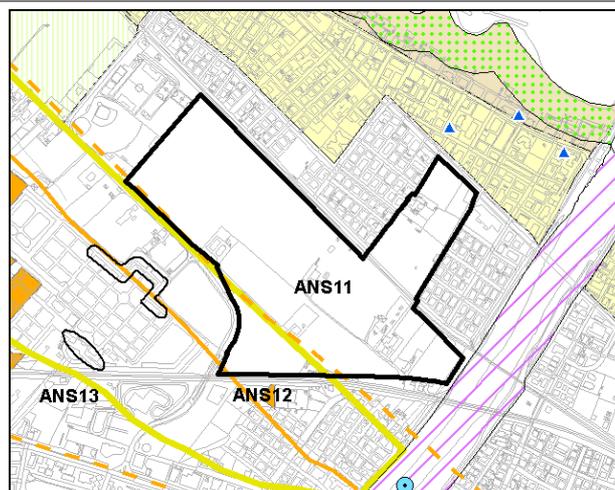
Per la tipologia di previsioni insediative, questo vincolo rappresenta un lieve condizionamento che si dovrà tradurre in prescrizioni normative.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per la porzione di ANS.B e ANS.A indicativamente oltre Via Sacramora in direzione mare, si richiedono ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

Per le restanti parti dell'ANS11 non si riscontra la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

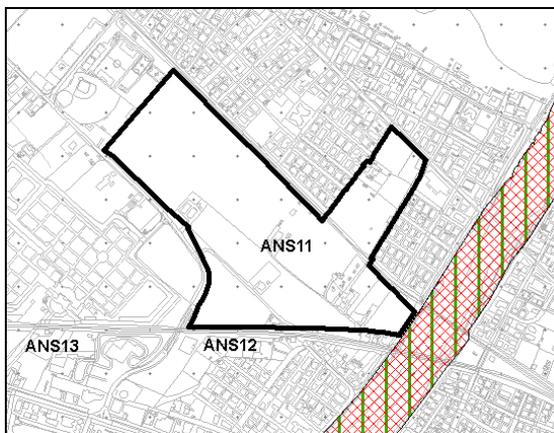
### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area relativa al comparto ANS.B è parzialmente interessata dall'area archeologica a potenzialità medio-bassa di Rimini Nord. Su tale porzione del comparto ANS.B è presente un elemento mediamente condizionante.

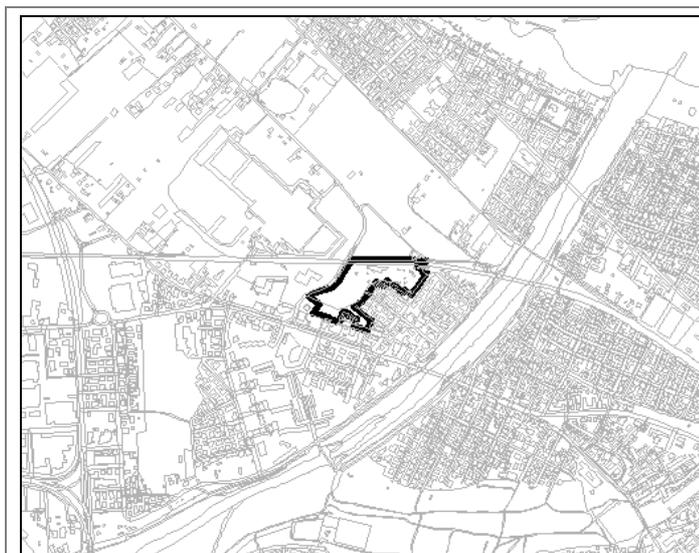
In generale, gli elementi areali individuati, richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e appartenenti alla rete ecologica provinciale.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra via Sacramora e via 23 Settembre.

L'areale ANS12 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale si inserisce in un contesto di urbanizzato mediamente denso, caratterizzato da una struttura prevalentemente residenziale. Ne consegue che l'areale si inserisce coerentemente nell'ambito urbano di riferimento.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 401 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area appare piuttosto buona, sostenuta in particolare dalla presenza di Via Sacramora ad ovest, ma soprattutto di Viale XXIII Settembre 1845, che rappresenta un importante asse di connessione con la parte centrale di Rimini ad est e con la SS16 a sud-sud-ovest.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>L'immagine mette in evidenza la presenza del tracciato del TRC e relativa fascia di rispetto ferroviario sul confine nord del comparto. E' presente, su parte del comparto, un elemento (tracciato TRC) da considerarsi escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative ed uno mediamente condizionante (fascia di rispetto ferroviario).</p>	

Per quanto riguarda il rispetto cimiteriale, si è in presenza di un elemento di inedificabilità totale; idem per il tracciato ferroviario.

Per quel che riguarda la fascia di rispetto ferroviario, pur essendo possibile una deroga del vincolo dietro consenso dell'autorità ferroviaria competente, la posizione di tale elemento soprattutto nella porzione settentrionale dell'areale porta a valutare di fatto inedificabile tale porzione.

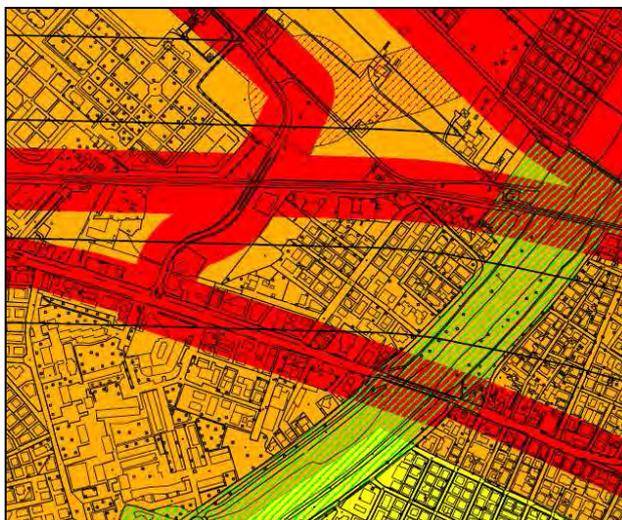
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

## 5. CRITICITA' AMBIENTALI

### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS11, in prima ipotesi, la III classe acustica.

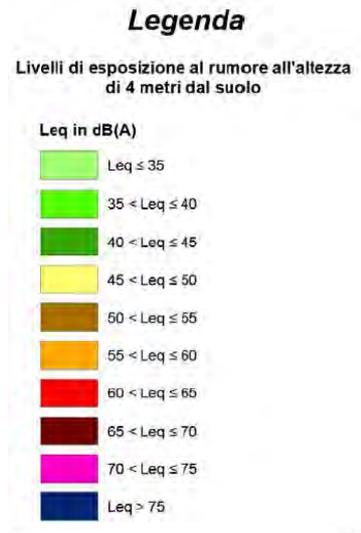
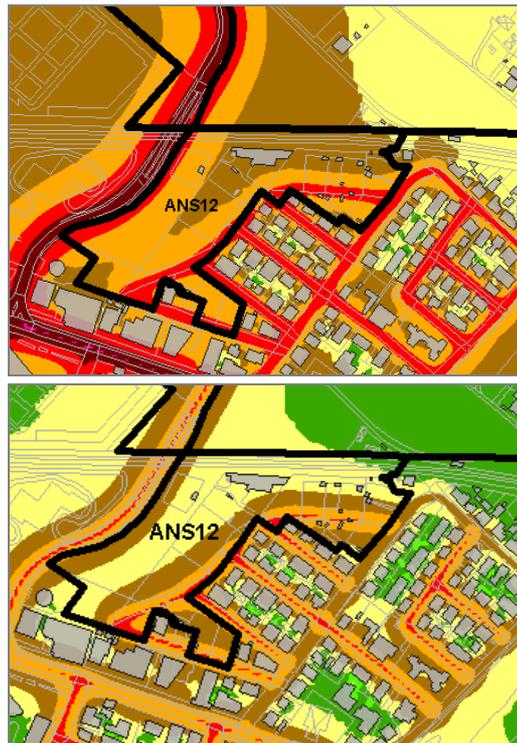
In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65dBA di periodo diurno;
- da 45 a 60dBA di notturno.

L'areale è attraversato dalla via Vincini. Di conseguenza i livelli sonori più elevati si trovano nella porzione di comparto più prossima alla via Vincini: 60-65dBA diurni e 50-55dBA notturni.

Il resto dell'areale presenta valori compresi tra i 50-60dBA diurni e 45-50dBA notturni, livelli rispettosi dei valori limite della III classe acustica.



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente in fregio al comparto potrebbe apportare dei condizionamenti all'edificabilità dello stesso.

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16.**

In prima ipotesi occorrerà verificare la possibilità di ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (via Sacramora in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito; nel caso in cui tali azioni non siano sufficienti occorrerà valutare l'opportunità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS8 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

## **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

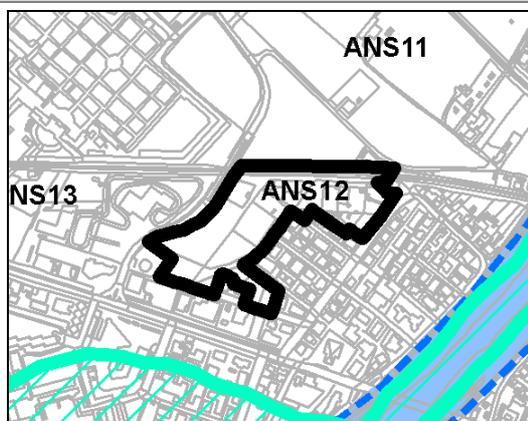
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## **5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**



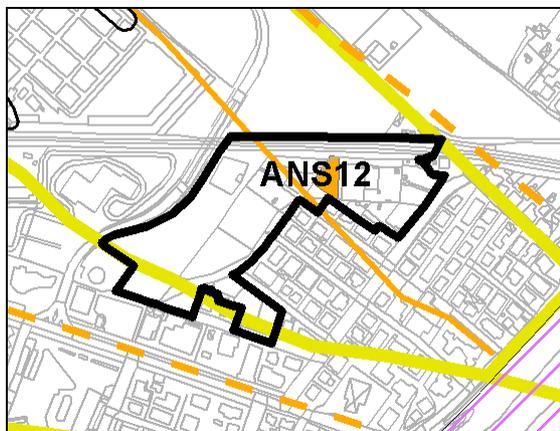
L'unico elemento, seppur non visibile in figura, che condiziona dal punto di vista idrogeologico le previsioni insediative, è l'area esondabile del Marecchia con tempo di ritorno di 500 anni.

Tale elemento produce un condizionamento di tipo normativo sul comparto.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Il comparto risiede su di un'area a potenzialità archeologica medio-bassa, quella di "Rimini Nord".

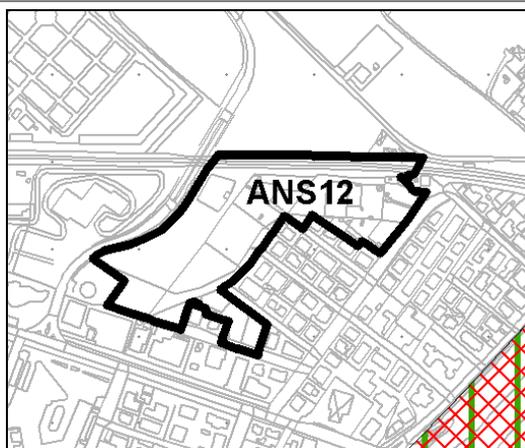
Al centro del comparto è presente un sito considerato a potenzialità archeologica media.

Infine si può vedere come l'area sia attraversata dal tracciato che individua la paleofalesia.

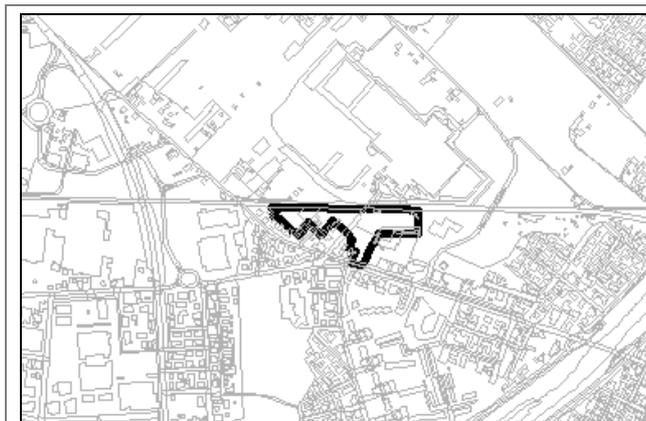
La tipologia di tutela qui presente è mediamente condizionante le previsioni insediative, a parte l'elemento relativo alla paleo falesia che è però contenuto all'interno della zona relativa agli elementi areali individuati.

Sul tracciato della paleo falesia si richiede l'invarianza della morfologia e della struttura dei suoli, mentre, per quanto riguarda gli elementi di tipo archeologico si richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fra via 23 settembre e viale dei Cipressi.

L'areale ANS13 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale si inserisce in un contesto di urbanizzato mediamente denso, caratterizzato da una struttura prevalentemente residenziale. Ne consegue che l'areale si inserisce coerentemente nell'ambito urbano di riferimento.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 52 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'area appare piuttosto buona, garantita dall'affaccio su Viale XXIII Settembre 1845, che rappresenta un importante asse di connessione con la parte centrale di Rimini ad est e con la SS16 a sud-sud-ovest.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>	
<p>L'areale è in gran parte interessato dall'area di rispetto cimiteriale e, nella porzione a nord dal tracciato del TRC e relativa fascia di rispetto infrastrutturale. Il rispetto cimiteriale è di tipo escludente per qualunque tipo di previsione insediativa, così come lo è l'elemento lineare relativo al tracciato ferroviario. La fascia di rispetto ferroviario è invece mediamente condizionante. Per quest'ultima è possibile andare in deroga su parere positivo della autorità ferroviaria competente. Rimane tuttavia il fatto che, per l'ANS13, il peso del vincolo cimiteriale e la quasi totale inclusione al suo interno degli altri vincoli, rende di fatto questi ultimi secondari rispetto alle valutazioni sulle potenzialità insediative dell'areale.</p>	

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS13, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
Light Green	$Leq \leq 35$
Green	$35 < Leq \leq 40$
Dark Green	$40 < Leq \leq 45$
Yellow	$45 < Leq \leq 50$
Orange	$50 < Leq \leq 55$
Red	$55 < Leq \leq 60$
Dark Red	$60 < Leq \leq 65$
Magenta	$65 < Leq \leq 70$
Blue	$70 < Leq \leq 75$
Dark Blue	$Leq > 75$

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 55dBA di periodo diurno con punte attorno ai 65dBA in prossimità di via 23 settembre;
- da 45 a 50dBA di periodo notturno con punte di 55dBA in prossimità di via 23 settembre.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alla viabilità principale.

Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS1 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale

predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA.

Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

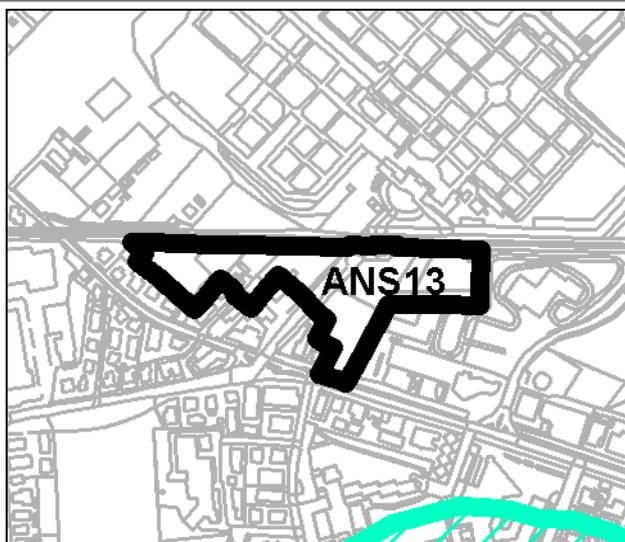
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

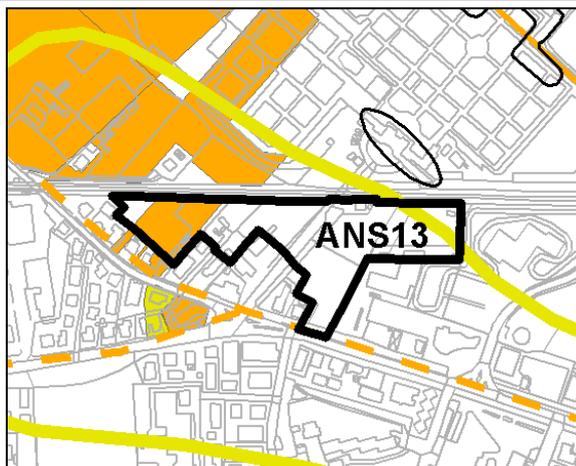


L'areale non interferisce con elementi di tutela o rispetto idrogeologico, pertanto non vi sono condizionamenti da questo punto di vista per le previsioni insediative.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



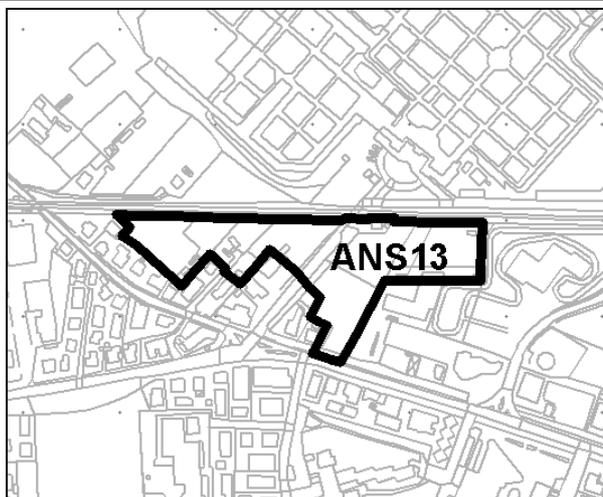
Il comparto risiede su di un'area a potenzialità archeologica medio-bassa, quella di "Rimini Nord".

Al centro del comparto è presente un sito considerato a potenzialità archeologica media.

La tipologia di tutela qui presente è mediamente condizionante le previsioni insediative, a parte l'elemento relativo alla paleo falesia che è però contenuto all'interno della zona relativa agli elementi areali individuati.

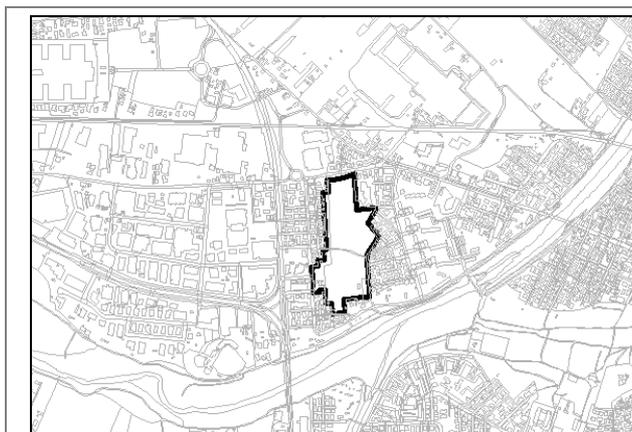
Per quanto riguarda gli elementi di tipo archeologico si richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato fra le vie Bagli, Emilia e Tonale.

L'areale ANS14 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali".

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Questo areale si inserisce in una porzione di territorio urbano piuttosto composta e complessa.</p> <p>L'area appare in gran parte, come un ambito agricolo relittuale, intercluso nell'urbanizzato denso della periferia nord di Rimini.</p> <p>Per cui, molte dell'aree di cui si compone, sono allo stato attuale fuori contesto dal punto di vista urbanistico, rendendo necessario un intervento che normalizzi le anomalie urbanistiche presenti, senza comunque dimenticare la necessità di varchi nell'urbanizzato e spazi di permeabilità rispetto al territorio circostante.</p> <p>L'estensione dell'areale, richiede inoltre una corretta valutazione del carico urbanistico in funzione dei servizi al cittadino presenti sull'area e in previsione.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 193 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'area è garantita dalla vicinanza con SS9 e SS16, inoltre sul confine meridionale, è presente Via Tonale che consente un ulteriore collegamento con il centro città, aldilà del Fiume Marecchia ed una reimmissione tramite Via Bagli sulla SS9.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS14, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

##### Leq in dB(A)

	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno;
- da 45 a 50dBA di periodo notturno.

L'areale non risulta in diretto affaccio a infrastrutture stradali significative, se non marginalmente, lungo il lato ovest alla via Bagli in prossimità della quale i livelli sonori raggiungono i 65dBA diurni e 55dBA notturni e sul fronte nord, lungo la SS9, ove pure il livello di esposizione si attesta sui 65dBA diurni e 55dBA notturni.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza agli assi viari primari di perimetro.

Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS14 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali.; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità (la fascia condizionante determinata dalla SS16 si esaurisce immediatamente a ridosso del confine ovest dell'areale).

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

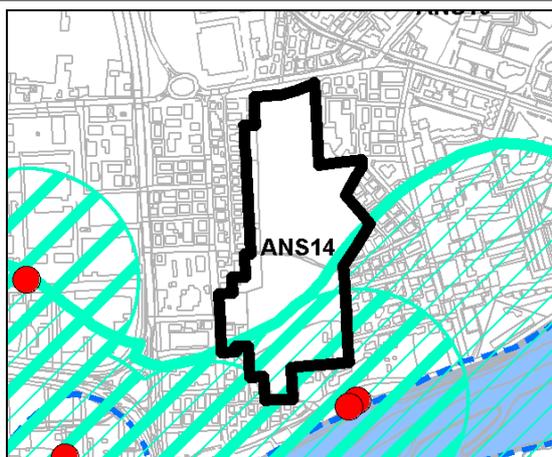
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Una piccola porzione del comparto, è interessata dall'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo, denominata "ARA", di cui all'art. 3.4 delle NdA del PTCP.

Inoltre il comparto è quasi completamente all'interno dell'area esondabile del Marecchia con tempi di ritorno di 500 anni.

In ultimo, la porzione meridionale del comparto interferisce con le fasce di rispetto di due pozzi appartenenti al campo pozzi del Marecchia.

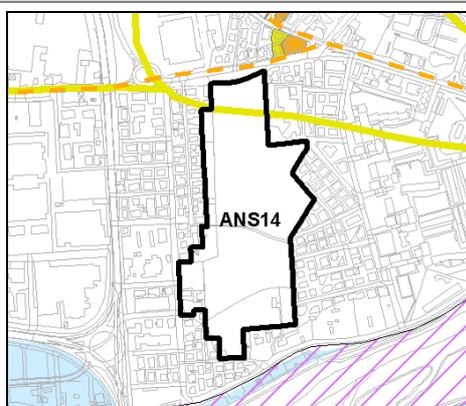
E' presente, sul comparto, un elemento escludente o fortemente condizionante le previsioni insediative, per la porzione di comparto interessata dal vincolo; inoltre l'area di esondabilità cinquecentenaria è un elemento lievemente condizionante, così come le aree di rispetto pozzi. Esternamente ai vincoli ed alle tutele individuate non vi sono condizionamenti.

La porzione sud dell'areale, risulta dunque interessata da una sommatoria di elementi di fragilità territoriale, tali da imporre una pressoché totale inedificabilità per qualunque tipo di intervento insediativo, di tale area.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

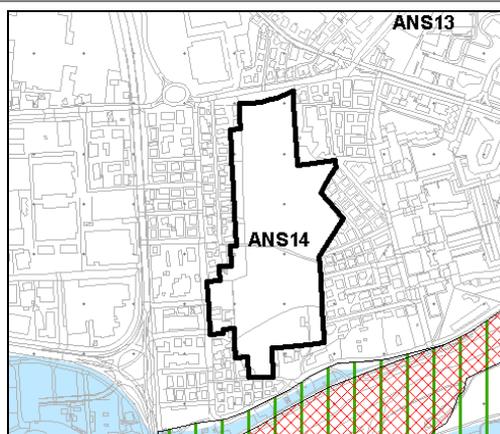
#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



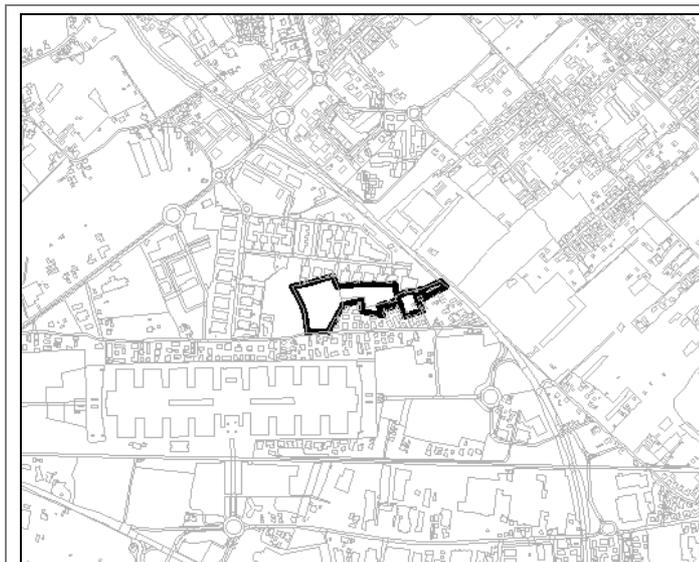
La porzione settentrionale del comparto è interessata da un'area a potenzialità archeologica medio-bassa, denominata: "fascia extraurbana di interesse storico". La tipologia di tutela qui presente è mediamente condizionante.

Su tale porzione dell'ANS14, si richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

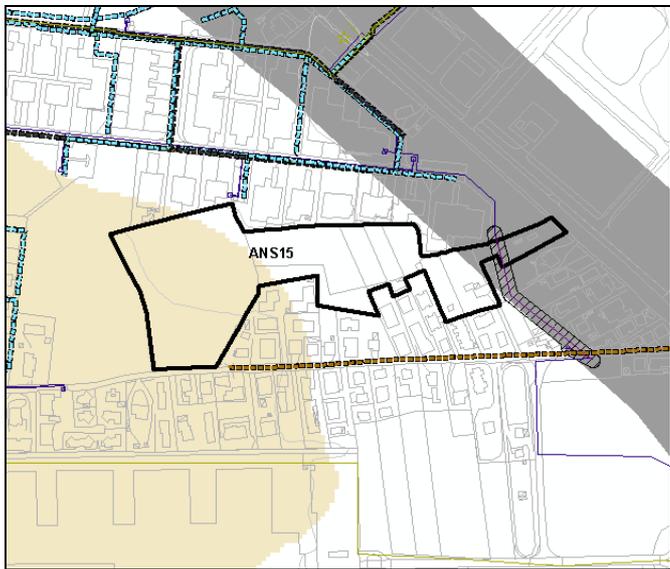


**Descrizione e localizzazione ambito**

L'areale si trova ubicato tra le via Turchetta, novella e la SS16.

L'areale ANS15 è un ANS.B, appartiene cioè agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale è all'interfaccia tra due distinte zone urbane, una a nord a destinazione produttivo-artigianale, ed una stretta fascia a sud di tipo residenziale, al di là della quale si trova la zona della Fiera di Rimini. La tipologia ANS.B che viene definita per questo areale, si inserisce quindi correttamente tra queste due diverse forme urbane.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 84 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale, ha come asse principale di collegamento la SS16 che si trova sul confine orientale dell'ANS15, a contorno di questo collegamento si trovano altri assi stradali minori: Via Turchetta e Via Pastore. Oltre la zona della fiera si trova la fermata ferroviaria di Rimini Fiera, seppur non direttamente e linearmente raggiungibile.</p>

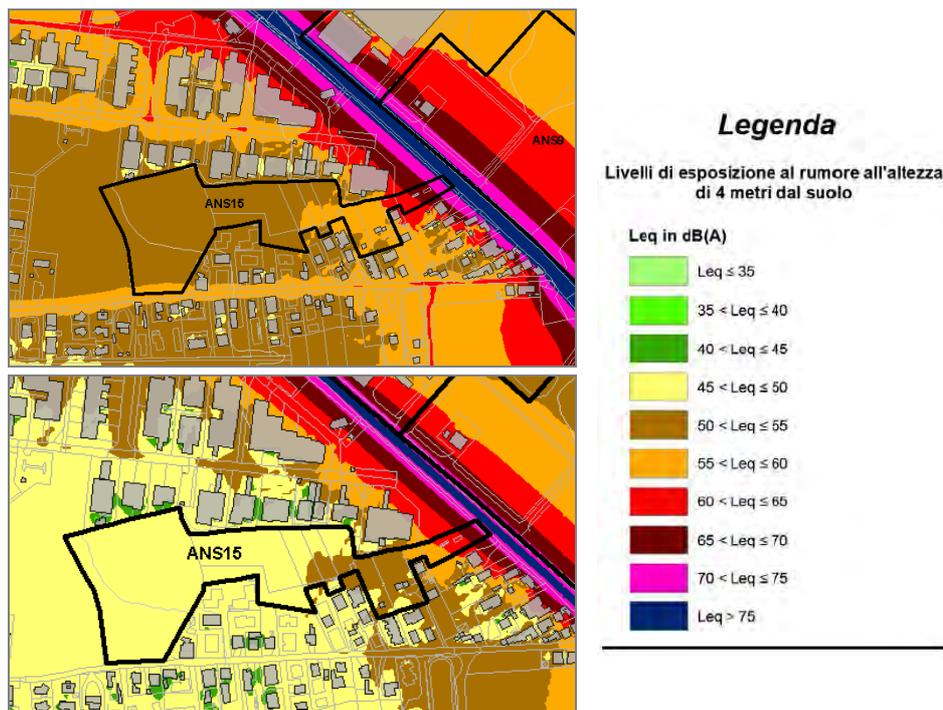
<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> 
-------------------------------------	---

	<p>La porzione orientale dell'ANS15, è interessata da due tipologie diverse di vincolo.</p> <p>La più ampia è quella relativa alla fascia di rispetto stradale del PGQA, relativa al tracciato dell'SS16.</p> <p>In misura invece minore, è presente un elettrodotto MT in conduttori nudi, per il quale si richiede una fascia di protezione, segnata indicativamente in figura. Tale fascia definita come DPA (Distanza di Prima Approssimazione), è da definirsi mediante apposita richiesta all'ente gestore della linea in oggetto.</p> <p>Il vincolo derivante dal PGQA, è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e se ne approfondiscono i contenuti nell'apposito riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p> <p>Il vincolo relativo all'elettrodotto è escludente per le previsioni insediative, fatta salva la possibilità di interrimento, spostamento o rinnovamento dell'infrastruttura, in modo tale da eliminare la necessità di una fascia di salvaguardia.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
	<p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti che, andranno comunque potenziate e ampliate, in virtù dell'estensione dell'areale in oggetto.</p>

<p><b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b></p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS15, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva</p>
--	--

simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dB(A) per gran parte dell'areale. Tali valori aumentano man mano che ci avvicina alla SS16 fino ad arrivare a punte di 70-75dB(A) in prossimità del bordo strada.
- per il periodo notturno da 45 a 55dB(A) per gran parte dell'areale. Tali valori aumentano man mano che ci avvicina alla SS16 fino ad arrivare a punte di 65-70dB(A) in prossimità del bordo strada.



*Mappatura diurna e notturna*

Si ha quindi qualche criticità acustica determinata dal traffico stradale in prossimità della SS16.

Vista la dimensione e la forma dell'areale è possibile in generale affermare che **l'ANS15 non presenta forti elementi di criticità legati al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica per la maggior parte della superficie territoriale coinvolta, con qualche superamento solo in avvicinamento alla SS16. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, molto distante dal presente areale non ne condiziona l'edificabilità.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà

necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Il clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS15 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva individuata in zonizzazione acustica come di V classe: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

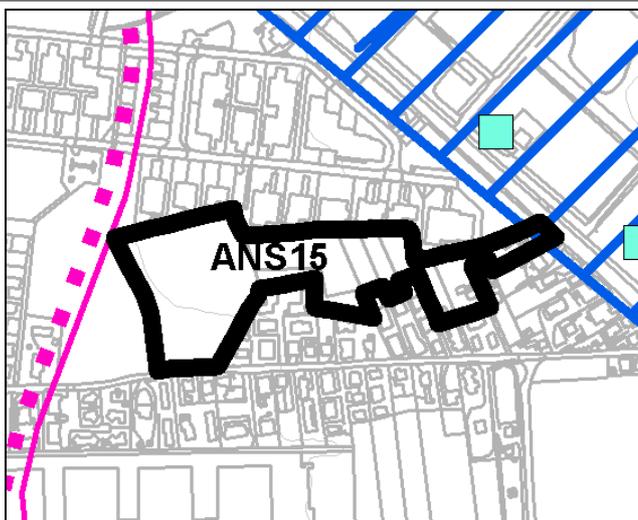
Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela

individuare, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS15 e l'area produttiva adiacente.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



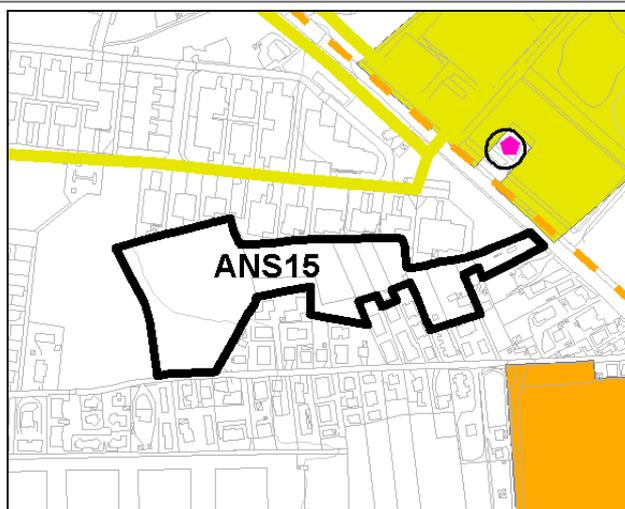
L'areale non interferisce in modo significativo con alcun elemento di tutela e vincolo, tranne che per una piccolo lembo sul confine orientale che interessa, probabilmente solo dal punto di vista grafico, la zona definita come "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica" e che potrebbe piuttosto ricadere sulla fascia stradale della SS16, rendendo di fatto nulla l'interferenza con l'areale in oggetto.

Ad ogni modo, per una tipologia di previsione insediativa come quella in oggetto, tale vincolo è lievemente condizionante e richiede unicamente prescrizioni dal punto di vista normativo.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

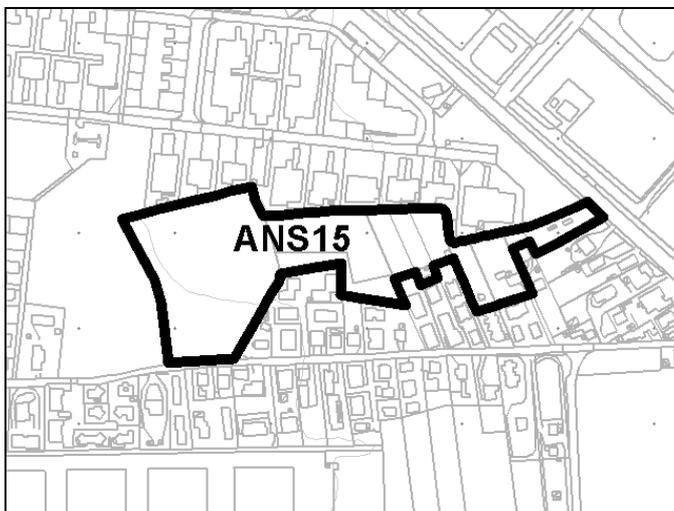
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



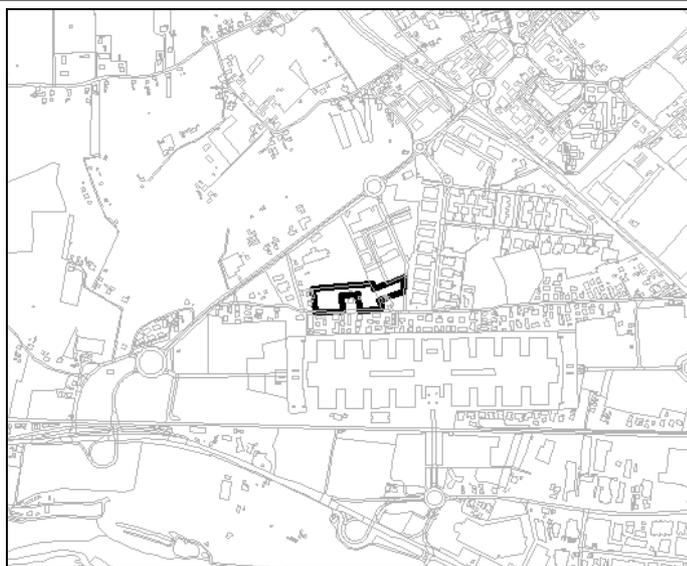
Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti legati al paesaggio ed ai beni culturali-architettonici.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

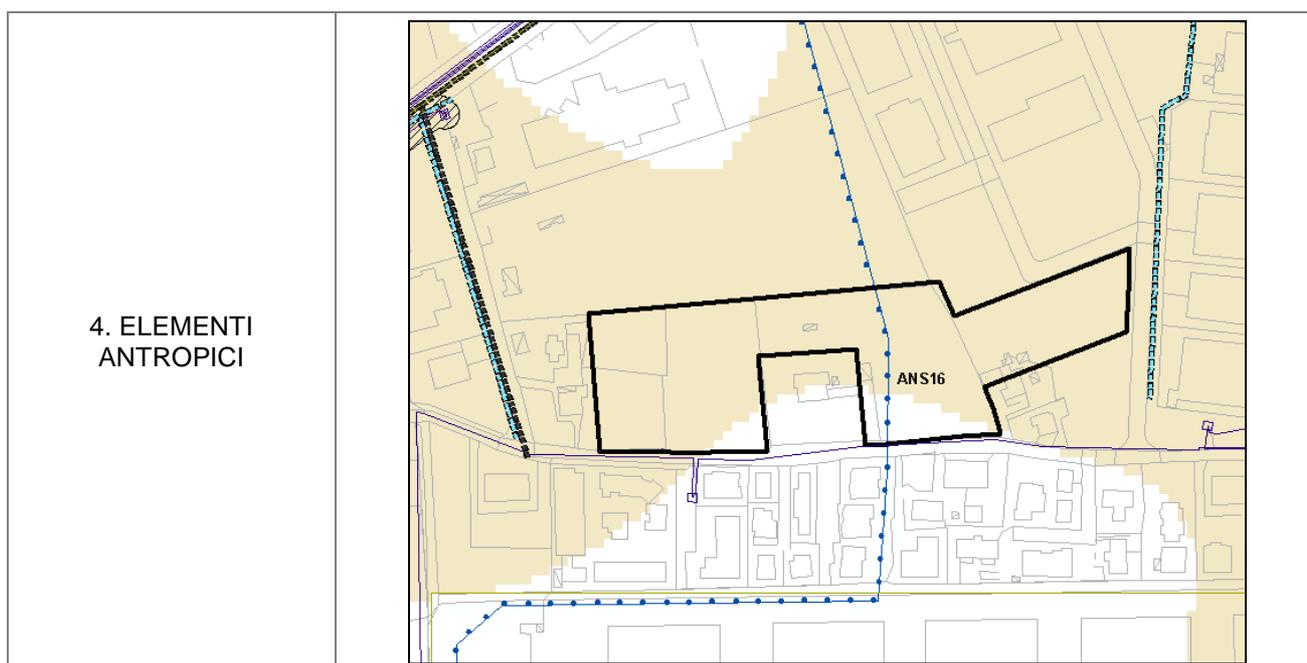


Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato lungo la via Turchetta.

L'areale ANS16 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale è all'interfaccia tra due distinte zone urbane, una a nord a destinazione produttivo-artigianale, ed una stretta fascia a sud di tipo residenziale, al di là della quale si trova la zona della Fiera di Rimini.</p> <p>Un'areale prevalentemente destinato a dotazioni territoriali, si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbanistico inquadrato.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 39 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è intercluso tra assi stradali minori che si collegano ad est con la SS16 e ad ovest-sudovest con la SS9. Ne consegue che, l'ANS16 è dotato di un buon livello di accessibilità rispetto al territorio circostante ed ai principali assi di collegamento extraurbano.</p>



#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'unico vincolo che interferisce con l'ANS16, visibile in figura, è il tracciato dell'acquedotto di Ridracoli.

Questo tipo di vincolo è mediamente condizionante per le previsioni insediative, in quanto potenzialmente oggetto di modifiche del tracciato, condizioni e costi permettendo.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

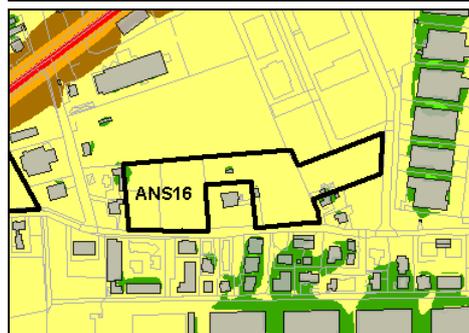
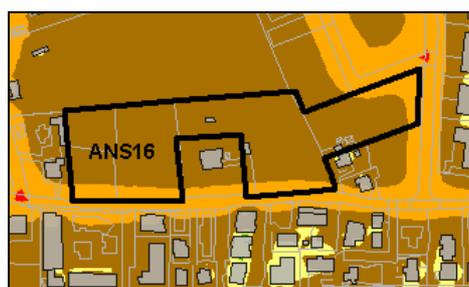
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS16, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

\_ da 50 a 60 dBA di periodo diurno;

\_ da 45 a 50 dBA di notturno.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, molto distante dal presente areale non ne condiziona l'edificabilità.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Il clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS16 non risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da elementi di criticità.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva individuata in zonizzazione acustica come di V classe: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

## 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

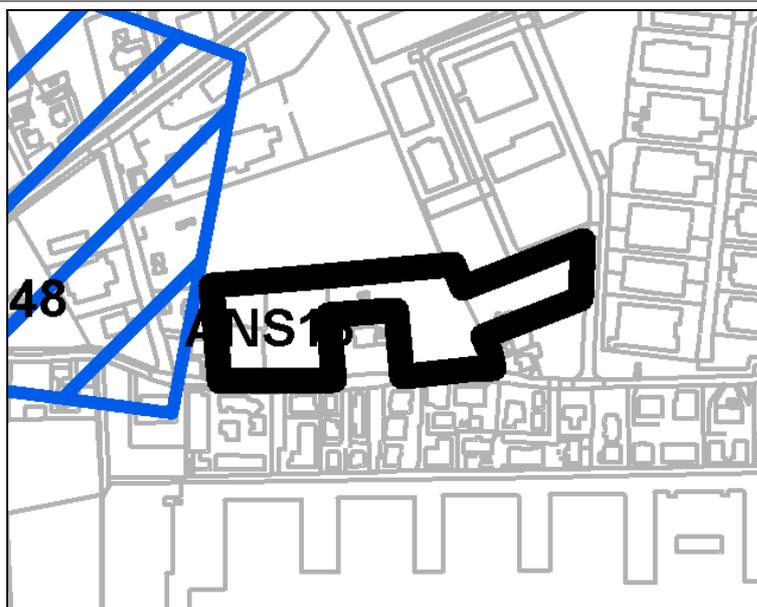
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS16 e l'area produttiva adiacente.

## 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



L'areale è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI).

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante.

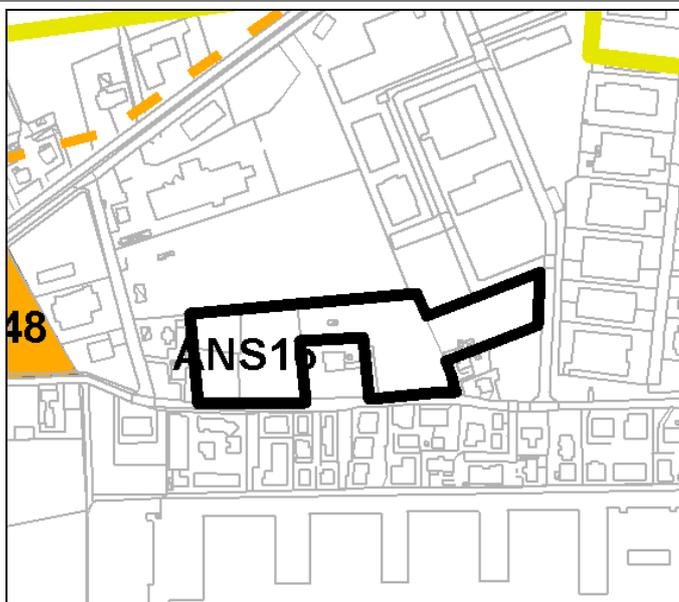
Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale

immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

#### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

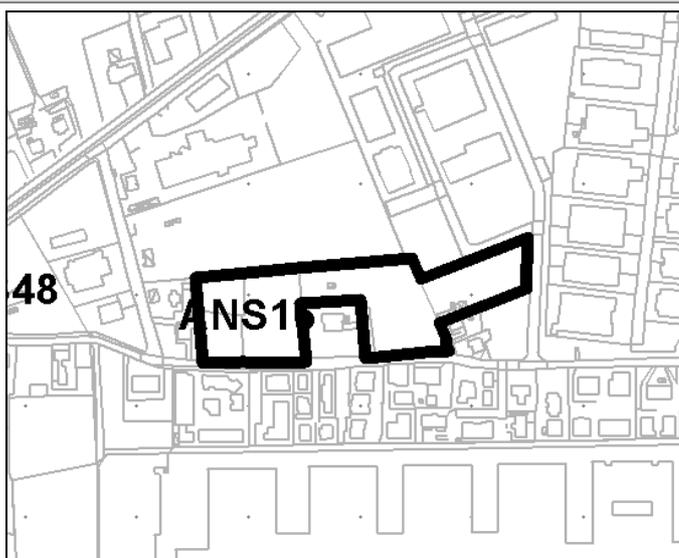
#### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'ANS16, risulta inserito nell'ampio areale riferibile all'area a potenzialità archeologica medio-bassa di Rimini Nord. Questo elemento di tutela è mediamente condizionante per le previsioni insediative.

Rispetto a questa criticità, si richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

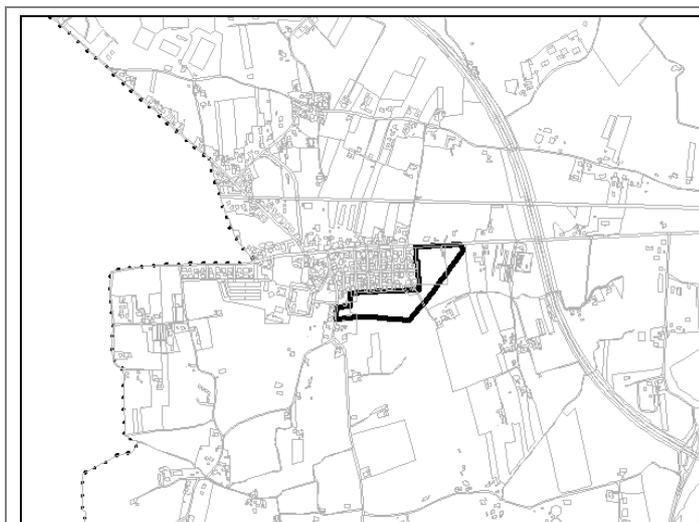
#### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relative alle aree ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## AREALE ANS17



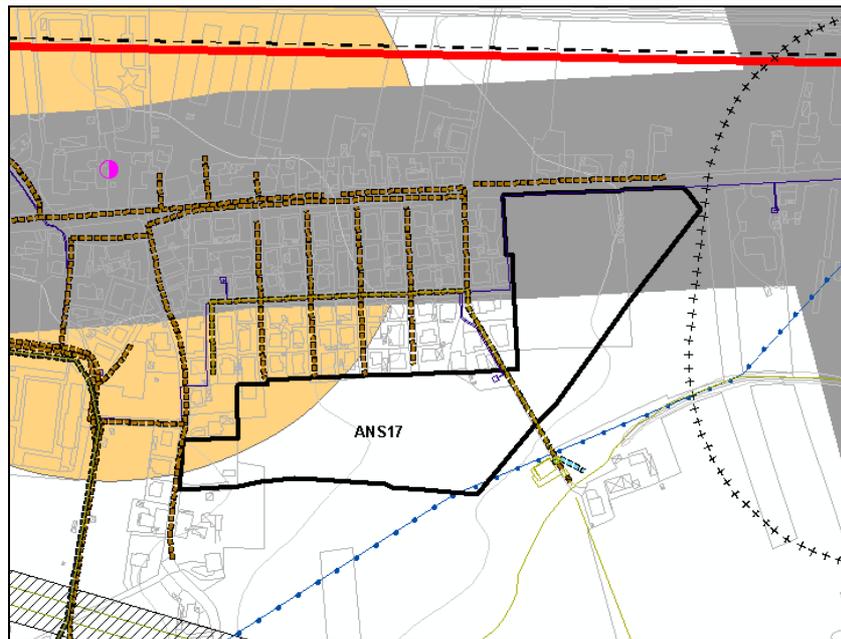
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è localizzato in località Santa Giustina e parte dalla via Emilia fino a cingere l'attuale centro abitato.

L'areale ANS17 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS17, posizionato attorno all'abitato di Santa Giustina, rappresenta una porzione dell' ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene l'areale vada a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la sua collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 568 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è interessato da due aree di rispetto: una è quella relativa all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili), l'altra è quella di rispetto stradale del PGQA (mediamente condizionante).

Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.

Per quel che riguarda il vincolo del PGQA, si rimanda al riquadro relativo alle criticità atmosferiche per gli approfondimenti.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

Andrà ugualmente valutata la portanza delle reti esistenti rispetto al carico aggiuntivo che si determinerà con la realizzazione delle previsioni insediative contenute in questo ANS e negli altri gravitanti su Santa Giustina.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

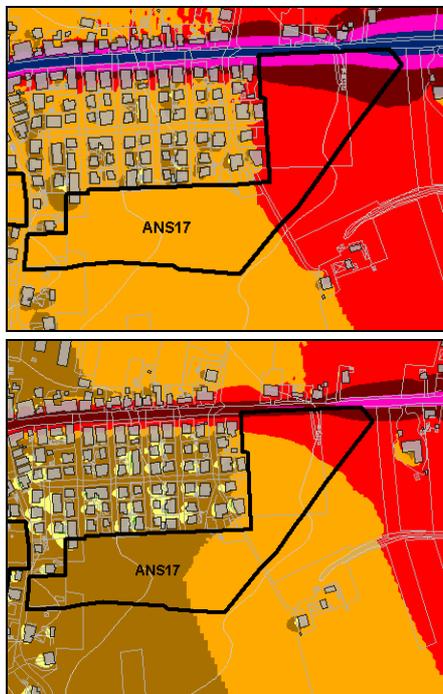
##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS17, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60 dBA di periodo diurno per la porzione sud dell'areale da 60 a 65dBA per la porzione nord con punte di 70dBA in prossimità della via Emilia
- da 50 a 60 dBA di periodo notturno per la porzione sud dell'areale da 55 a 65dBA, con punte di 70 nei pressi della via Emilia nella porzione nord dell'areale.

**L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per un'ampia porzione d'ambito più prossima alla via Emilia in riferimento al periodo diurno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una verifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante

da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS17 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### ***5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE***

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla via Emilia) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dell'areale consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

#### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

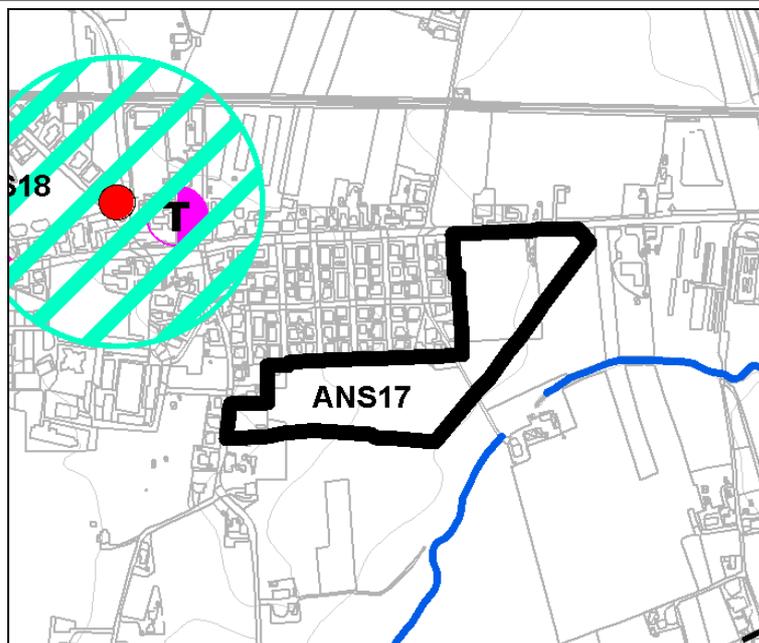
#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



L'areale è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

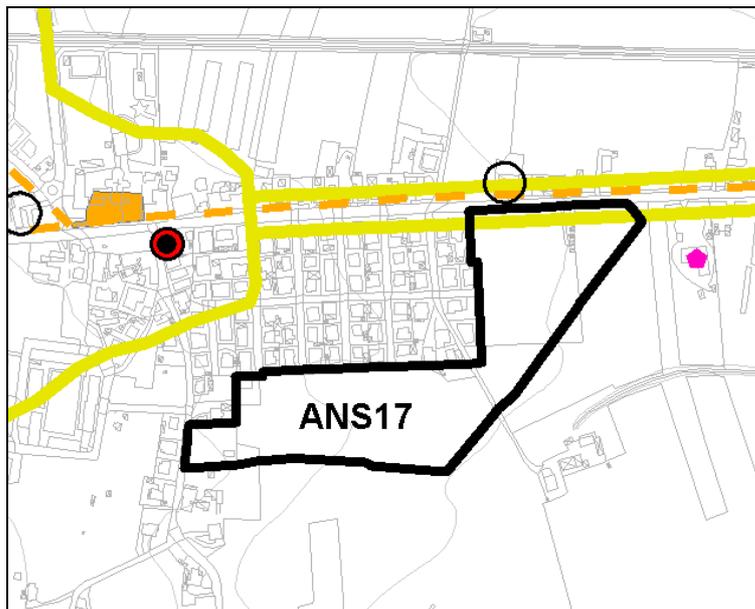
In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda la destinazione non sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

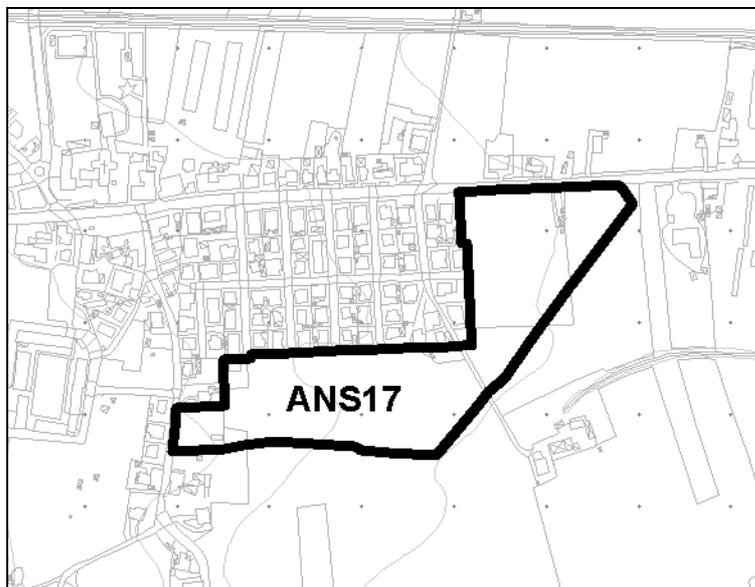
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Una piccola porzione dell'areale è interessata dall'area archeologica della Via Emilia, considerata a potenzialità medio-bassa.

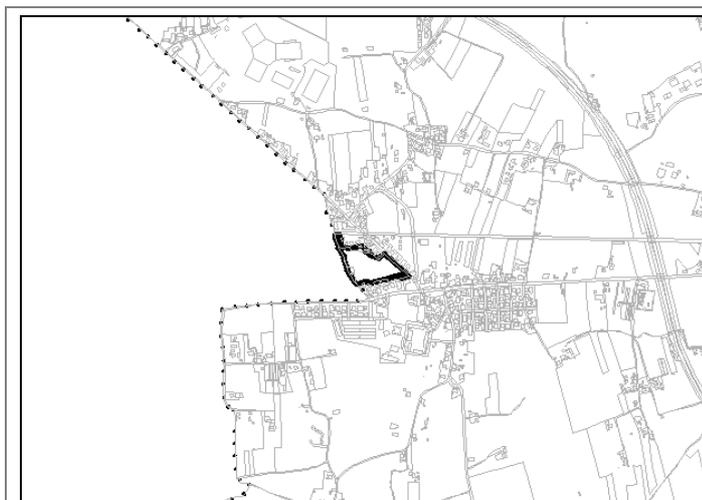
Per l'elemento individuato si richiedono specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



**Descrizione e localizzazione ambito**

L'areale è localizzato ad ovest della località Santa Giustina e parte dalla via Emilia fino alla via Emilia vecchia ed in prossimità della linea ferroviaria Bologna Rimini

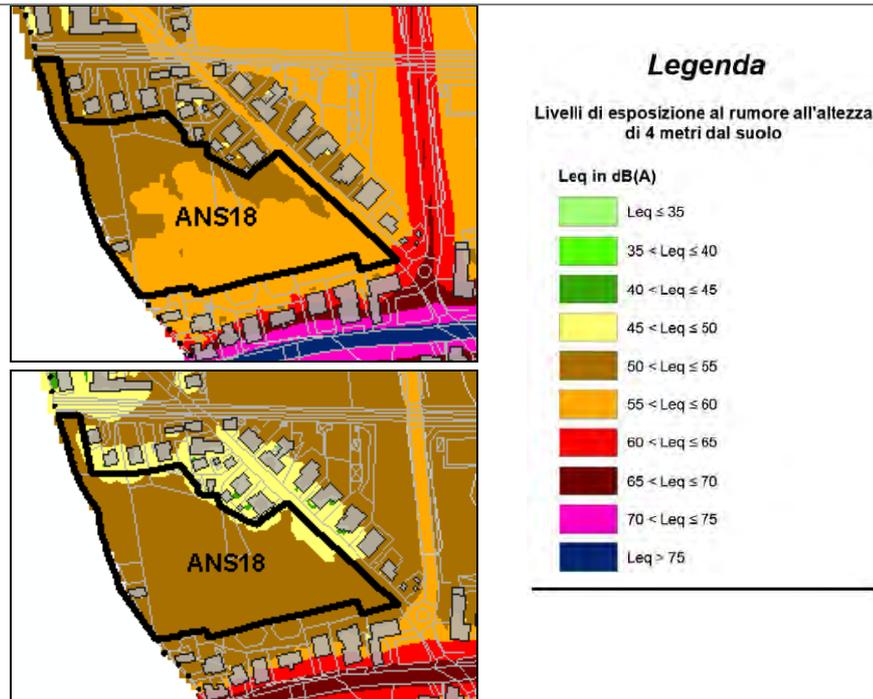
L'areale ANS18 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Questo areale di sviluppo, rappresenta una porzione dell'ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa di Santa Giustina.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, l'areale è intercluso in un contesto residenziale già realizzato, questa sua collocazione e la sua natura di area prevalentemente residenziale, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 231 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
-------------------------------------	--

	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Su questo areale, è possibile vedere: l'ampia presenza del vincolo di rispetto dovuto all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili), l'interferenza con la fascia di protezione stradale definita dal PGQA per la qualità dell'aria (mediamente condizionante), il tracciato del TRC (elemento escludente) e la fascia di rispetto ferroviario (mediamente condizionante).</p> <p>Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.</p> <p>Rispetto ai vincoli di tipo ferroviario, fatto salvo il tracciato, le fasce di rispetto sono derogabili su risposta positiva dell'ente ferroviario gestore.</p> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> <p>La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>
--	---

<p><b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b></p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS18, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p>
--	--



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno
- da 50 a 55 dBA di periodo notturno

**L'areale parrebbe presentare importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al periodo notturno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, che descrive il confine nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione

dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS17 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla via Emilia) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dell'areale consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

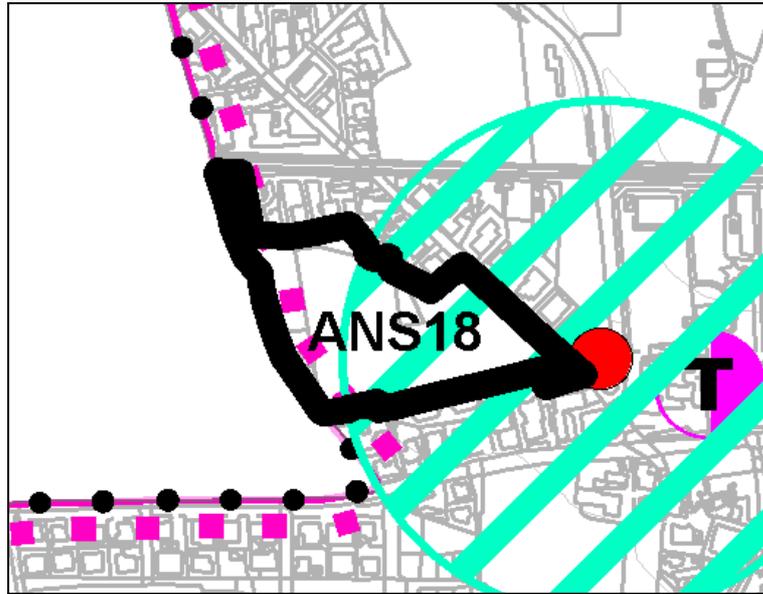
**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



L'ANS18, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

Inoltre, è in parte interessato da un'area di rispetto pozzi.

In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda la destinazione non sensibili.

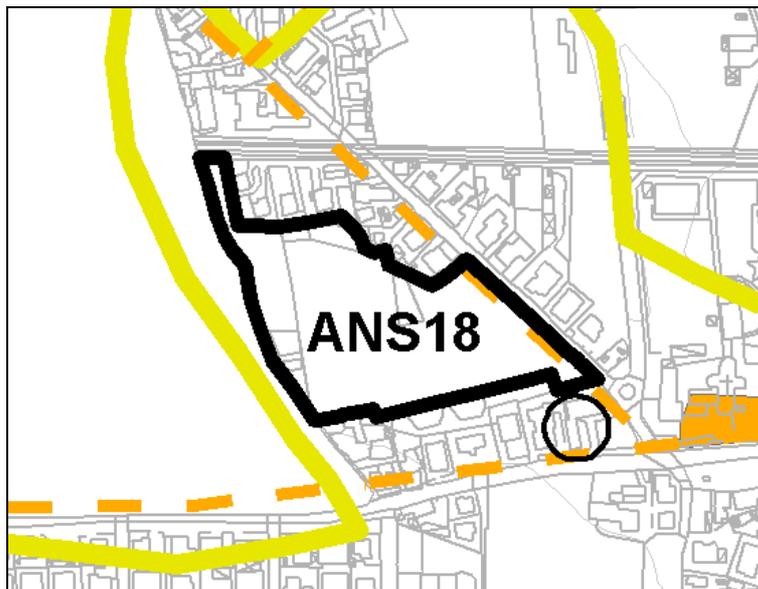
Relativamente alla fascia di rispetto pozzi, tale elemento è lievemente condizionante per le previsioni insediative di tipo residenziale e sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

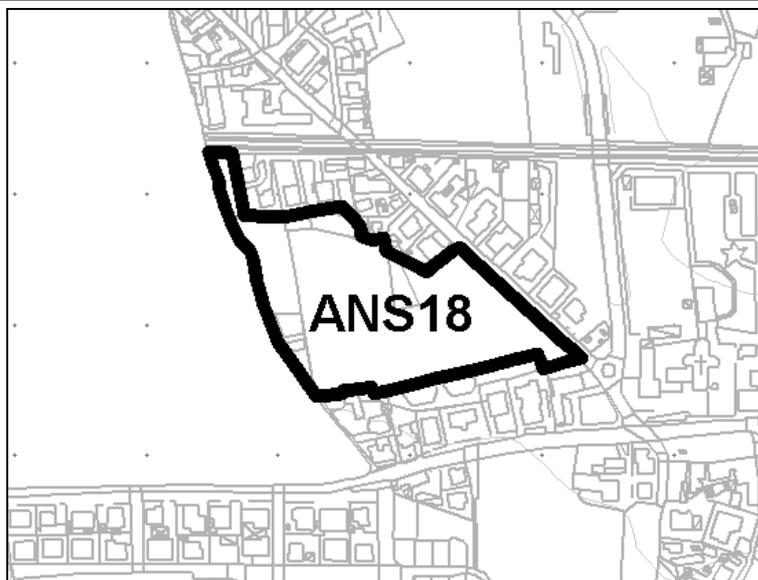
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'ANS18 è interessato dall'area archeologica a potenzialità medio-bassa di Santa Giustina.

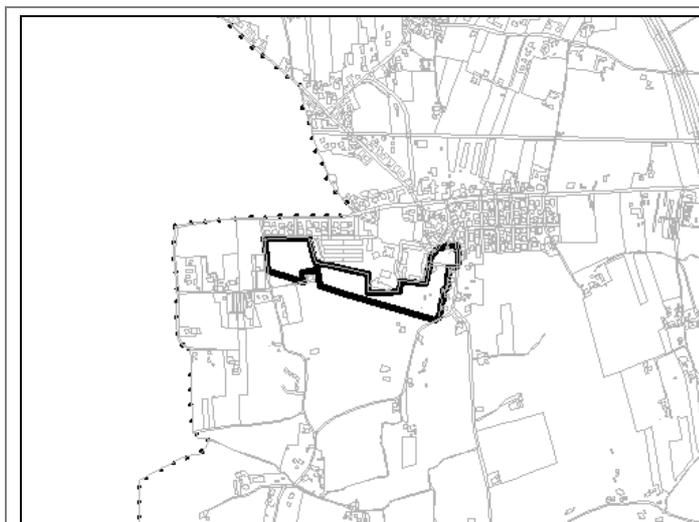
L'elemento individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, si richiedono per esso specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



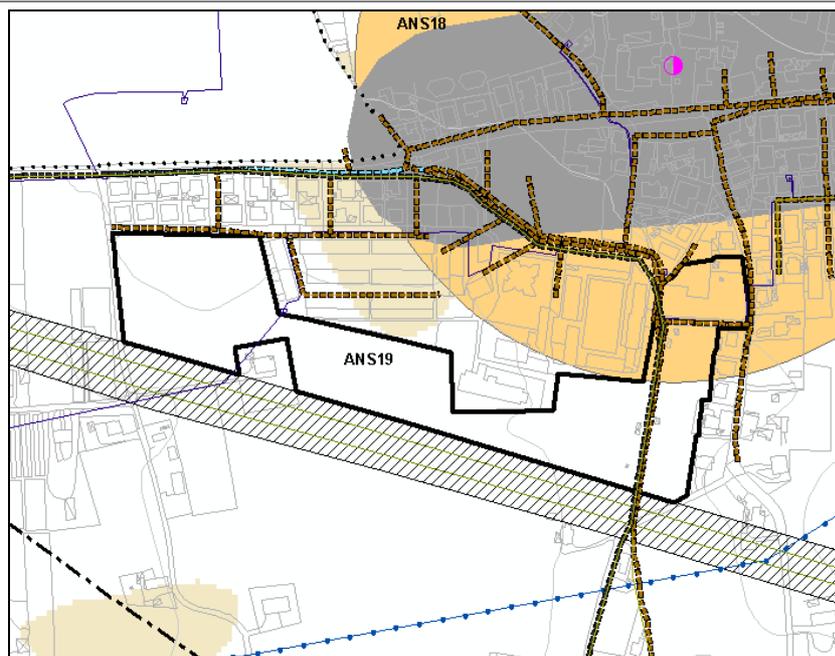
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è localizzato a sud ovest della località Santa Giustina in prossimità della via Montalaccio e della via Tredoccio.

L'areale ANS19 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Questo ambito rappresenta una porzione del processo di ampliamento ed allargamento della sua offerta abitativa.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene l'areale vada a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la sua collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 560 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è interessato dall'area di rispetto relativa all'antenna radio di Santa Giustina (elemento escludente per le previsioni residenziali e sensibili).

Per quel che riguarda il condizionamento alle previsioni insediative rappresentato dall'antenna radio di Santa Giustina, va detto che tale infrastruttura è considerata dal PLERT temporanea, ma ugualmente, finché non verrà de localizzata o dismessa, vige il vincolo di non edificabilità entro i 300 metri dalla sua posizione.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La stretta connessione dell'areale con l'abitato di Santa Giustina consente una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS19, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno
- da 45 a 55 dBA di periodo notturno

**L'areale parrebbe quindi presentare qualche criticità acustica, in riferimento al periodo notturno.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS19 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da qualche elemento di criticità in riferimento al periodo notturno superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si dovrà comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla via Emilia) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

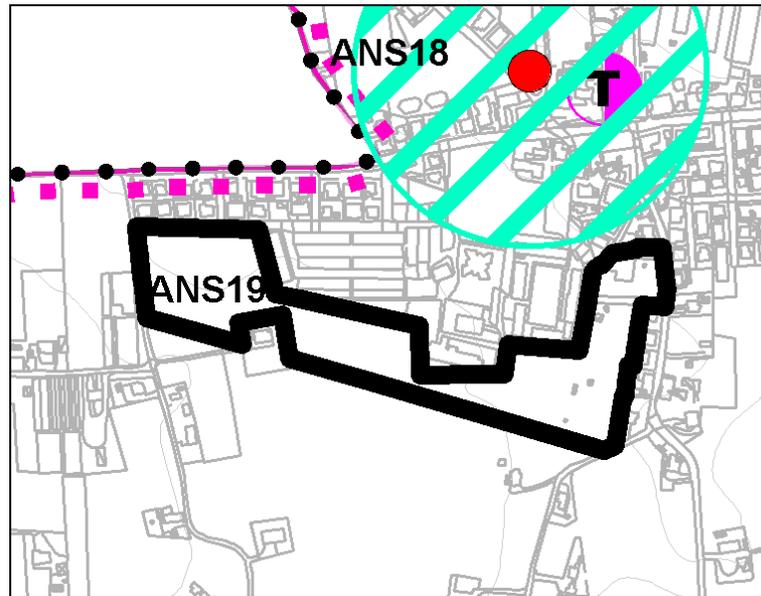
**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



L'ANS19 è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

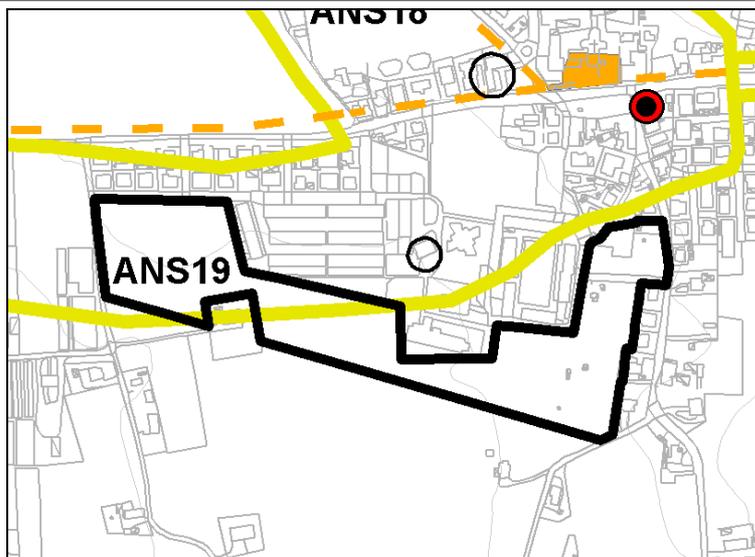
In merito all'area di ricarica indiretta della falda, si è in presenza di una tutela lievemente condizionante per le previsioni residenziali e sensibili, mentre diviene mediamente condizionante per quel che riguarda la destinazione non sensibili.

Le dinamiche idrogeologiche presenti all'interno di queste aree, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questo ambito a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

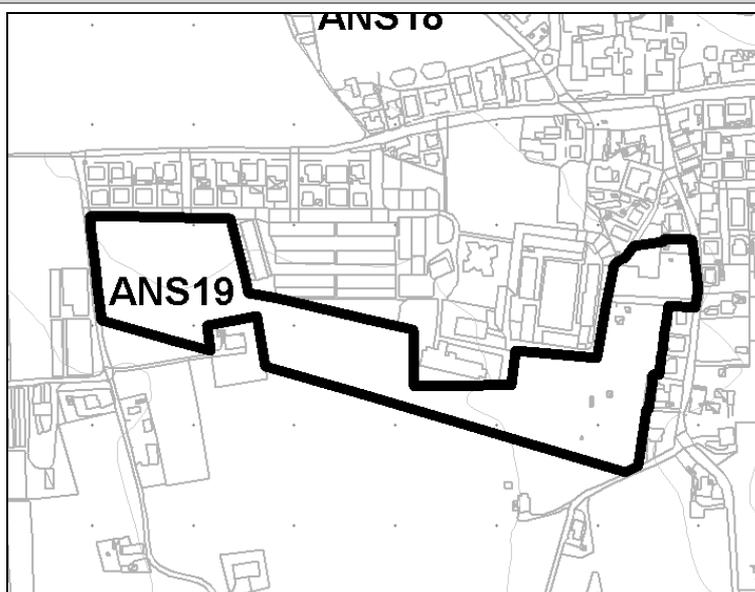
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



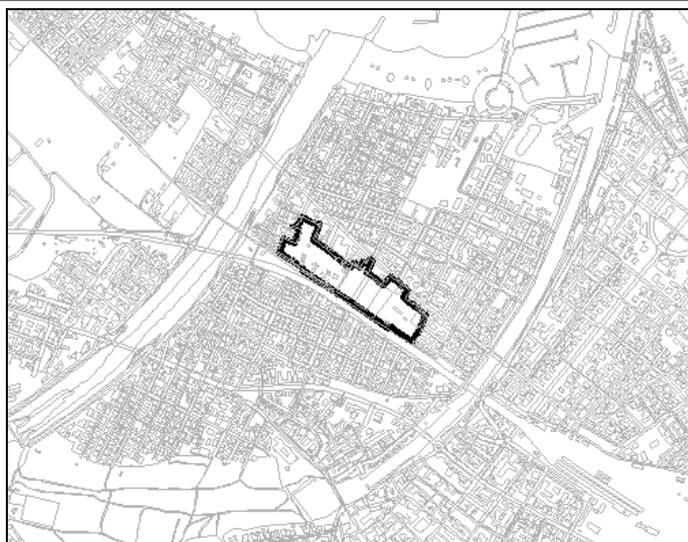
L'ANS in oggetto è parzialmente interessato dall'area archeologica a potenzialità medio-bassa di Santa Giustina.

L'elemento individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, si richiedono per esso specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.



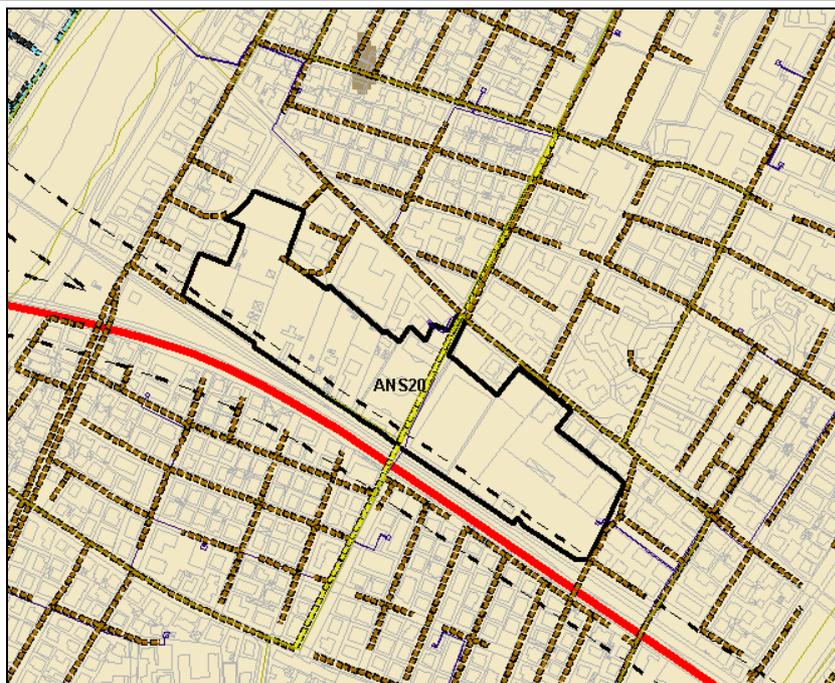
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Coletti e la via Brennero in prossimità della linea ferroviaria adriatica.

L'areale ANS20 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale è pienamente inserito nell'urbanizzato denso di Rimini, nella zona di San Giuliano a Mare. La realizzazione di un nuovo ambito di sviluppo a prevalente destinazione residenziale in questa porzione di Rimini, è certamente coerente dal punto di vista urbanistico, a patto che si bilanci il nuovo carico urbanistico entrante con adeguate dotazioni territoriali e servizi alla persona.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 562 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale risulta piuttosto carente, gli accessi sono dati da strade di quartiere e dalla sola Via Coletti come asse di attraversamento in direzione lungomare di Rivabella e in direzione centro di Rimini. L'ANS inoltre è chiuso sul lato meridionale, dove è presente il tracciato ferroviario.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'unico vincolo che interferisce con l'areale in oggetto, è la fascia di rispetto ferroviario sul confine sudovest dell'ANS20.

Tale vincolo risulta mediamente condizionante per le previsioni insediative, essendo derogabile su parere positivo dell'ente ferroviario competente.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano dotato dalle reti tecnologiche primarie, rimane comunque da valutare la reale capacità del sistema fognario di assorbire senza problemi il nuovo carico urbanistico che, la realizzazione delle previsioni insediative del PSC, aggiungerà a quello esistente.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS20, in prima ipotesi, la III classe

acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60 dBA di periodo diurno con punte di 65-70dBA in prossimità della via Coletti
- da 40 a 50 dBA di periodo notturno con punte di 60dBA in prossimità della via Coletti

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente lungo il confine sud est dell'areale che potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS20 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Inoltre il presente areale è posizionato in diretto affaccio al tratto di strada intermedio retro costiero proposto da PSC, si indica quindi di verificare e valutare, nel caso di conferma e di realizzazione del tracciato stradale, l'indotto sull'area della nuova sorgente stradale.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## **5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

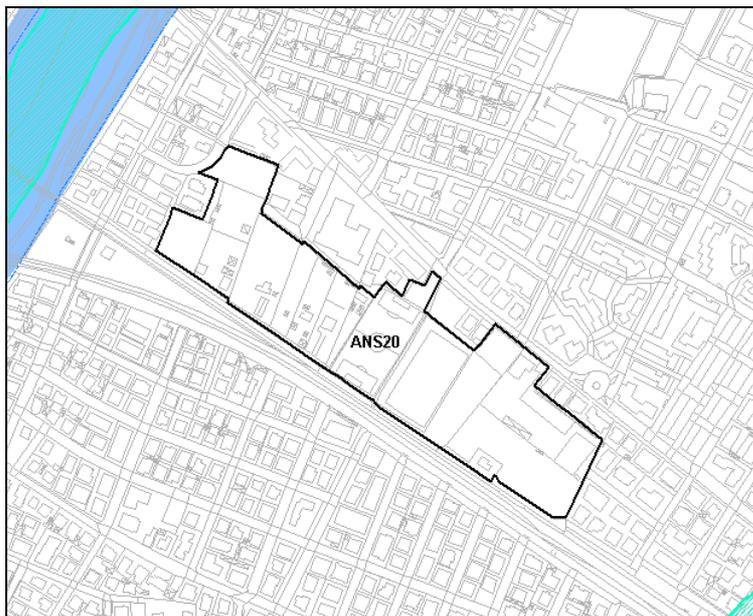
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE

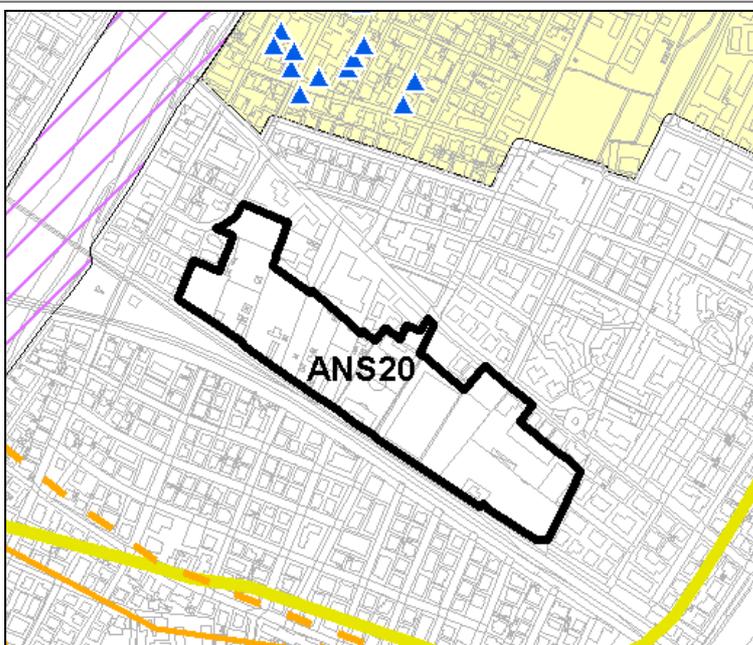


Non sono presenti vincoli o elementi di tutela appartenenti al sistema idrogeologico, che interferiscono con l'areale in oggetto

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

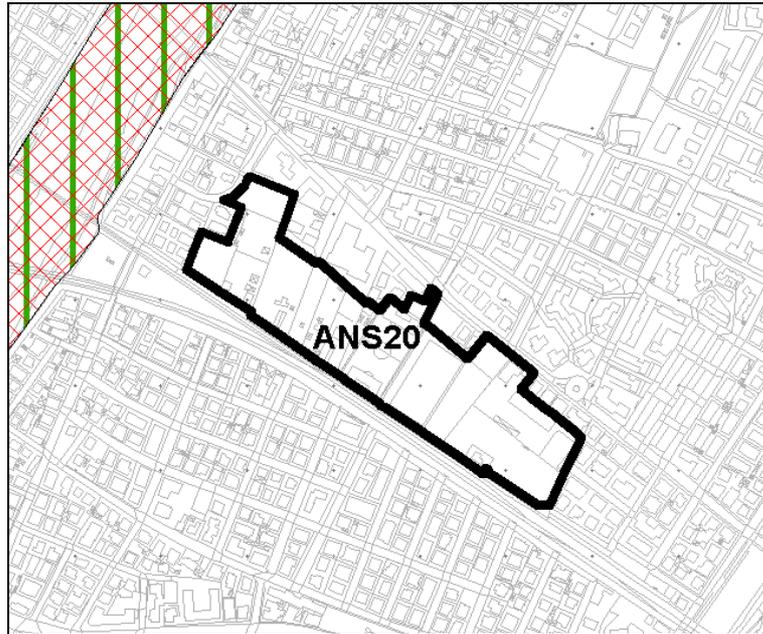
L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



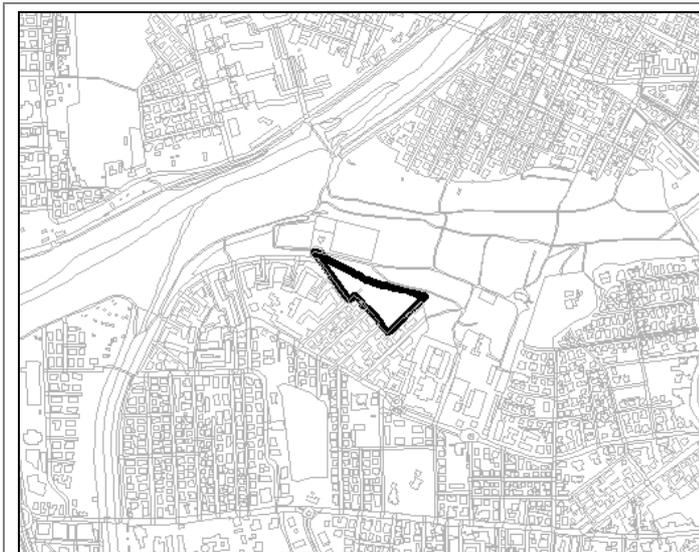
Non sono presenti sull'areale vincoli o elementi di tutela del sistema paesaggistico e storico-architettonico.

## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



Non sono presenti sull'areale vincoli o elementi di tutela del sistema naturale e delle reti ecologiche.

## AREALE ANS21



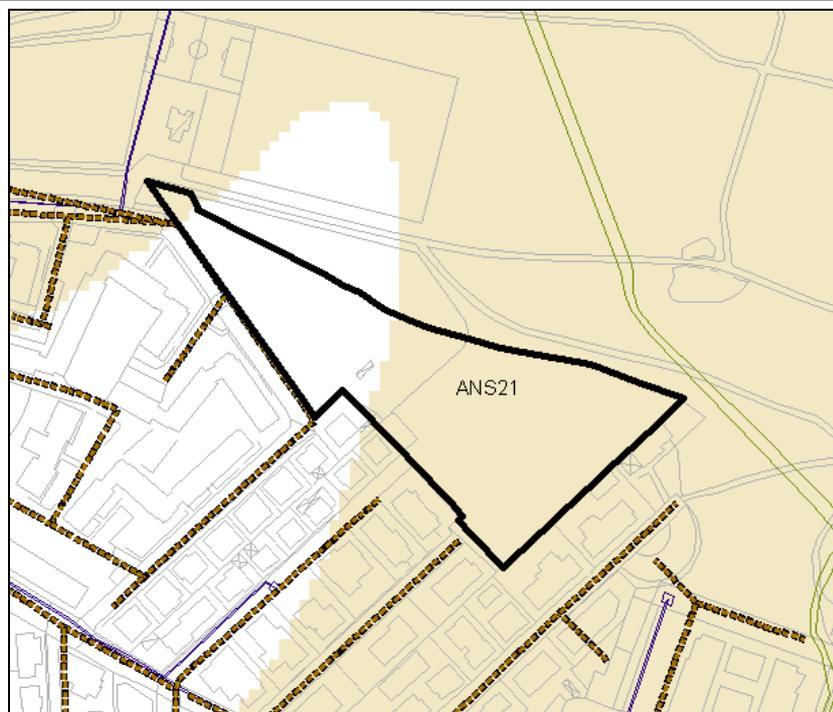
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è nella parte occidentale della periferia di Rimini, a ridosso del Parco XXV Aprile, in affaccio su Via Argelli.

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale di sviluppo indicato come ANS.C, appare come naturale estensione del vicino Parco XXV Aprile e la sua in edificabilità risponde coerentemente alle esigenze del contesto urbano entro cui si trova.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale risulta inserito in una zona urbana servita da una rete viaria di quartiere, caratterizzata quindi da piccoli e brevi assi di collegamento interno.

### 4. ELEMENTI ANTROPICI



#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Sull'areale non insistono elementi di vincolo o tutela antropici

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui margini si attesta l'ANS21.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

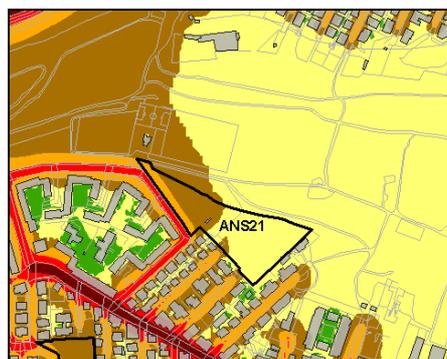
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna all'areale in esame la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva

simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno
- da 40 a 50dBA di periodo notturno
- 

**Il clima acustico di scenario futuro:**

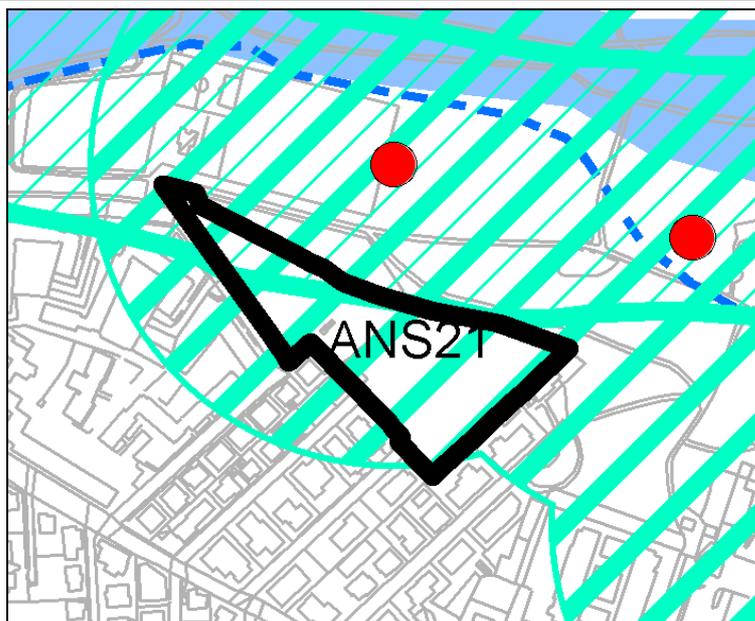
In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA.

**5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**



L'intero areale è interessato dalle aree di rispetto pozzi relative la campo pozzi del Parco del Marecchia.

Inoltre la porzione superiore interferisce con l'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo del Marecchia.

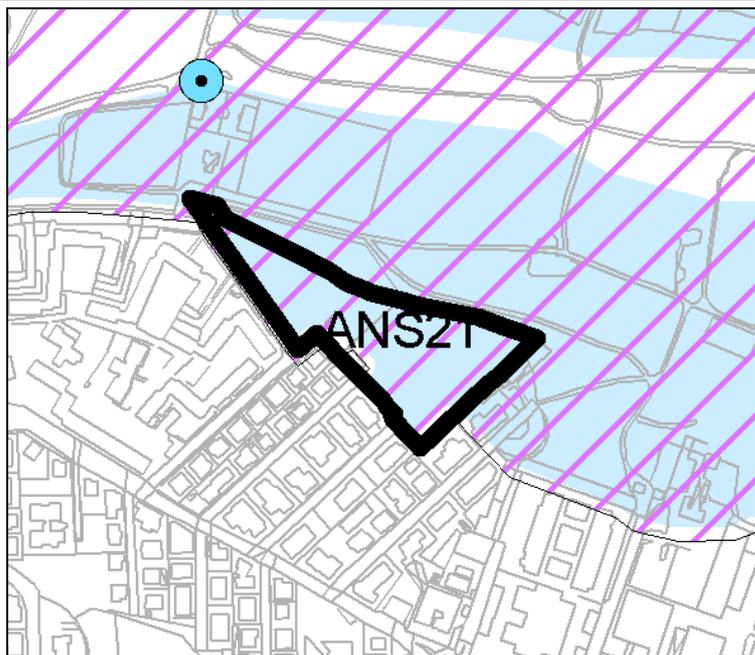
La natura del ambito non determina condizionamenti vista la mancanza di previsioni insediative.

In funzione degli interventi eseguibili, sarà comunque necessario mantenere l'invarianza idraulica delle superfici coinvolte, prestando attenzione inoltre a non determinare contaminazioni dei suoli e delle acque sotterranee.

**5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Non sono previsti interventi tali da richiedere ulteriori analisi di terzo livello.

### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'ANS21 è totalmente inserito nell'areale relativo alle "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", di cui all'art. 5.4 e in quello relativo alla fascia appartenente ai "Varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare".

La natura del ambito non determina condizionamenti vista la mancanza di previsioni insediative.

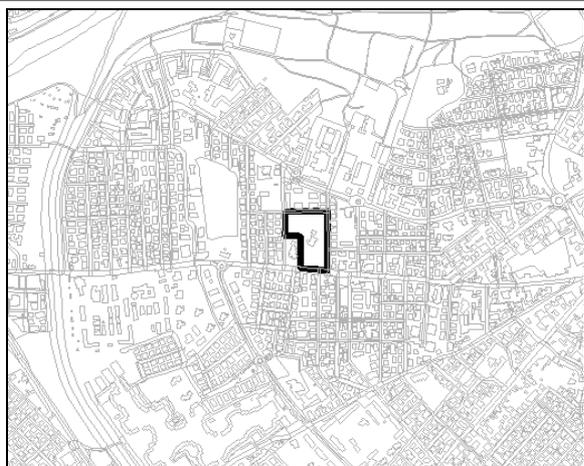
Ad ogni modo, gli interventi che verranno realizzati su questo areale dovranno essere pensati per dare continuità e maggior valorizzazione al vicino ambito fluviale del Marecchia e al Parco XXV Aprile.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine, oltre a rimarcare la presenza del vincolo relativo alla zona di tutela dei caratteri ambientali del Fiume Marecchia, mostra anche la presenza della tutela relativa al corridoio ecologico di importanza regionale relativo sempre al

	<p>suddetto corso d'acqua.</p> <p>La natura del ambito non determina condizionamenti vista la mancanza di previsioni insediative.</p> <p>Come per il tema del paesaggio, gli interventi che verranno realizzati sull'ANS21, dovranno determinare un potenziamento ed un miglioramento delle funzione ecologiche dell'area fluviale e verde interessata.</p>
--	---



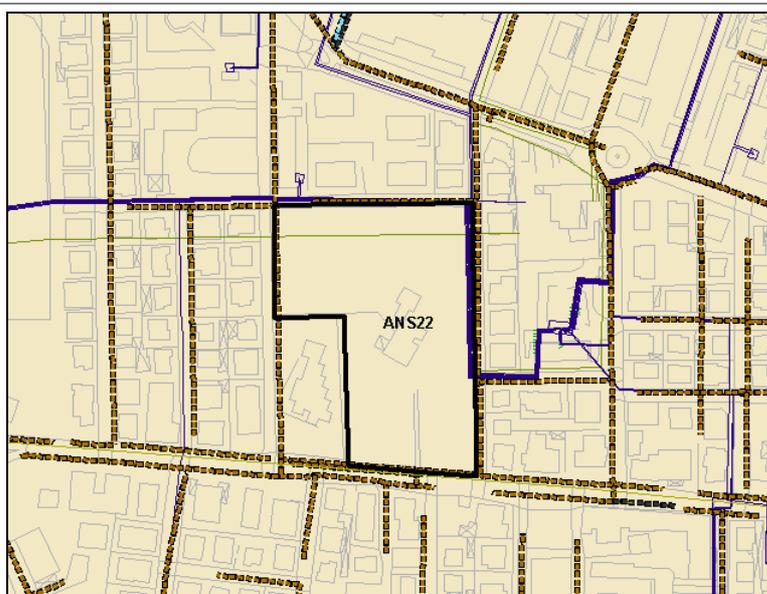
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Petruzzi e la via Marecchiese.

L'areale ANS22 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS22 è ben inserito nel territorio urbano di Rimini, a poca distanza dal centro storico, in un contesto prettamente residenziale. L'inserimento quindi di questo ambito caratterizzato dalla predominanza delle dotazioni territoriali, risulta pienamente coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 33 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>In funzione delle dimensioni e dell'utilizzo prevalente di questo areale, non si configurano particolari sovraccarichi alla rete stradale che è comunque caratterizzata da strade interne di quartiere e dalla sola Via Marecchiese come asse di attraversamento e collegamento principale con il territorio extra-urbano.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



**4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**

Non vi sono elementi di interesse sull'area individuata.  
Per i due ambiti non vi sono condizionamenti dovuti a infrastrutture o elementi antropici.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si inserisce nell'urbanizzato denso di Rimini e ha di conseguenza accesso e facilità di collegamento alle reti tecnologiche esistenti inoltre, le dimensioni e la prevalente destinazione a dotazioni territoriali di questo ambito non pone particolari emergenze da questo punto di vista.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

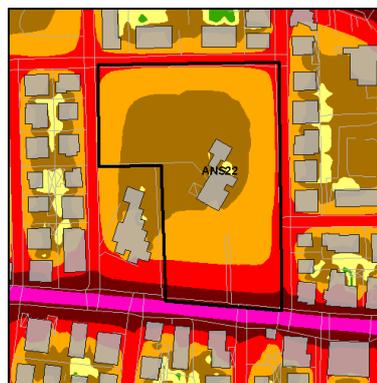
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS22, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno, con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55-60dBA nei pressi della via Marecchiese in riferimento al periodo notturno.

**L'areale parrebbe quindi presentare qualche criticità acustica, in prossimità delle vicine arterie stradali.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la via Marecchiese, Petruzzi, Nataloni, Codazzi in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS22 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

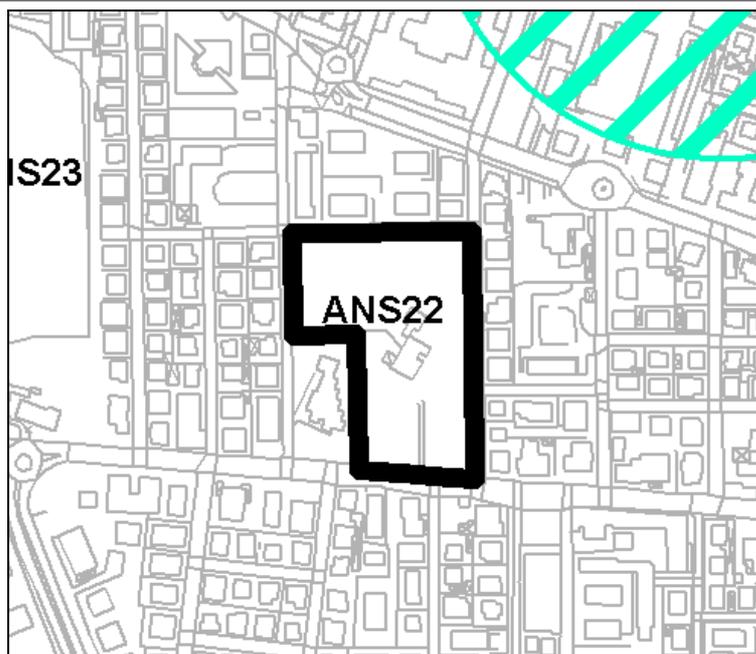
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto

## 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE

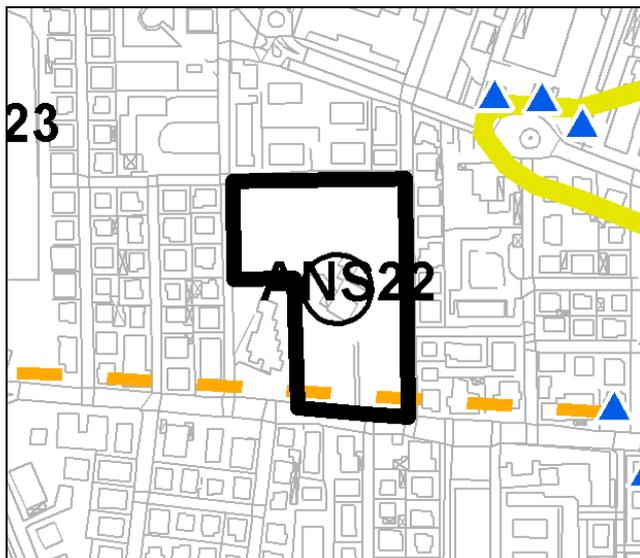


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto, è interessato da due elementi appartenenti al sistema paesaggistico e culturale-architettonico.

Al centro dell'area è visibile un oggetto definito come "edificio o complesso isolato di interesse storico, ambientale e paesaggistico".

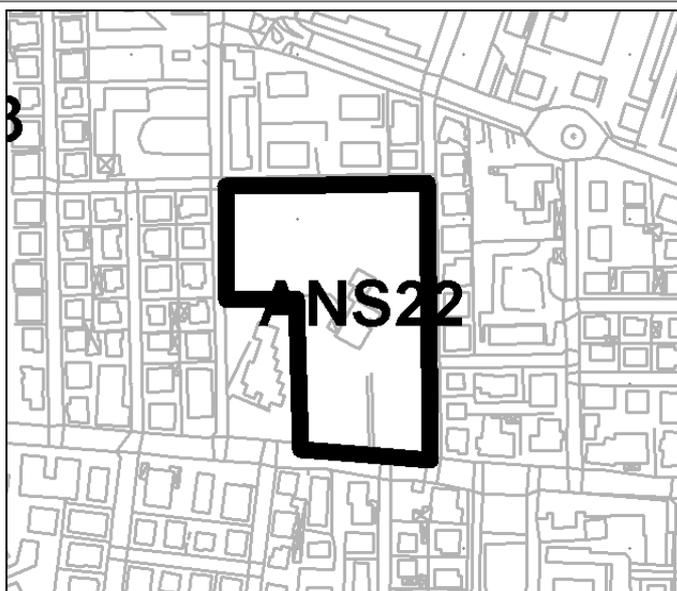
Il secondo elemento è una strada storica extraurbana che tocca nella parte sud il confine del comparto.

Questo secondo elemento è in realtà un'incoerenza di tipo grafico, l'areale in oggetto in effetti non andrà ad interessare tale ambito stradale.

I vincoli in oggetto sono comunque elementi condizionanti a livello normativo.

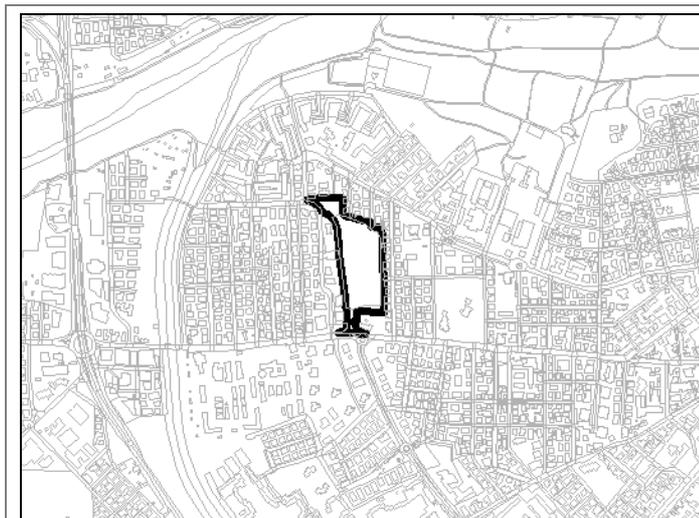
Per quel che riguarda l'edificio storico, andrà coerentemente valutata la sua oggettiva rilevanza in accordo con la Soprintendenza per i beni architettonici.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



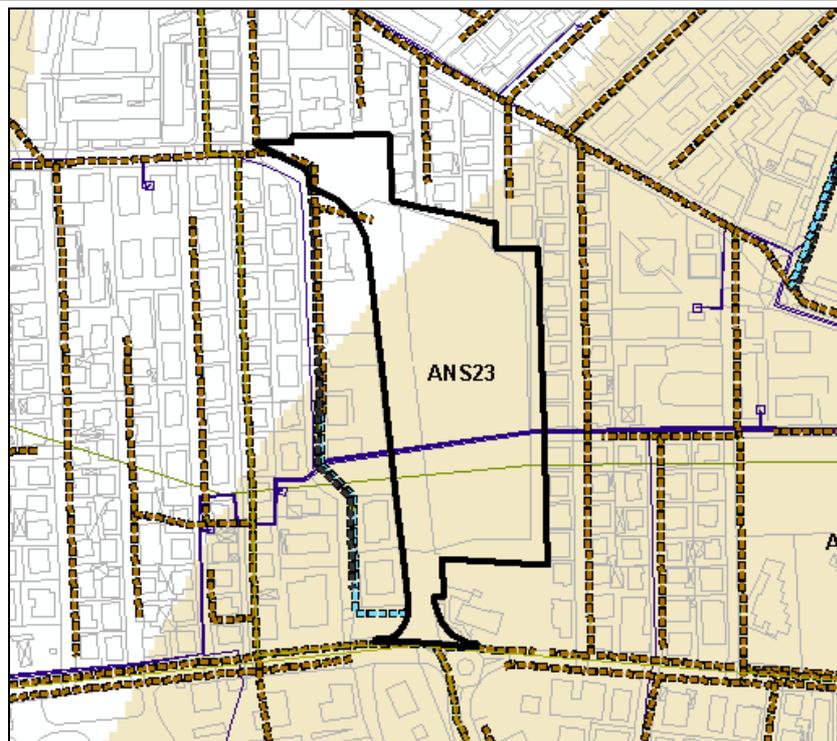
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Campana e la via Marecchiese.

L'areale ANS23 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS23 è ben inserito nel territorio urbano di Rimini, a poca distanza dal centro storico, in un contesto prettamente residenziale. L'inserimento quindi di questo ambito caratterizzato dalla predominanza delle dotazioni territoriali, risulta pienamente coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 59 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>In funzione delle dimensioni e dell'utilizzo prevalente di questo areale, non si configurano particolari sovraccarichi alla rete stradale che è comunque caratterizzata da strade interne di quartiere, dalla Via Marecchiese e da Via Marzabotto, che proseguendo si innesta su Viale della Repubblica e sulla SS16, come assi di attraversamento e collegamento principale con il territorio extra-urbano.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi di interesse sull'area individuata.

Per i due ambiti non vi sono condizionamenti dovuti a infrastrutture o elementi antropici.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si inserisce nell'urbanizzato denso di Rimini e ha di conseguenza accesso e facilità di collegamento alle reti tecnologiche esistenti inoltre, la prevalente destinazione a dotazioni territoriali di questo ambito non pone particolari emergenze da questo punto di vista.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

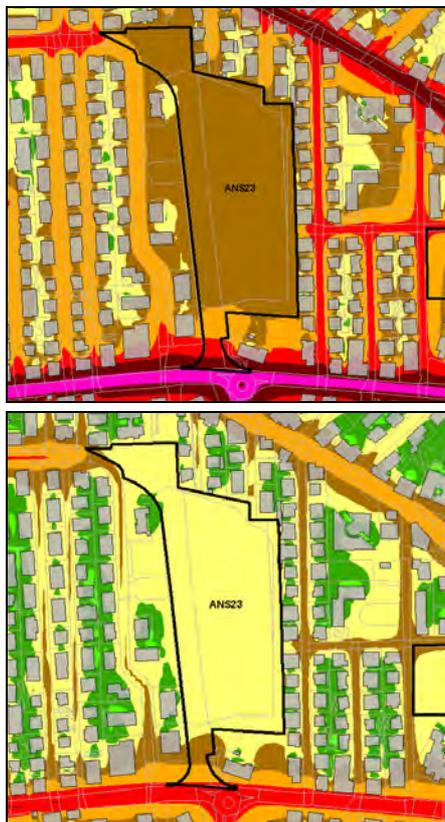
##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS23, in prima ipotesi, la III classe

acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Light orange	50 < Leq ≤ 55
Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno, con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55-60dBA nei pressi della via Marecchiese

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza alla via Marecchiese. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, molto distante dal presente areale non ne condiziona l'edificabilità.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da

traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS23 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### ***5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE***

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

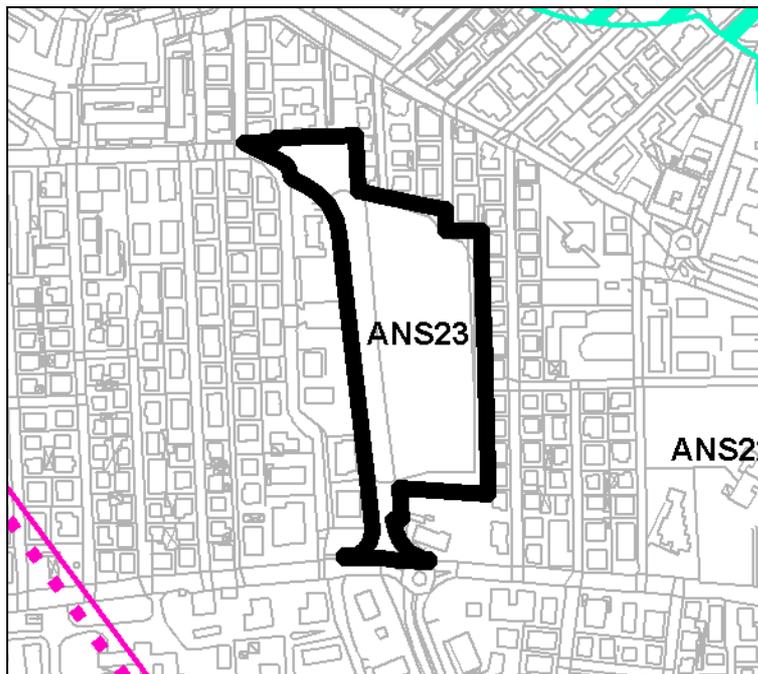
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE

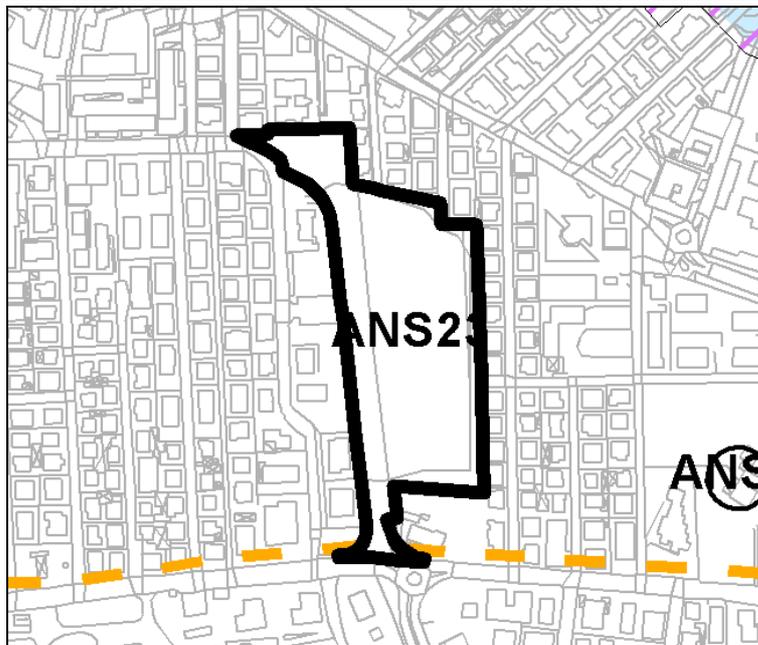


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

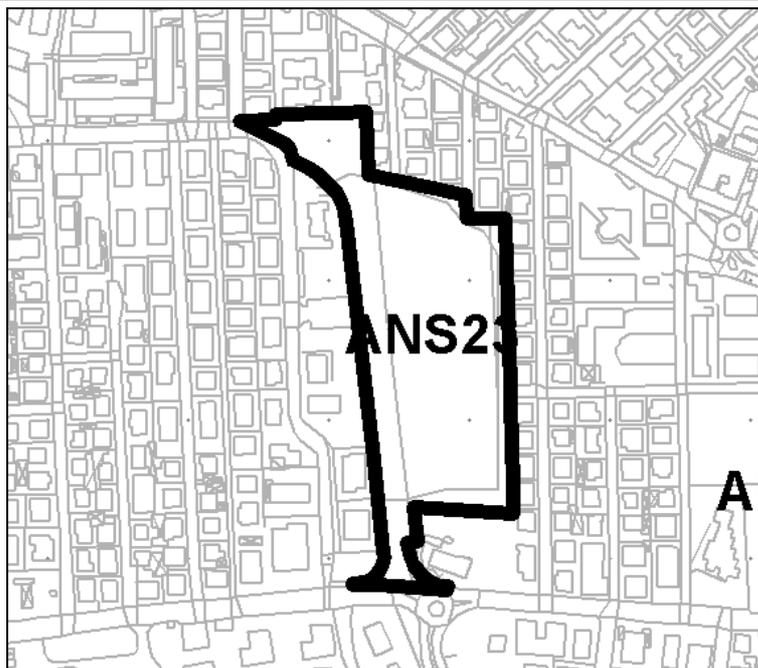
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale appare interessato da una strada storica extraurbana che tocca nella parte sud il confine del comparto.

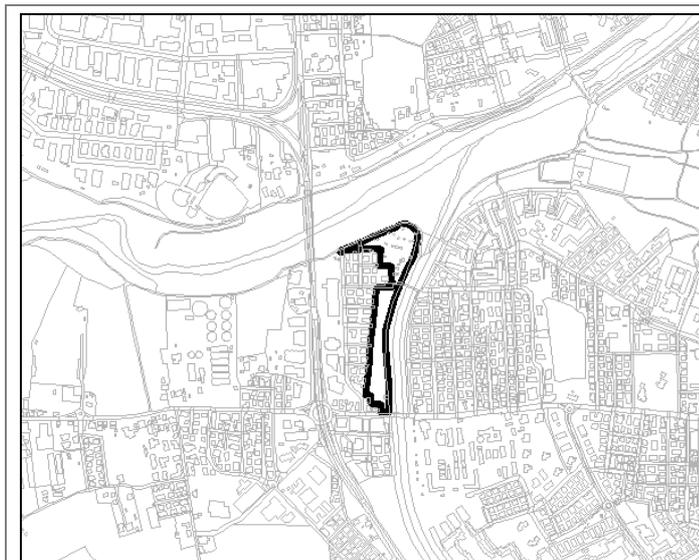
Questo elemento è in realtà un'incoerenza di tipo grafico, l'areale in oggetto in effetti non andrà ad interessare tale ambito stradale.

## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non conflige con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



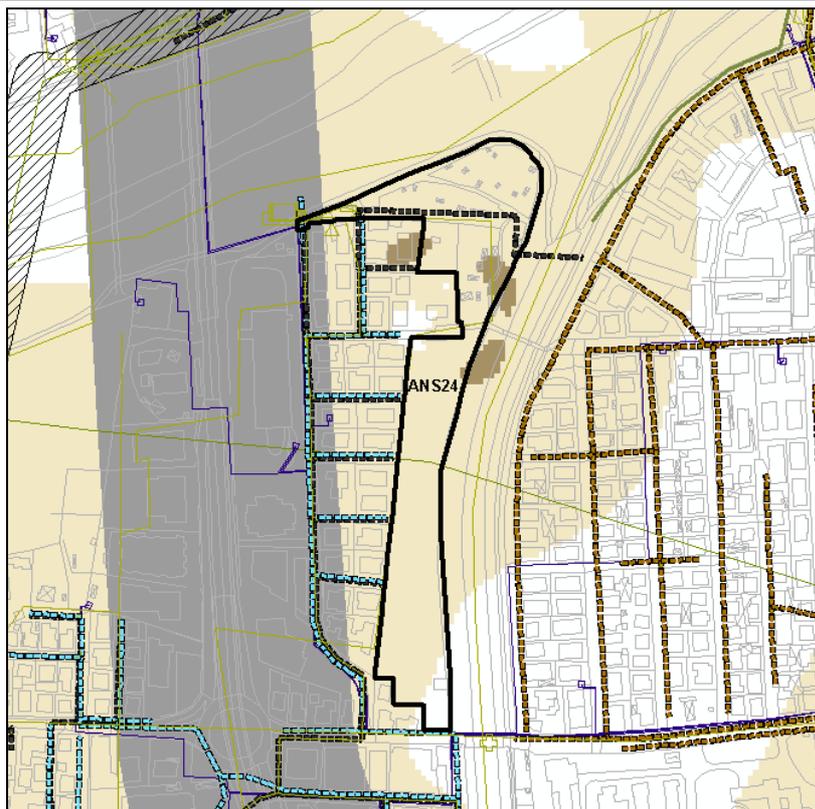
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Campana e la via Marecchiese.

L'areale ANS24 è un è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale risulta essere ad oggi, un'area relittuale con caratteristiche prevalentemente rurali, all'interno di quello che è ormai l'urbanizzato denso di Rimini. La situazione attuale è quindi una situazione di incoerenza urbanistica che verrà normalizzata mediante le previsioni contenute nel PSC e nei successivi strumenti attuativi.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 67 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è inserito in un ambito piuttosto chiuso, ad est il canale che si congiunge con il Fiume Marecchia e a nord il fiume stesso. Ciò nonostante, l'ambito può avvalersi dai punti di vista viabilistico della vicina Via Marecchiese e della SS16.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito in oggetto non presenta particolari condizionamenti dal punto di vista delle infrastrutture e degli elementi antropici.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'ANS24 è inserito in un contesto urbano e pertanto può facilmente connettersi alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS24, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno; per gran parte dell'areale con punte di 65dBA nei pressi di via Marechiese
- da 45 a 50dBA di periodo notturno, per gran parte dell'areale e da 50 a 55dBA per le zone dell'areale più prossime alle strade via Marechiese e la SS16
- 

**L'areale parrebbe quindi presentare delle criticità acustiche legate al rumore prodotto da traffico veicolare.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare alle criticità presenti nel periodo diurno, prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la via Marechiese in particolare) e, in riferimento alle criticità presenti nel periodo notturno seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di

piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale l'ANS24 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche criticità soprattutto in riferimento al periodo notturno, superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale, come ad esempio con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### ***5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE***

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una piccolissima porzione dello stesso. La dimensione dello stesso e il fatto che solo una sua piccola porzione ricade all'interno della fascia di prima, consente di superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

#### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

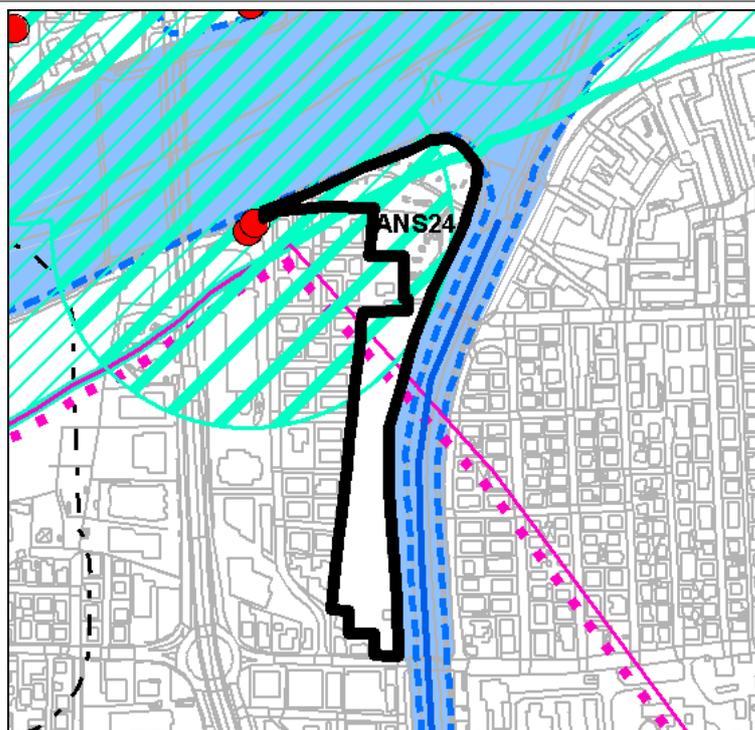
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### **5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**



Su questo comparto insistono diversi vincoli e tutele relative ai caratteri idrogeologici del territorio.

Su una buona parte del comparto insiste l'area di ricarica indiretta della falda, denominata ARI, di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

La parte nord del comparto è interessata dall'area di rispetto di un vicino pozzo.

Ed infine, una piccola porzione del comparto è dentro all'area della falda idrogeologicamente connessa con l'alveo.

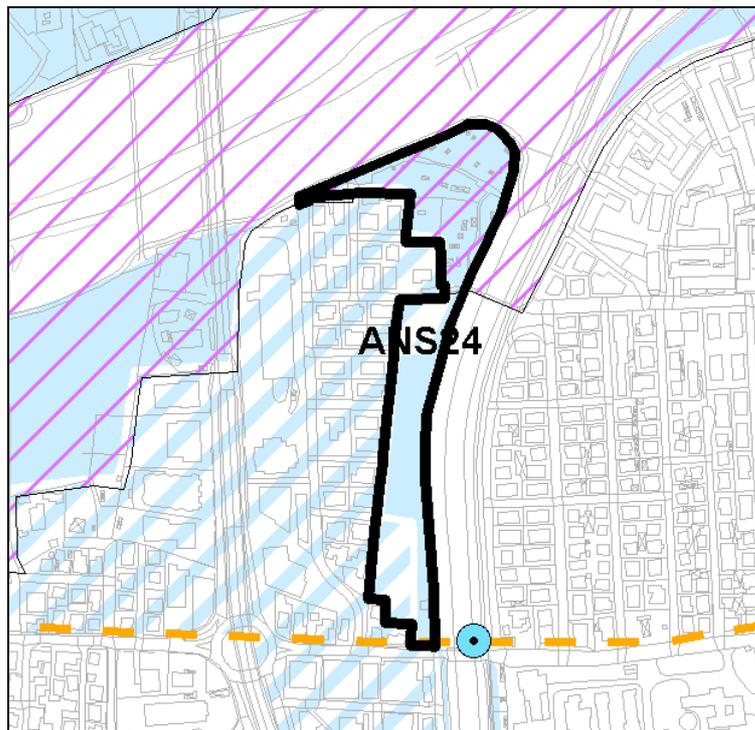
Inoltre sulla parte nord del comparto, transito il tracciato di un paleoalveo.

L'insieme dei vincoli presenti impone di considerare questi elementi come fortemente condizionanti se non escludenti, le previsioni insediative, quantomeno sulla porzione di areale interessata dai vincoli.

### **5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE

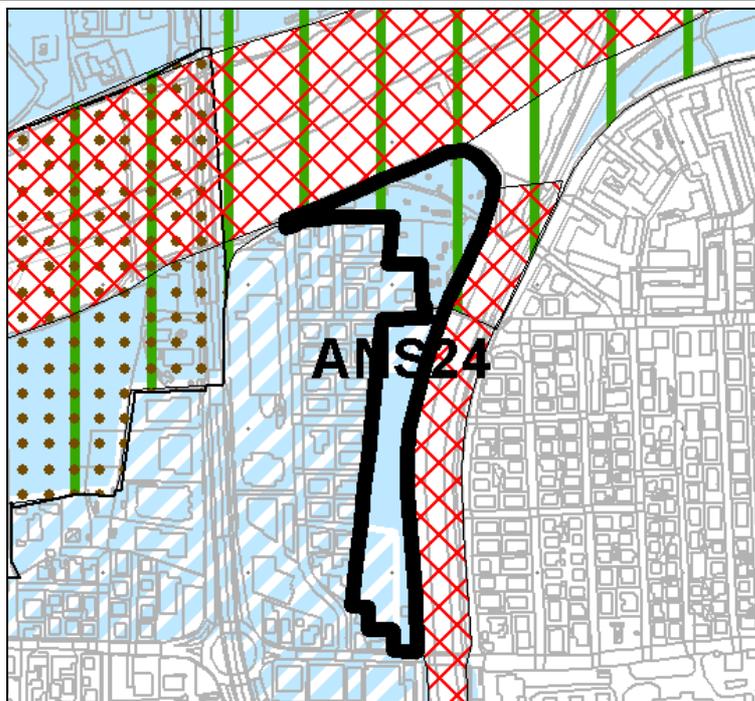


L'intero comparto è ricompreso nella zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.

Inoltre la porzione nord del comparto è interessata da un elemento definito come "varco a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare".

Questi vincoli, sono escludenti per qualsiasi intervento insediativo.

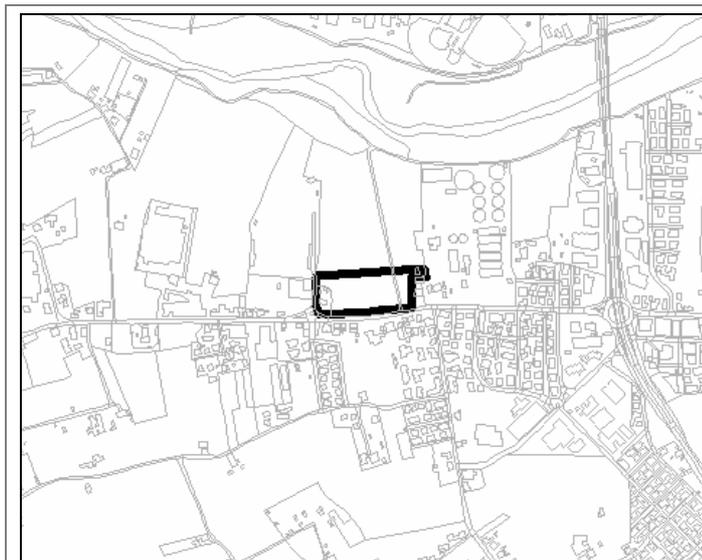
### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'areale in oggetto, è interessato nella sua interezza dall'elemento di tutela relativo alla "zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", già riportato nel precedente riquadro.

	<p>Nella sua parte settentrionale, si osserva la presenza dell'areale relativo ad un'area di collegamento ecologico di rilevanza regionale.</p> <p>La tipologia di tutele presenti sul comparto è di tipo escludente per qualunque previsione insediativa, inoltre è da segnalare la presenza sul confine orientale dell'ambito ANS.B, di un' "Area compromessa dei fiumi per progressiva perdita dei caratteri identitari", ulteriore elemento di cui tener comunque conto nello sviluppo dell'ambito in oggetto.</p> <p>In relazione alla presenza della area fluviale compromessa ad est del comparto, la definizione di politiche di sviluppo per questo areale potrebbe essere una buona occasione per definire in un unico intervento omogeneo la riqualificazione dell'ambito fluviale e la realizzazione di dotazioni territoriali che rendano fruibile e esteticamente piacevole l'ambito spondale su cui è localizzato l'ANS24.</p>
--	---

## AREALE ANS25



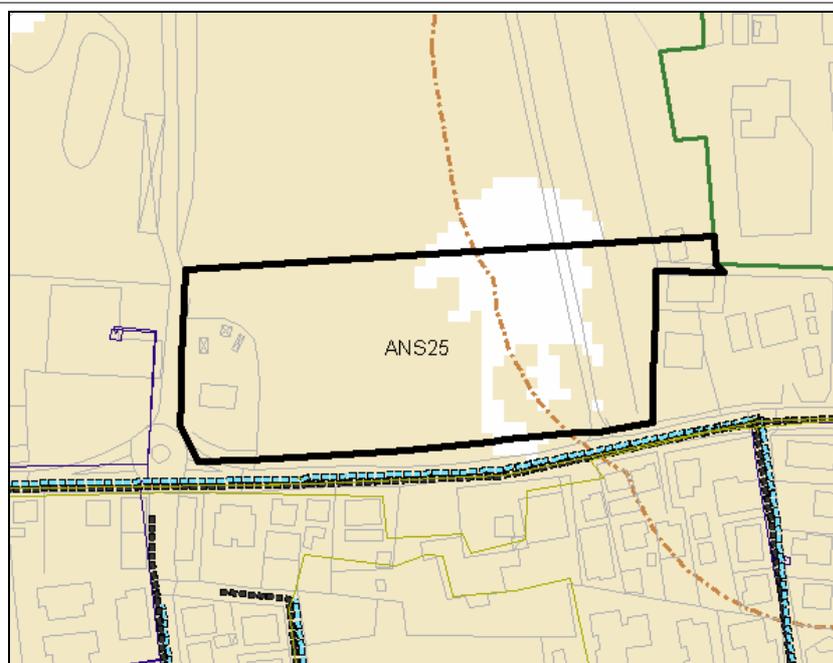
### Descrizione e localizzazione ambito

L'ANS25 si colloca a sinistra del depuratore di Rimini, in affaccio sulla Strada Statale Marecchiese.

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Questo areale si colloca in prossimità dell'ambito fluviale del Fiume Marecchia e a lato del depuratore, risulta pertanto corretta e coerente la caratterizzazione ad ANS_C dell'ambito di sviluppo in oggetto.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'areale è ben garantita dalla strada Statale Marecchiese su cui si affaccia l'ANS25.

### 4. ELEMENTI ANTROPICI



#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'areale è parzialmente interessato dalla fascia di inedificabilità assoluta del confinante depuratore di Rimini.

All'interno di tale vincolo non sono consentite previsioni insediative che

comunque non sono previste per questo tipo di ambito di espansione.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui margini si attesta l'ANS25.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

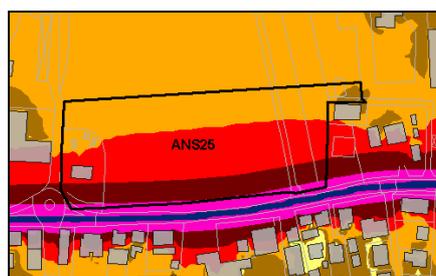
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna a parte dell'areale la III classe acustica alla restante parte la IV classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.

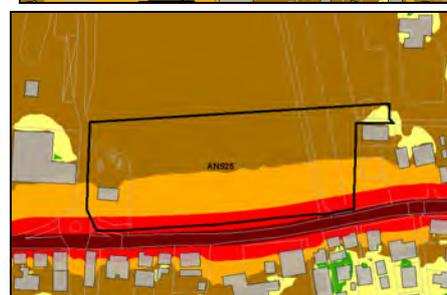


#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

#### Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota

di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65dBA di periodo diurno con punte di 65-70dBA in prossimità della via Marecchiese
- da 50 a 60dBA di periodo notturno con punte di 65dBA in prossimità della via Marecchiese
- 

**Il clima acustico di scenario futuro:**

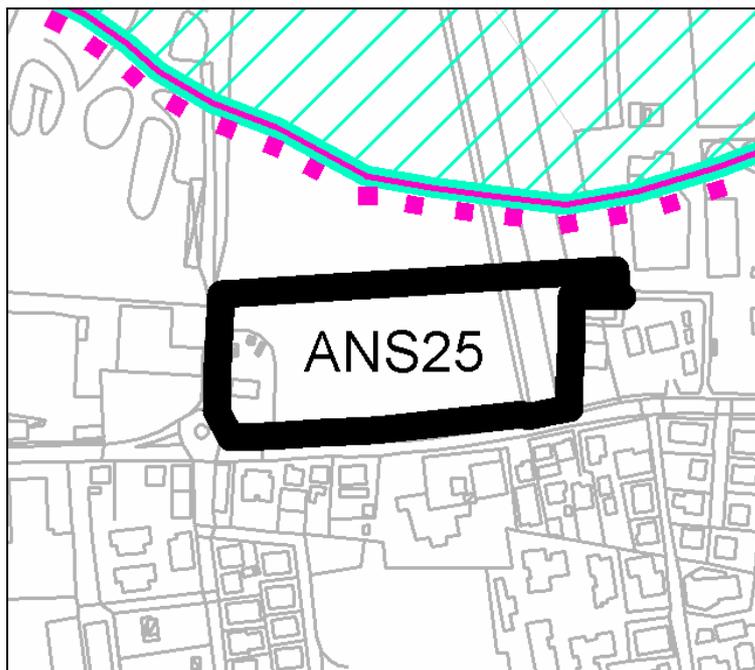
In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04).

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA.

**5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**

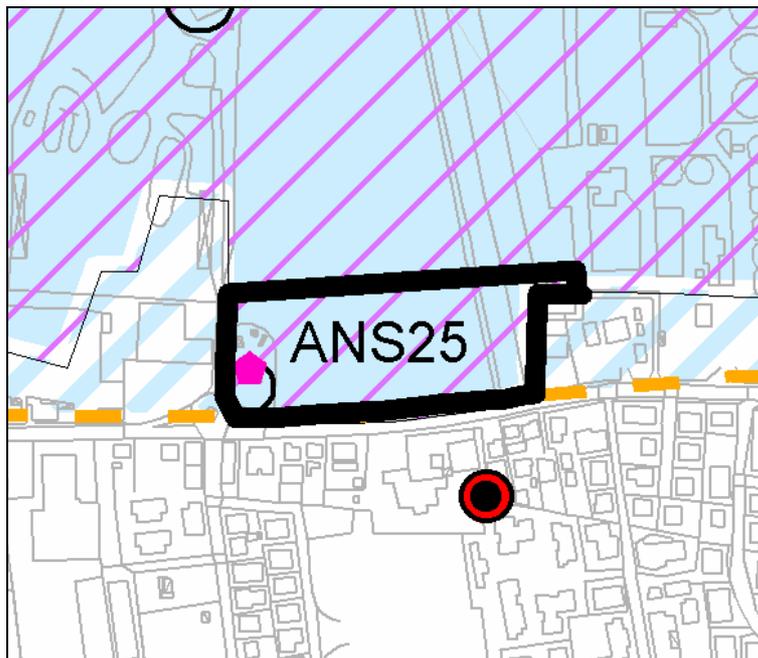


L'areale è completamente inserito nella zona di ricarica indiretta della falda, pertanto, sebbene non siano previste espansioni insediative all'interno dell'ambito, gli interventi che potranno essere attuati al suo interno dovranno prevedere il mantenimento dell'invarianza idraulica dei suoli coinvolti.

**5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Non sono previsti interventi tali da richiedere ulteriori analisi di terzo livello.

## 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



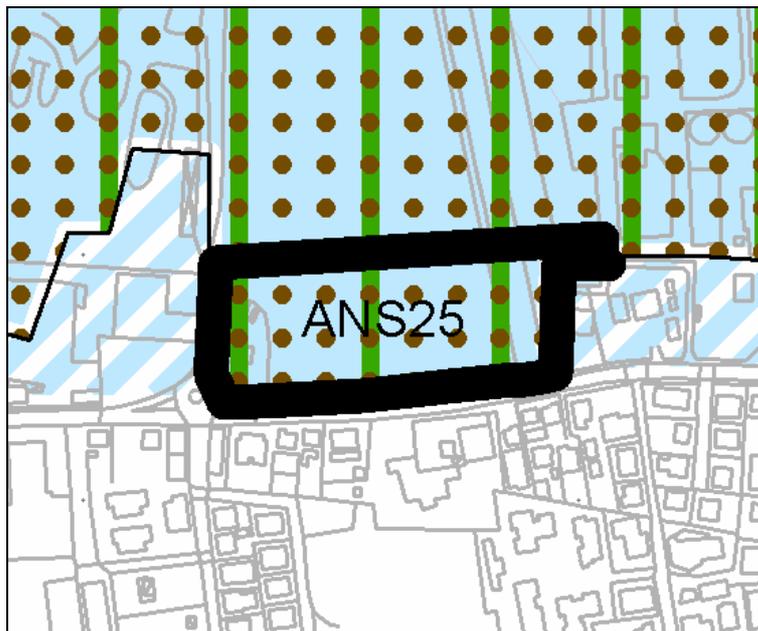
L'areale interferisce con diversi elementi di interesse paesaggistico e storico-architettonico.

In primo luogo esso si trova all'interno dell'area di tutela dei caratteri ambientali relativi al Fiume Marecchia, di cui all'art. 5.4 del PTCP. L'estensione di questa interferenza vale anche per un altro elemento, ovvero il vincolo relativo ai "varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare".

Infine, sull'angolo a sudovest dell'areale è presente una corte colonica, tutelata in quanto appartenente al tessuto storico rurale e in quanto edificio di interesse storico ambientale e paesaggistico.

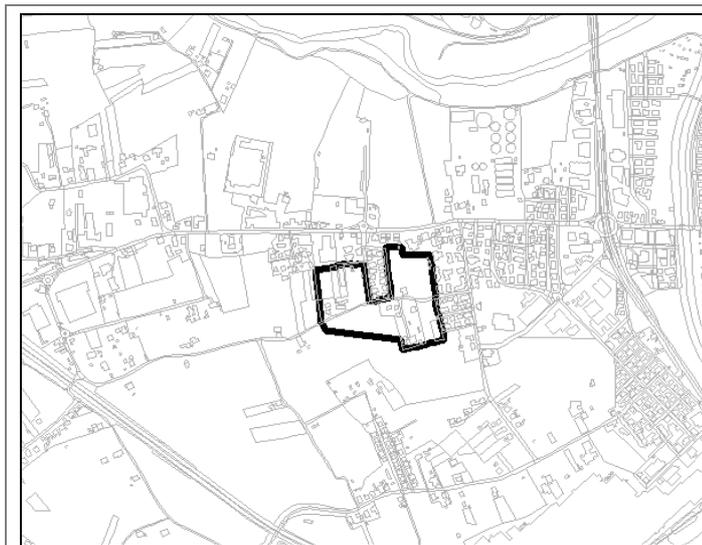
Questi elementi di vincolo non possono ovviamente pesare su previsioni insediative non consentite all'interno di questo ANS, ad ogni modo è opportuno definire interventi che consentano anche a questo areale di riconnettersi con il corridoio paesaggistico rappresentato dal Torrente Marecchia salvaguardando peraltro l'invarianza idraulica dei suoli interessati.

## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



Oltre all'area di tutela dei caratteri ambientali del Fiume Marecchia, già vista nel precedente riquadro, l'ANS25 ricade all'interno della fascia relativa al corridoio ecologico regionale rappresentato dal corso e dai terrazzi del Fiume Marecchia e all'areale relativo alle aree meritevoli di tutela ai sensi delle categorie della L.R. 6/05.

Come detto precedentemente, questi vincoli non vanno a pesare su espansioni insediative non previste all'interno dell'ANS25 ma, come per gli elementi paesaggistici, dovranno essere previsti interventi di riconnessione di questo areale con l'ambito del Marecchia, in modo da valorizzare e potenziare le funzioni di corridoio ecologico del medesimo fiume.



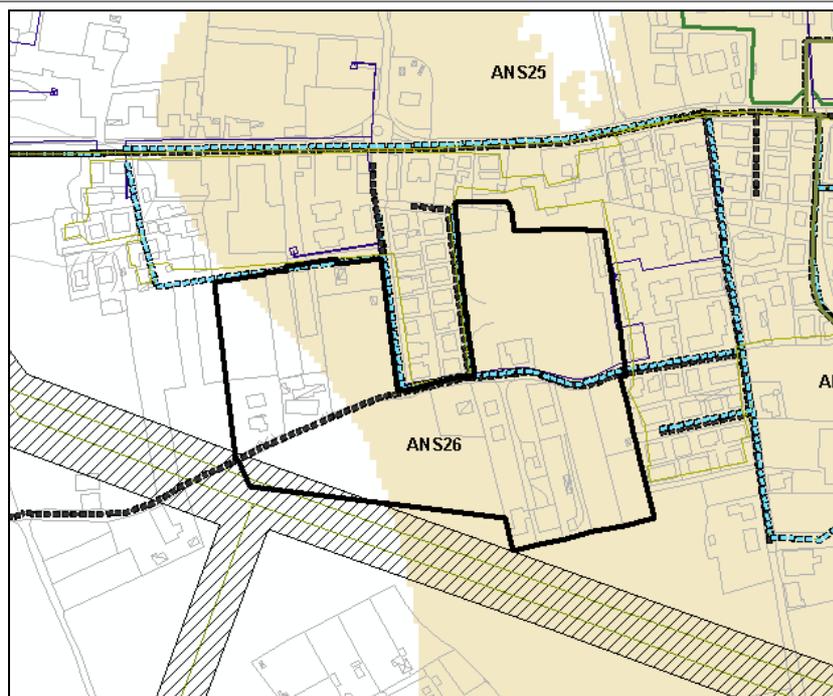
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è localizzato tra la via Marecchiese (a una distanza di circa 100m,dal confine nord dell'areale) e la via Secchiano.

L'areale ANS26 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ambito in oggetto è inserito in un contesto periurbano caratterizzato in senso maggioritario da aree agricole tranne che una fascia densamente urbanizzata a ridosso della Via Marecchiese. Le previsioni insediative definite dal PSC per questo areale, sono quindi coerenti con un disegno di espansione e sviluppo residenziale della periferia di Rimini. Da non dimenticare però l'adeguamento delle dotazioni territoriali, delle reti tecnologiche ed alla presenza e accessibilità ai servizi per il cittadino.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 672 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è strettamente connesso con la Via Marecchiese ed è a poca distanza dalla SS16. Internamente all'areale individuato è già presente una rete di strade, molte delle quali bianche, che forniscono già una prima traccia di viabilità interna, da potenziare e adeguare in funzione della realizzazione delle previsioni insediative.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

L'immagine mostra come il comparto non sia interessato da alcun vincolo o tutela, a parte un piccolo angolino a sudovest, su cui transita la fascia di protezione di un elettrodotto a 132 kV. Questo vincolo è comunque indicativo, dal momento che la nuova normativa in materia di inquinamento elettromagnetico, individua delle distanze di prima approssimazione da calcolarsi caso per caso.

E' presente quindi, su quella piccola porzione di comparto, un elemento da considerarsi fortemente condizionante per le previsioni insediative; esternamente ad esso non esistono elementi condizionanti.

Rispetto alla risoluzione della problematica relativa alla fascia di rispetto individuata, si possono definire le seguenti possibilità: disposizione degli edifici internamente all'ambito tale da evitare contatti con la fascia di rispetto, interrimento dell'elettrodotto o suo spostamento.

##### *4.2 RETI TECNOLOGICHE*

L'areale, sebbene piuttosto ampio e attualmente inserito in un contesto urbano che determina una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

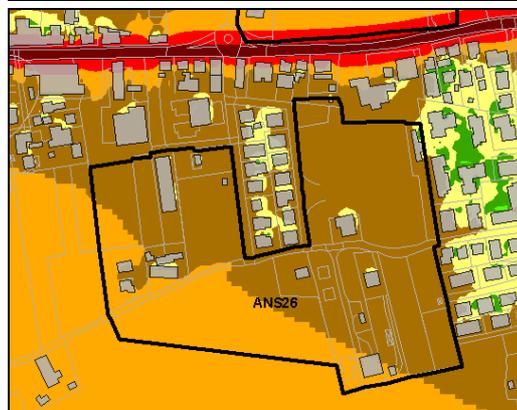
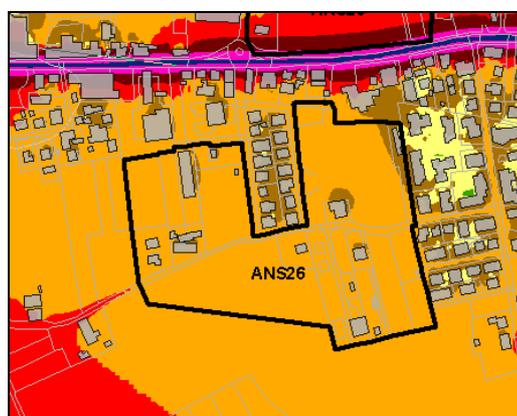
Vista l'ampiezza dell'areale, da valutare l'efficienza e la sufficienza delle reti esistenti rispetto all'ulteriore carico previsto.

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS26, in prima ipotesi, la III classe acustica. In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva

simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60dBA di periodo diurno per l'intero areale in esame
- da 50 a 55dBA di periodo notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA per la porzione sud ovest dell'areale

**L'areale parrebbe quindi presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

a mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS26 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

## 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

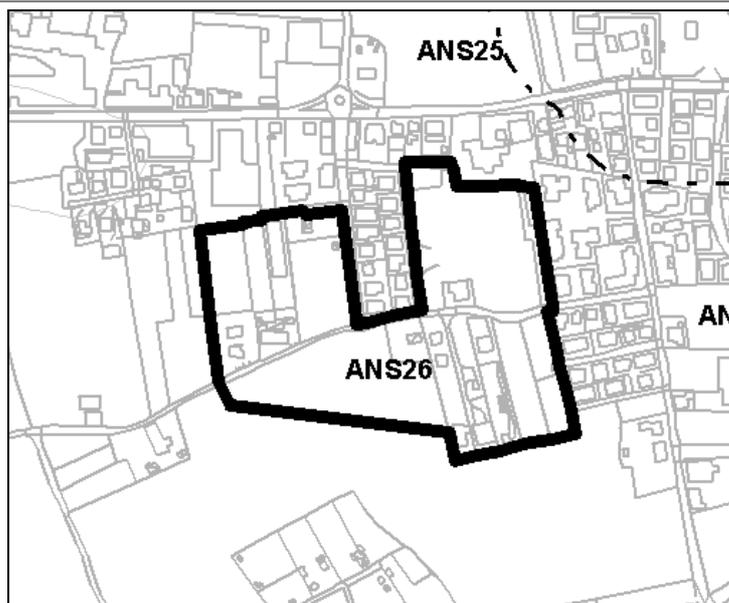
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

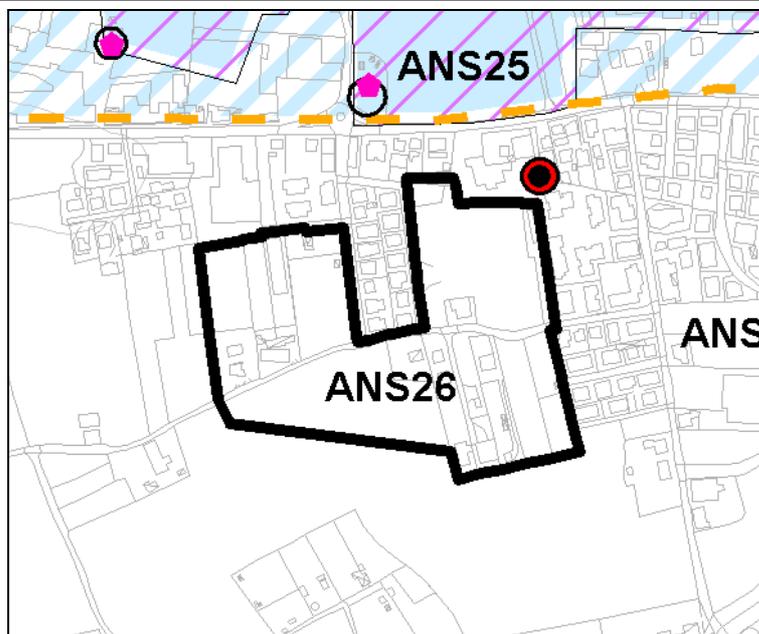
L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

#### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

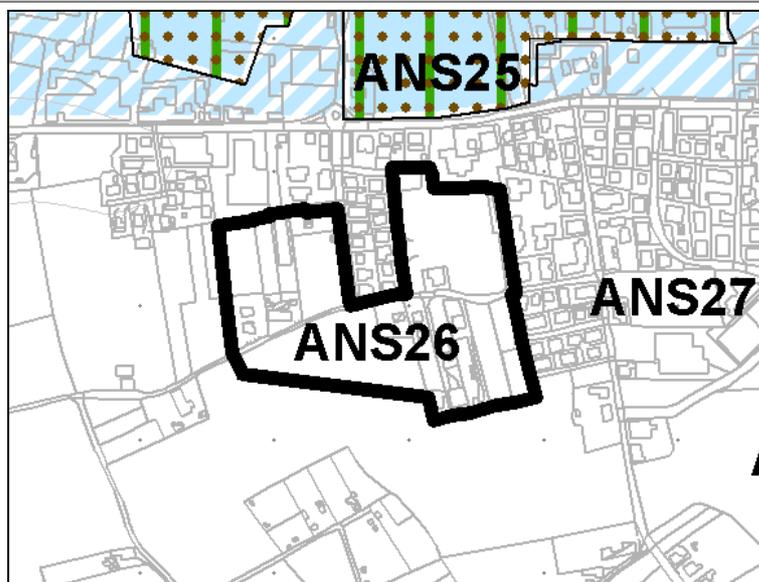
#### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

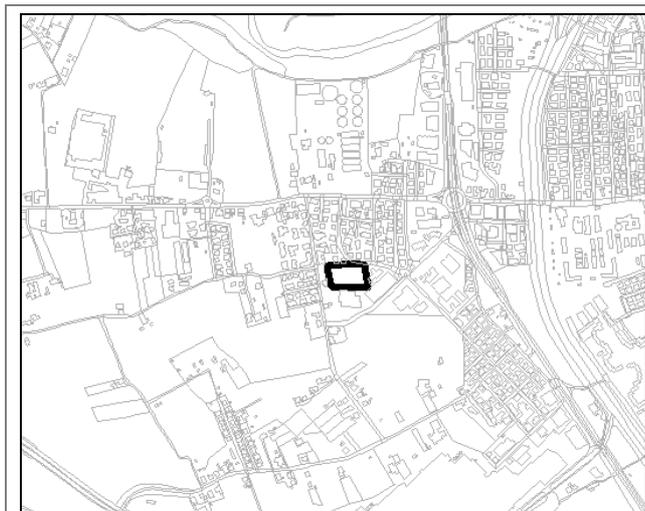
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relativi alla rete ecologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



**Descrizione e localizzazione ambito**

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Villagrande e della via San Leo.

L'areale ANS27 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS27 appare oggi come una piccola area incolta ed abbandonata interclusa nel tessuto urbano esistente. Dalle immagini satellitari è già possibile individuare nei pressi dell'areale un certo livello di attività cantieristiche.</p> <p>La previsione di un ambito prevalentemente per dotazioni territoriali in un contesto di questo tipo è certamente coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 13 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è in posizione defilata e interna, in affaccio a Via San Leo e Via Villagrande. A poca distanza sono comunque raggiungibili sia la Via Marechiese che la SS16.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.</p> <p>Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

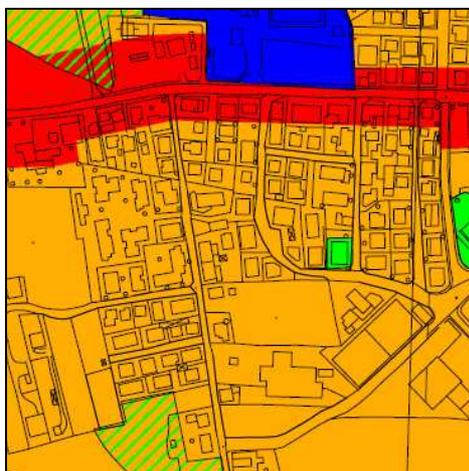
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza è presumibile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

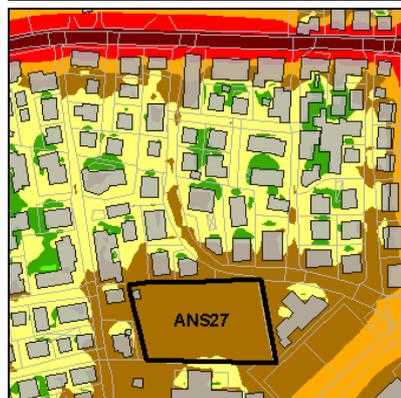
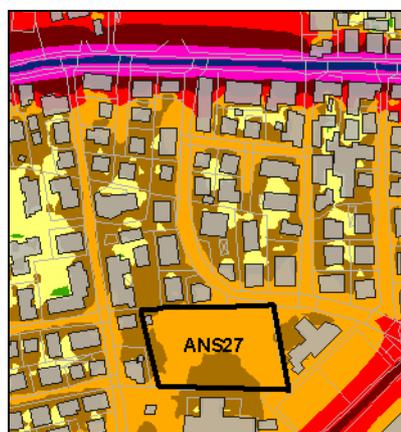
### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS27, in prima ipotesi, la III classe acustica. In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60dBA di periodo diurno
- da 50 a 55dBA di periodo notturno

**L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona.

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS27 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

#### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

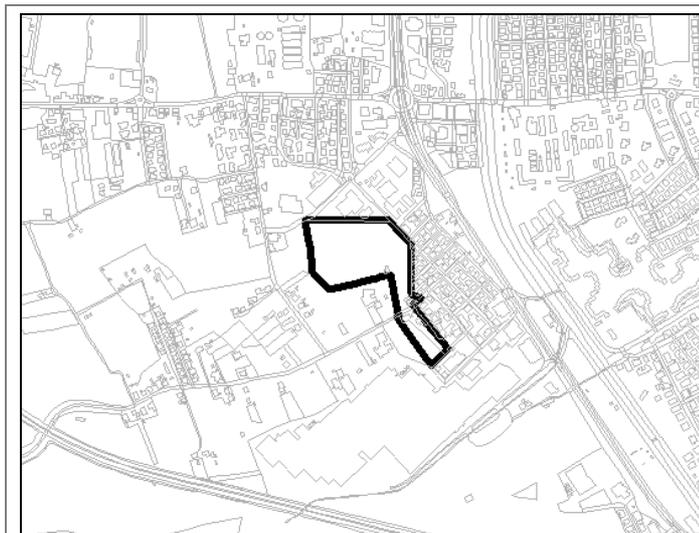
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse naturalistico e relativi alla rete ecologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



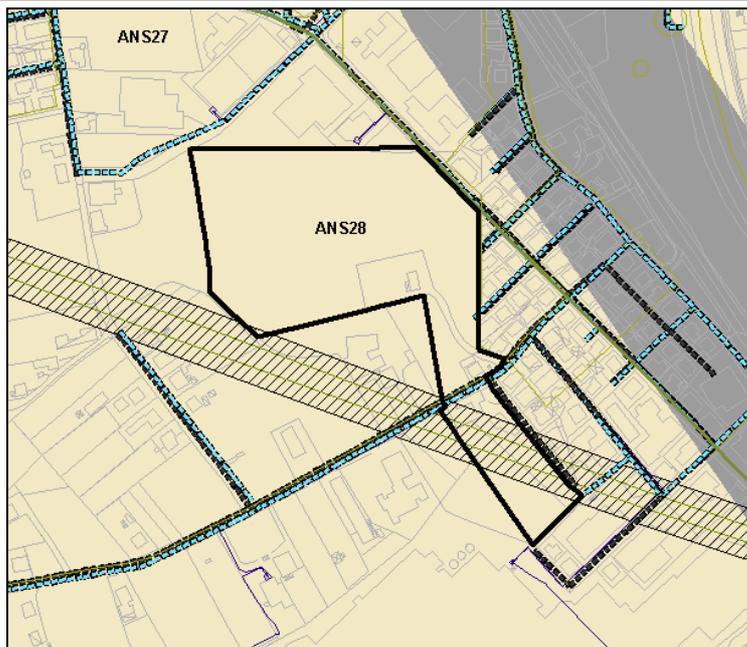
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Padulli.e della via Tristano e Isotta.

L'areale ANS28 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale si trova in una zona periurbana di Rimini, all'interfaccia tra l'urbanizzato e le aree agricole residue, che ancora resistono tra il capoluogo e l'A14.</p> <p>I terreni su cui si prevede di realizzare delle previsioni insediative contenute nell'ANS28, sono attualmente terreni prevalentemente di tipo agricolo, non pienamente interessati da urbanizzazioni e strutture insediative.</p> <p>La tipologia di previsioni insediative in oggetto, a prevalenza di nuove dotazioni territoriali, risulta quindi un potenziale fattore di equilibrio tra una destinazione residenziale spinta ed il mantenimento dello status quo, che peraltro risulta ormai incongruo dal punto di vista urbanistico, vista la quasi totale chiusura di questa porzione di territorio rispetto a ciò che sta al di là del tracciato autostradale.</p> <p>Quindi, dal punto di vista urbanistico, la scelta insediativa definita nel PSC per questo areale appare coerente rispetto al contesto in cui viene a trovarsi.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 108 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>La viabilità principale a cui può fare riferimento l'ANS28, è riconducibile alla SS16, per il resto l'accessibilità dell'areale è garantita da strade di quartiere, come Via Tristano e Isotta e Via Gioconda, e strade di attraversamento minori come Via Padulli.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

L'immagine mostra come il comparto sia interessato da due elettrodotti a 132 kV e dalla relativa fascia di rispetto individuata come DPA. Questo vincolo è comunque indicativo, dal momento che la nuova normativa in materia di inquinamento elettromagnetico, richiede una distanza di prima approssimazione da calcolarsi caso per caso, richiedendola direttamente all'ente gestore dell'elettrodotto.

E' presente quindi, su quella piccola porzione di comparto, un elemento da considerarsi fortemente condizionante per le previsioni insediative; esternamente ad esso non esistono elementi condizionanti.

Per questo elemento di vincolo, è possibile prevedere diverse soluzioni di mitigazione: interrimento dell'elettrodotto, spostamento dell'elettrodotto o dislocazione degli edifici all'interno dell'areale tale da non interferire con il vincolo. Da evidenziare peraltro che il doppio elettrodotto individuato, interferisce nella zona anche con edifici residenziali esistenti, ragion per cui dovrebbe essere realizzato un apposito progetto di risanamento degli elettrodotti stessi.

##### *4.2 RETI TECNOLOGICHE*

L'areale, pur essendo sostanzialmente localizzato su terreni agricoli o comunque privi di urbanizzazioni, si trova a stretto contatto con l'urbanizzato denso della periferia est di Rimini ed ha quindi facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

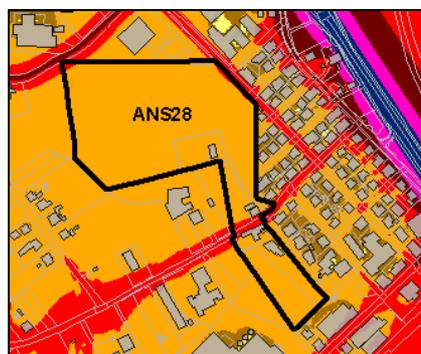
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS28, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



*Mappatura diurna e notturna*

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60dBA di periodo diurno
- da 50 a 55dBA di periodo notturno per gran parte dell'areale e da 55 a 60dBA per le porzioni ovest dello stesso

**L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare in riferimento al periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona.

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS28 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

**Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

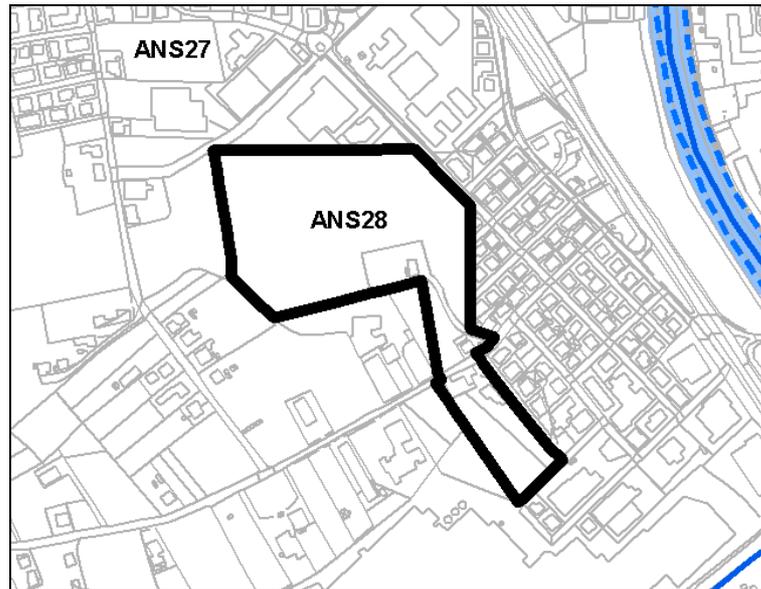
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

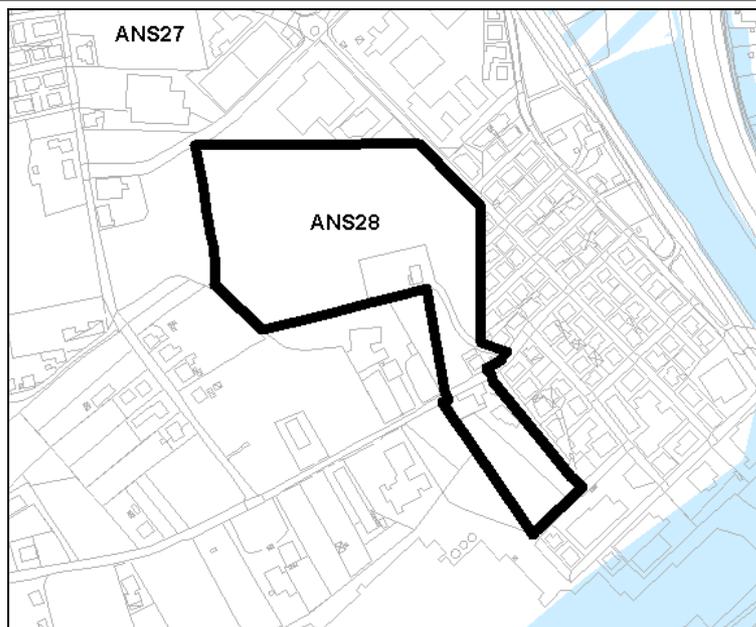
L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

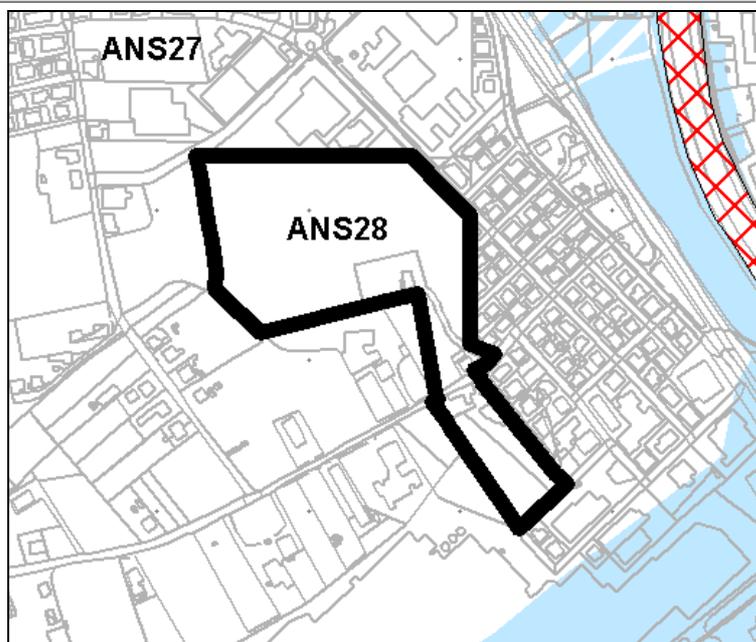
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi del paesaggio e dei beni culturali-architettonici.

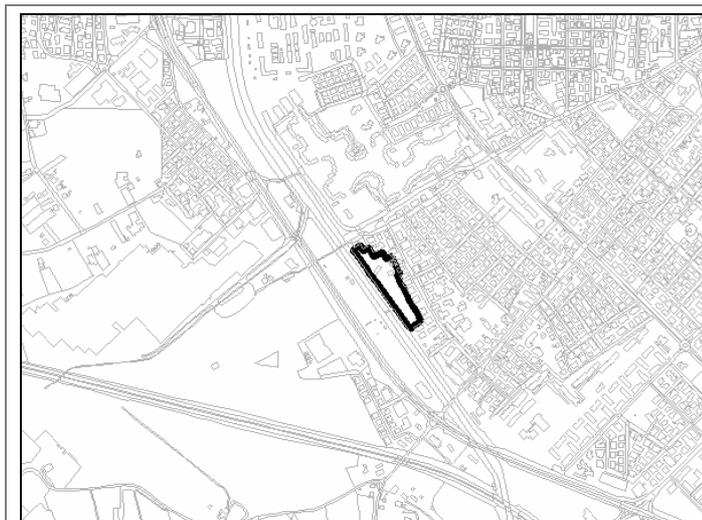
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della SS16 e della via Covignano.

L'areale ANS29 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale appare come un'area di completamento del territorio urbano consolidato, di conseguenza la scelta urbanistica relativa a questo ANS appare coerente con il territorio in cui è stata inserita.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 28 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'area è garantita dalla rete stradale di quartiere e, a poca distanza, dalla presenza di Via Covignano che funge da collegamento verso il centro e in uscita da esso.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>	
<p>Sull'ambito non insistono elementi infrastrutturali e antropici che condizionano le previsioni insediative.</p>	

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza ha facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS29, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



*Mappatura diurna e notturna*

#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione

d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 60 a 65dBA,
- per il periodo notturno da 55 a 60dBA

**L'areale parrebbe presentare forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare presente lungo la SS16.**

L'areale non risulta idoneo ad ospitare destinazioni residenziali.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona.

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS29 risulta caratterizzato, da forti criticità acustiche.

Vista l'importanza di tali criticità al fine di ovviare alle stesse si rimanda ad uno studio più accurato dell'area nella quale si tenga in considerazione anche del suo reale utilizzo e si valutino i più appropriati interventi di mitigazione.

Si dovrà comunque limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in adiacenza diretta ad un'ampia area produttiva come indicato in tavola PSC.3 del PSC, la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti fisse preesistenti in sito.

**5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

**Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

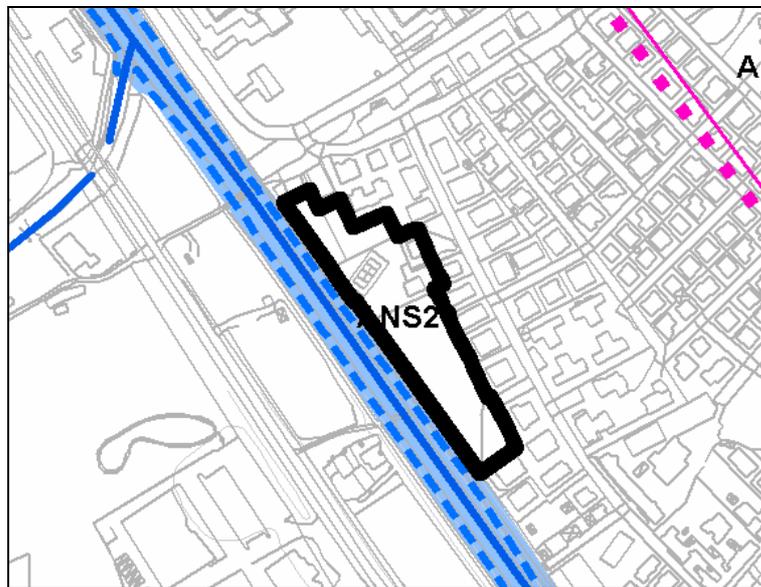
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

**5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**



Il comparto in oggetto, è interessato dal vasto areale di ricarica indiretta della falda (ARI), di cui all'art. 3.5 delle NdA del PTCP.

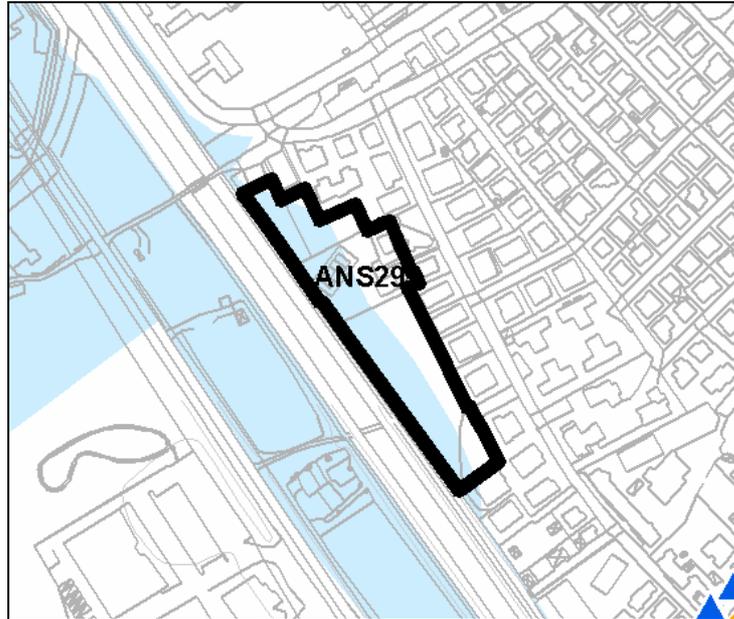
L'elemento di tutela presente su questo ambito risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a prevalente destinazione residenziale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

**5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

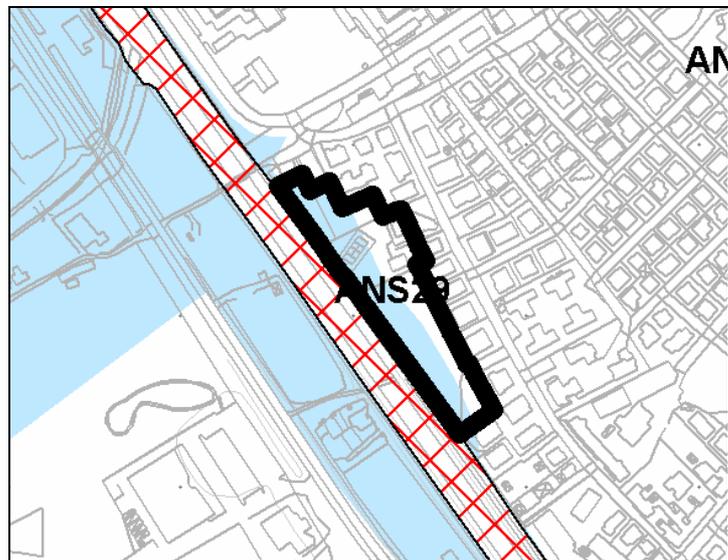
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Parte del comparto è ricompreso nella zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.

Questo vincolo è escludente per qualsiasi intervento insediativo, per la parte di ambito interessata.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

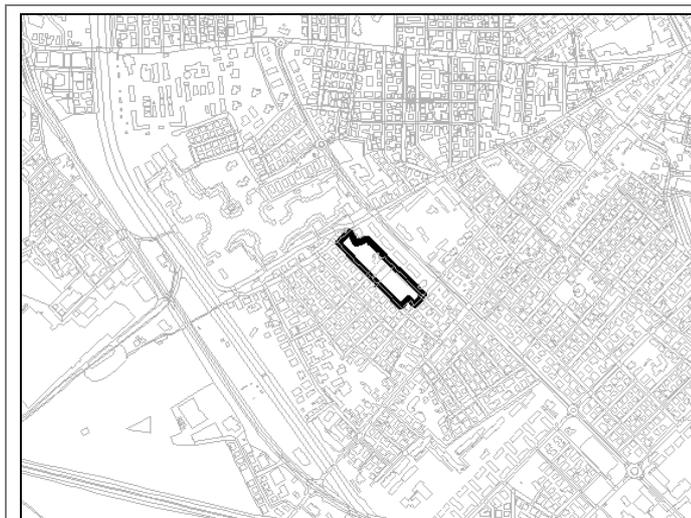


Parte del comparto è ricompreso nella zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua.

Inoltre il confine occidentale dell'ambito confina con una fascia indicata come "Area compromessa dei fiumi per progressiva perdita dei caratteri identitari".

Il vincolo individuato e la presenza di questo secondo elemento confinante, sono escludenti per qualsiasi intervento insediativo, per la porzione di ambito interessata.

Come per l'ANS24, potrebbe essere utile definire politiche di sviluppo di questi areali, in affaccio ad elementi fortemente compromessi, tali da determinare recuperi e riqualificazione delle aree interessate, sfruttando anche parte della superficie degli areali di sviluppo coinvolti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Planco e la via Boninsegni.

L'areale ANS30 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale appare come un'area di completamento del territorio urbano consolidato, di conseguenza la scelta urbanistica relativa a questo ANS appare coerente con il territorio in cui è stata inserita. Definendo quindi dotazioni territoriali quantitativamente e qualitativamente consoni al contesto urbano interessato.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 31 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'area è garantita dalla rete stradale di quartiere e, a poca distanza, dalla presenza di Via Jano Planco che funge da collegamento verso il centro e in uscita da esso.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	<div data-bbox="579 1314 1329 1939" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="464 1939 1437 2000" data-label="Section-Header"> <p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> </div> <div data-bbox="464 2000 1437 2072" data-label="Text"> <p>Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti dovuti ad elementi antropici e infrastrutturali.</p> </div>
-------------------------------------	--

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto urbano consolidato, di conseguenza ha facile accesso alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS30, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 55 a 60dBA, con punte di 65 in prossimità della via Boninsegni e di Mezzo
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA con punte di 60dBA in prossimità della via di Mezzo

**L'areale parrebbe quindi presentare, criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare (in particolare in riferimento alla via Planco e di Mezzo) relativamente al periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona.

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS30 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità potrebbero essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno. Si rimanda comunque allo studio di clima acustico focalizzato sull'area considerante anche il reale utilizzo della stessa.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Una breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

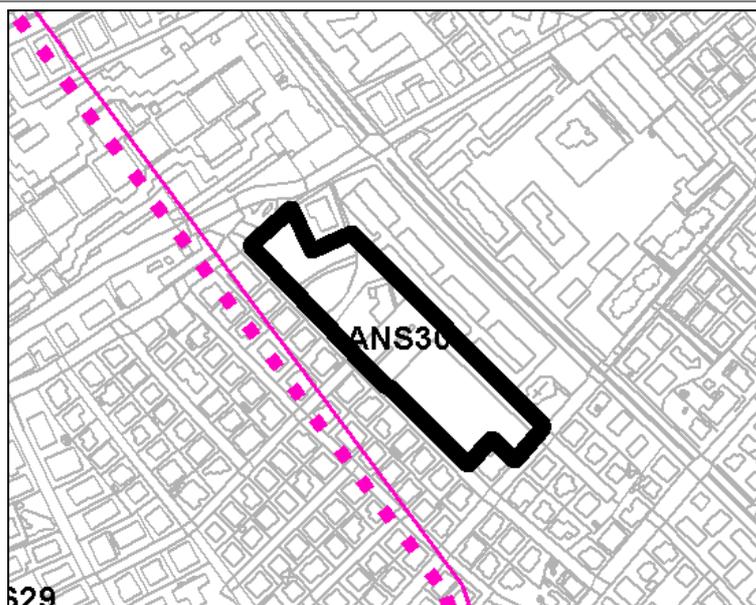
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

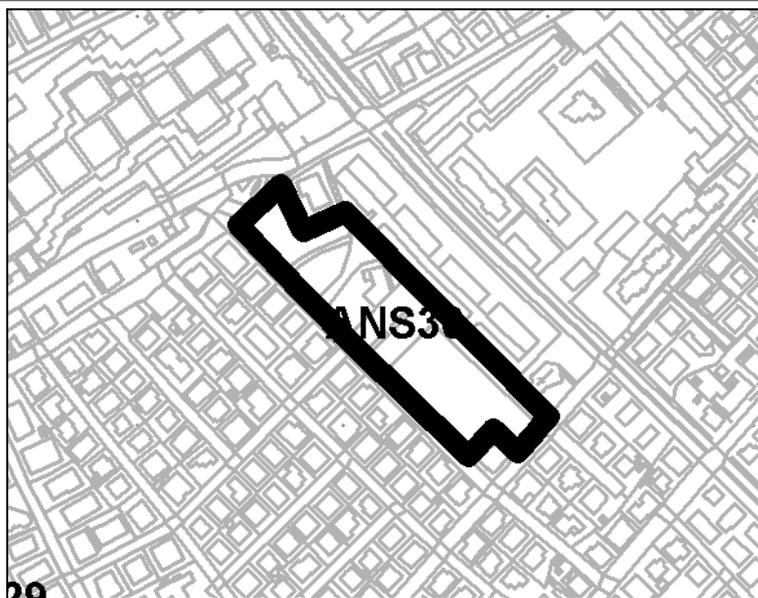
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



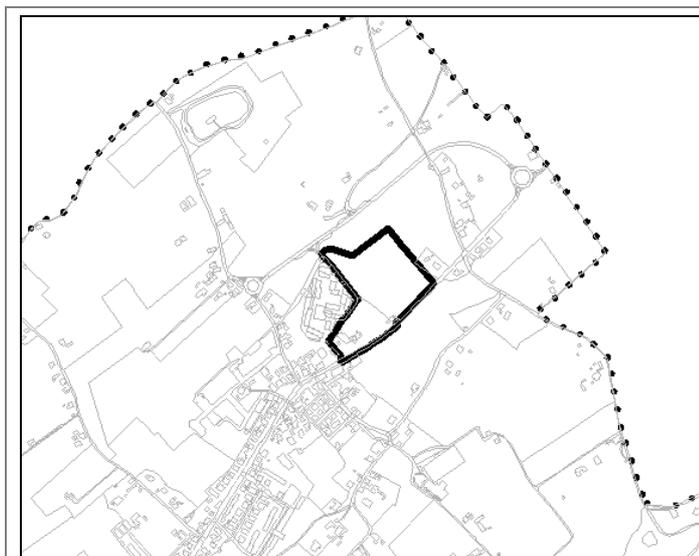
Per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti dovuti ad elementi del paesaggio o a beni culturali-architettonici.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti



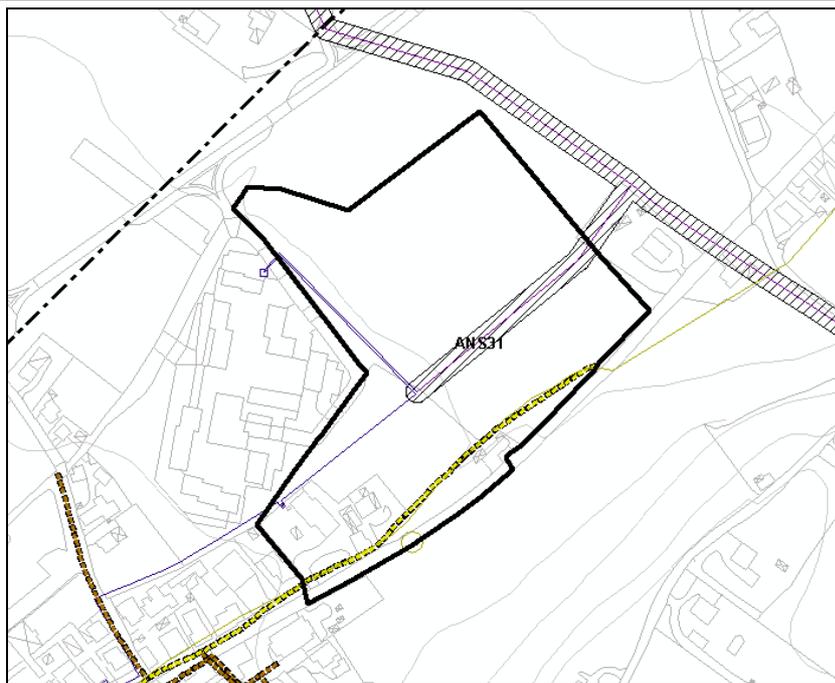
**Descrizione e localizzazione ambito**

L'areale si trova ubicato tra la via Marecchiese, Cupa e Saporì

L'areale ANS31 è in parte una un ANS.A (porzione sud) ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali" e in parte un ANS.B (porzione nord) ovvero in parte appartiene agli " Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS31, si inserisce nella porzione rurale a nord-est di Corpòlo, in quello che a tutt'oggi è un territorio agricolo. Il territorio urbano a cui si dovrebbe connettere l'areale in oggetto ha caratteristiche prettamente residenziali, di conseguenza, sebbene vi sia un notevole cambio d'uso tra l'agricolo attuale e il residenziale/dotazioni territoriali, la scelta fatta per questo areale risulta essere urbanisticamente coerente rispetto all'ambito urbano di Corpòlo e la porzione indicata come ANS.B, all'estremità orientale dell'ANS30, può contribuire ad inserire meglio la nuova porzione di insediamento residenziale con il circostante territorio rurale.</p> <p>Queste valutazioni sono da approfondire rispetto alla necessità di mantenere o migliorare il livello degli standard e dei servizi pro capite, al netto della realizzazione dei nuovi areali di espansioni individuati sull'abitato di Corpòlo.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 421 abitanti teorici, di cui 389 sull'ANS.A e 33 sull'ANS.B.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'areale è individuabile ad oggi nel solo asse della Strada Statale Marecchiese. Lo sviluppo infrastrutturale dell'ANS31, individuerà la rete stradale interna al comparto e le modalità di collegamento con l'esistente.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito è interessato da una linea a media tensione e relativa fascia di rispetto, da confermare comunque secondo quanto richiede la normativa vigente in materia di DPA.

L'elemento riscontrato è di natura escludente per le previsioni insediative.

Rispetto alla risoluzione della problematica relativa alla fascia di rispetto individuata, si possono definire le seguenti possibilità: disposizione degli edifici internamente all'ambito tale da evitare contatti con la fascia di rispetto, interrimento dell'elettrodotto o suo spostamento.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è localizzato a ridosso dell'abitato di Corpòlo e, come si può osservare anche nella precedente immagine, pur trattandosi attualmente di una zona di aperta campagna, sono facilmente raggiungibili e accessibili le reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

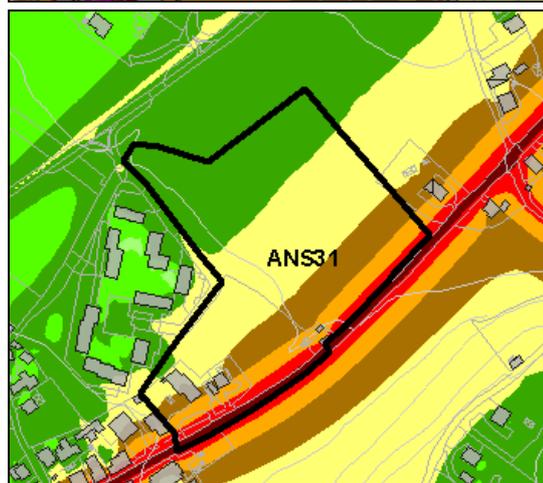
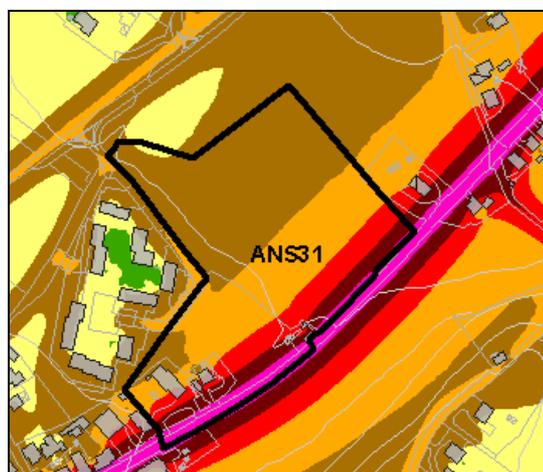
##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### **Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS31, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

#### Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dB(A) per gran parte dell'areale e fino a 65-70dB(A) in prossimità della via Marecchiese
- per il periodo notturno da 45 a 50dB(A) con valori tra i 55 ed i 60dB(A) in prossimità della via Marecchiese.

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Marecchiese. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica

d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, vista la distanza non dovrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS31 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale e di eseguire una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo nel periodo notturno.

Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc. Sarà necessario poi

Una breve annotazione riguarda porzione di areale con destinazione ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extrasidenziali: si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### **5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

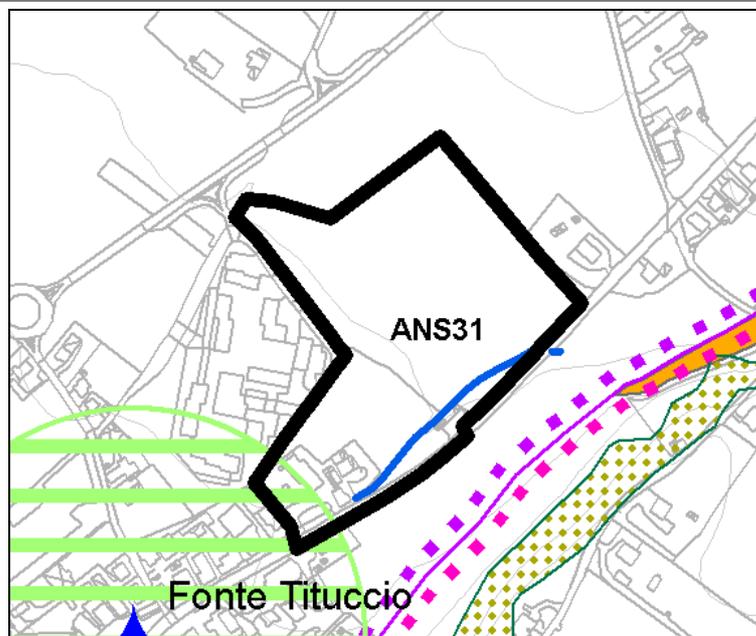
#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del

valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Il comparto è interessato interamente dall'area di ricarica diretta della falda acquifera, denominata ARD, di cui all'articolo 3.4 delle NdA del PTCP.

Inoltre l'intero comparto è interno ad una zona che il PRG individua ad elevata vulnerabilità idrogeologica.

E' visibile inoltre un elemento lineare, relativo al reticolo idrografico minore.

Ultimo elemento interessato da una piccola porzione del comparto è quello rappresentato dall'area di rispetto pozzi visibile in figura.

La convergenza dei vincoli e delle tutele posti su questo territorio porta a definirli quantomeno come elementi areali che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi.

Il tipo di tutela relativo all'area di ricarica della falda qui presente, in aggiunta alle altre criticità individuate, determina un collegamento diretto con la falda freatica superficiale.

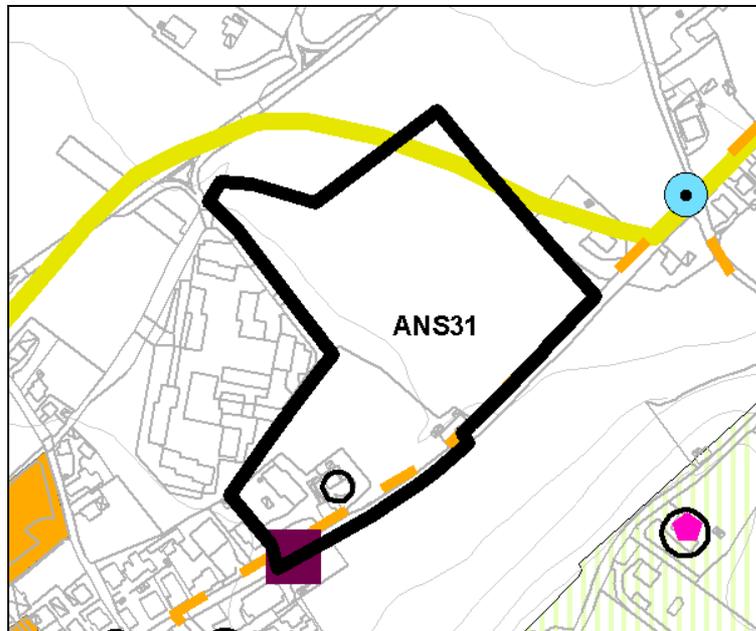
Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti destinati a servizi, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

Oltre a queste indicazioni, la connessione diretta del terreno superficiale con la falda sottostante, rende ancor più critico il posizionamento di ambiti insediativi sopra di esso. E' opportuno quindi che vengano definite prescrizioni e soluzioni progettuali tali da evitare l'interazione con gli strati di suolo al di sotto di 1,5 m, dimensionando opportunamente manufatti e soluzioni tecnologiche tali da mantenere il più possibile invariato il livello di permeabilità dei terreni nella loro condizione attuale.

#### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



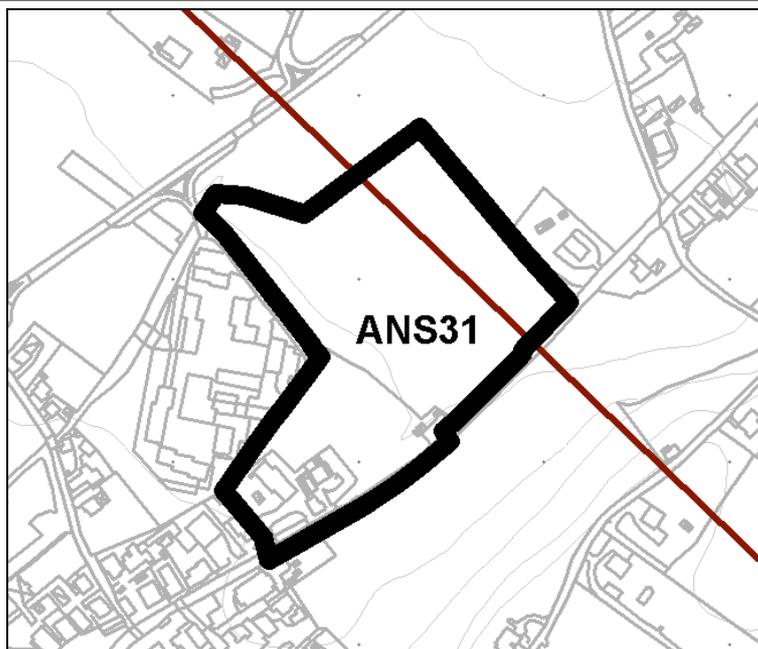
Su questo comparto insistono alcuni elementi di interesse storico-culturale e paesaggistico.

E' riscontrabile infatti un "edificio o complesso isolato di interesse storico, ambientale paesaggistico", l'area archeologica di Corpò a potenzialità medio-bassa, ed il tracciato di una viabilità storica extraurbana.

La natura e l'unione di questi elementi, è mediamente condizionante per le previsioni inediate.

In generale, gli elementi individuati richiedono una valutazione ed un'analisi in merito alla reale presenza di manufatti di valore storico-testimoniale, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici e con la Soprintendenza per i Beni Architettonici.

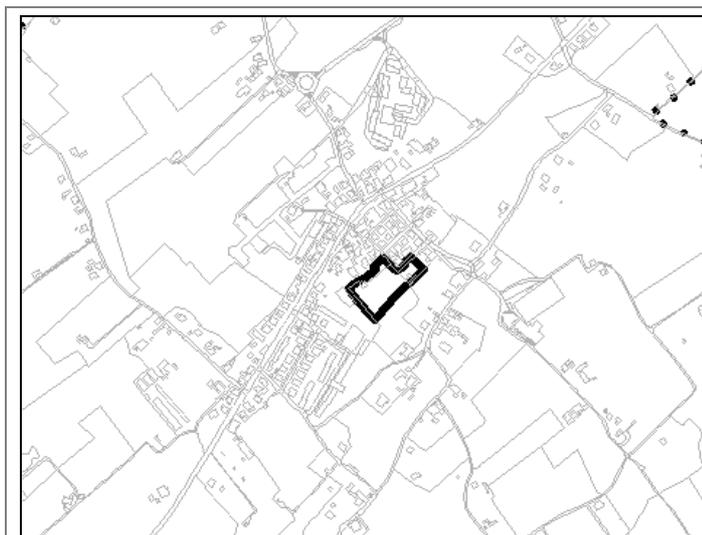
## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, interferisce con un elemento relativo alla rete ecologica, definito come "diretrice da potenziare e corridoio trasversale".

Questo elemento di tutela è mediamente condizionante per le previsioni insediative.

Questo elemento richiede che, in un intorno del tracciato ecologico o comunque nelle vicinanze, in modo da non perdere la continuità territoriale individuata, si preveda una fascia di ambientazione che consenta di mantenere se non potenziare il collegamento e la permeabilità ecologica di questa porzione di territorio, a protezione anche dalla realizzazione della nuova superficie insediativa prevista nell'ANS31.



**Descrizione e localizzazione ambito**

L'areale si trova ubicato tra la via Marecchiese, e Belvedere (anche se non in diretto affaccio alle due strade) .

L'areale ANS32 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS32, è incassato nell'urbanizzato denso della località di Corpòlò, in un contesto prettamente residenziale. L'introduzione in questo contesto di un ambito di espansione residenziale è urbanisticamente parlando coerente.</p> <p>Queste valutazioni sono da approfondire rispetto alla necessità di mantenere o migliorare il livello degli standard e dei servizi pro capite, al netto della realizzazione dei nuovi areali di espansioni individuati sull'abitato di Corpòlò.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 109 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità all'areale è individuabile ad oggi nel solo asse della Strada Statale Marecchiese. L'ANS32, dal canto suo, potrà inoltre avvalersi della rete stradale interna già presente e comunque potenziabile nella zona d'intervento.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non si riscontrano condizionamenti di tipo antropico e infrastrutturale sull'ambito in oggetto.</p>

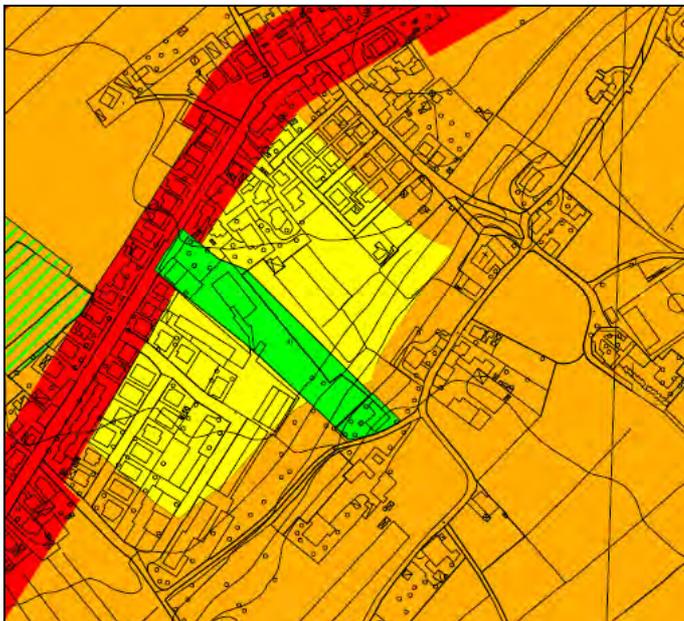
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si inserisce quasi totalmente nel contesto urbano di Corpò, consentendo quindi un certo livello di accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS32, in prima ipotesi, la III classe acustica. In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 45 a 55dBA
- per il periodo notturno da 35 a 45dBA

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.



**Legenda**  
Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Pink	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75

*Mappatura diurna e notturna*

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS32 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

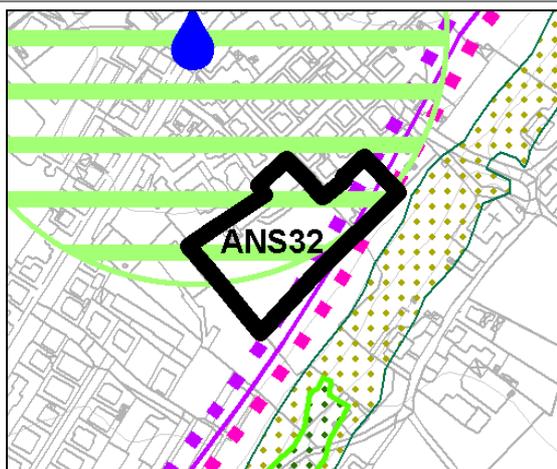
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare nell'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto è interessato interamente dall'area di ricarica diretta della falda acquifera, denominata ARD, di cui all'articolo 3.4 delle NdA del PTCP.

Inoltre l'intero comparto è interno ad una zona che il PRG individua ad elevata vulnerabilità idrogeologica.

Ultimo elemento interessato da un'ampia porzione del comparto è quello rappresentato dall'area di rispetto pozzi visibile in figura.

La convergenza dei vincoli e delle tutele posti su questo territorio porta a definirli quantomeno come elementi areali che generano condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi.

Il tipo di tutela relativo all'area di ricarica della falda qui presente, in aggiunta alle altre criticità individuate, determina un collegamento diretto con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti destinati a servizi, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi

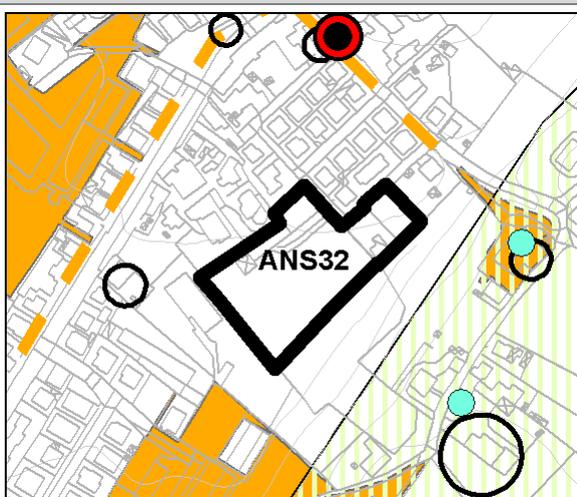
previsti sull'area.

Oltre a queste indicazioni, la connessione diretta del terreno superficiale con la falda sottostante, rende ancor più critico il posizionamento di ambiti insediativi sopra di esso. E' opportuno quindi che vengano definite prescrizioni e soluzioni progettuali tali da evitare l'interazione con gli strati di suolo al di sotto di 1,5 m, dimensionando opportunamente manufatti e soluzioni tecnologiche tali da mantenere il più possibile invariato il livello di permeabilità dei terreni nella loro condizione attuale.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

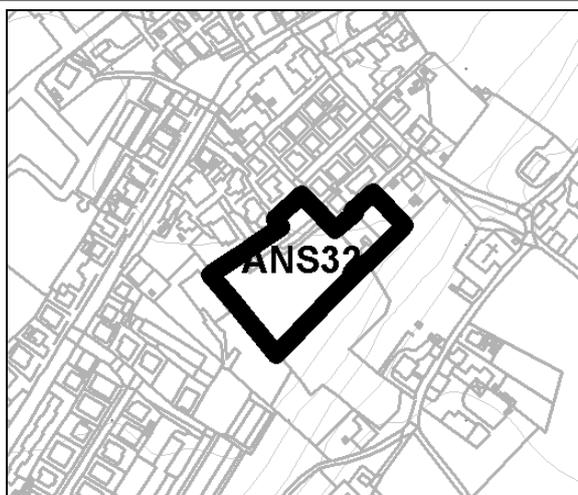
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

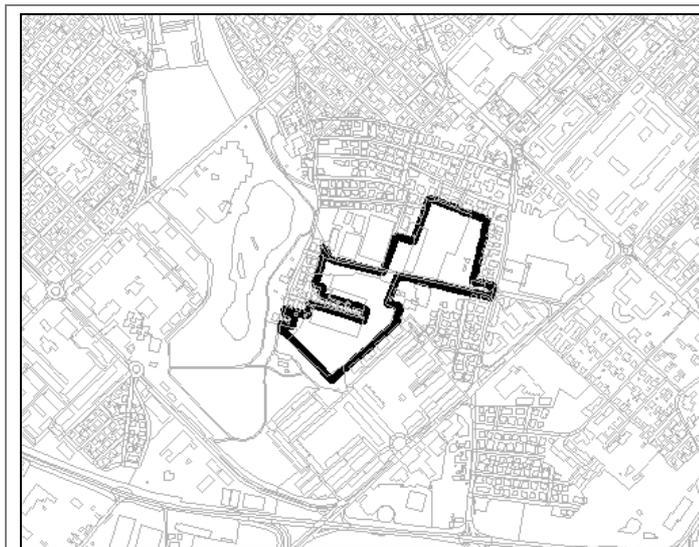


L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Pananti e Abruzzo.

L'areale ANS33 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale è ad oggi una porzione di area urbana ineditata ed abbandonata, interclusa nella zona residenziale ad est del Lago Mariotti.</p> <p>La natura di ANS.B dell'areale in oggetto, quindi a prevalenza di dotazioni territoriali con una minima quota parte di nuove residenze, si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbano interessato.</p> <p>Andrà posta particolare attenzione alla porzione di ANS33 in prossimità della zona verde prospiciente lo specchio d'acqua, in modo da realizzare una continuità ed uno sbocco fruibile anche per le nuove residenze e raggiungibile da quelle esistenti.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 150 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è posizionato in una parte della città in cui vanno ad intersecarsi diversi importanti assi di collegamento con il centro, con la fascia costiera e con l'entroterra: Strada Statale Consolare Rimini San Marino, Strada Statale Adriatica, Via Euterpe, Viale della Repubblica poi Viale Carlo Alberto dalla Chiesa e la Via Flaminia. Come collegamento con la rete viaria principale citata, sono presenti diversi assi stradali minori di quartiere.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
-------------------------------------	--

#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito in oggetto non interferisce con elementi infrastrutturali e antropici. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

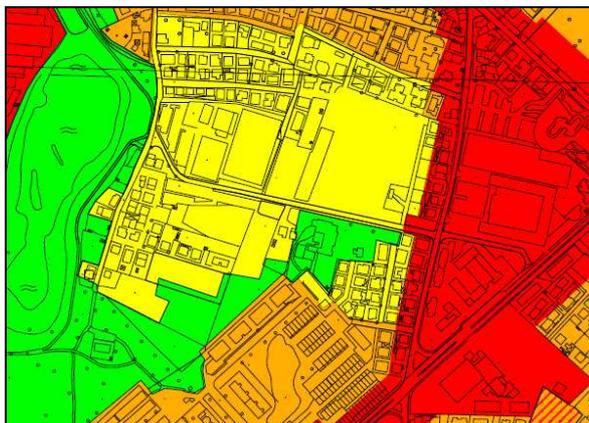
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nella periferia densamente urbanizzata a sudovest del centro di Rimini, ne deriva una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso previste, è possibile assegnare all'ANS33, in prima ipotesi, la III classe acustica. In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 55 a 60dBA
- per il periodo notturno da 45 a 55dBA, mostrando comunque un'ampia zona rispettosa dei 50dBA notturni.

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al solo periodo notturno e sulla porzione d'ambito più a sud.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona.

Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS33 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da qualche elemento di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se

necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

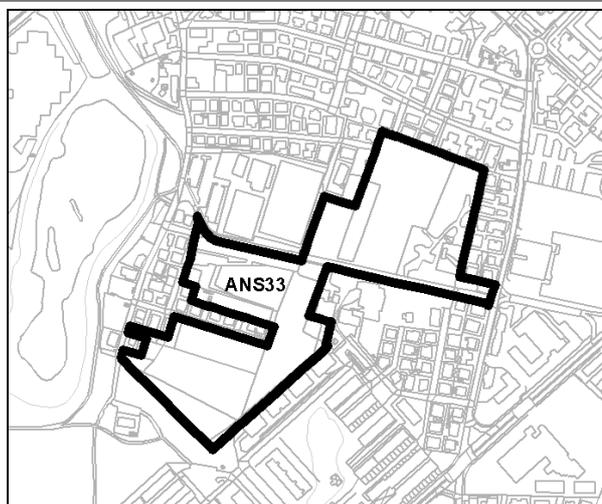
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



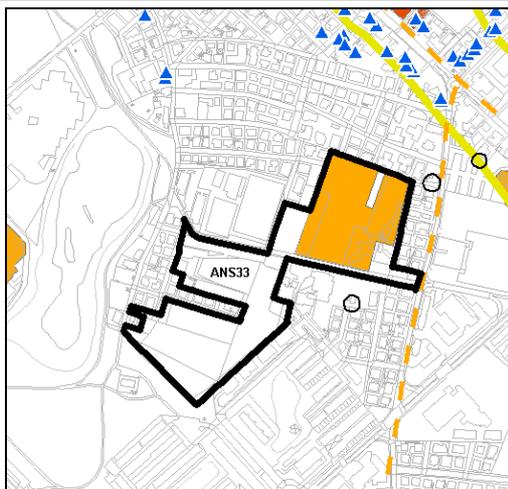
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

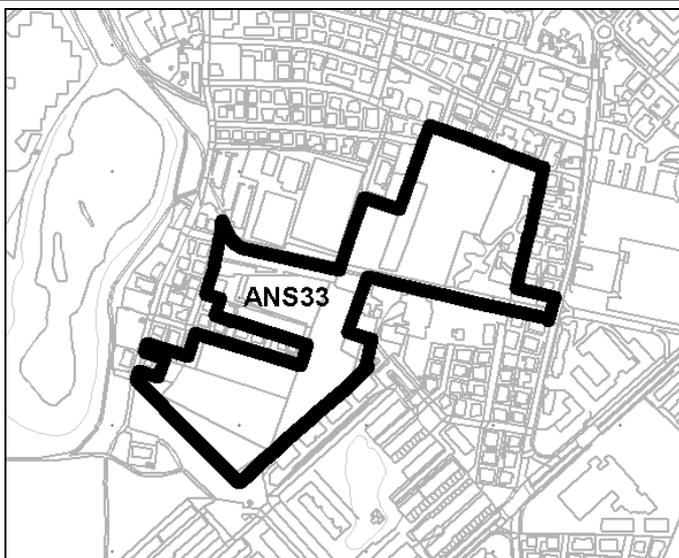


L'area in oggetto interferisce con l'areale relativo ad un sito a potenzialità archeologica media.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare, laddove presente, un condizionamento medio per le previsioni insediative.

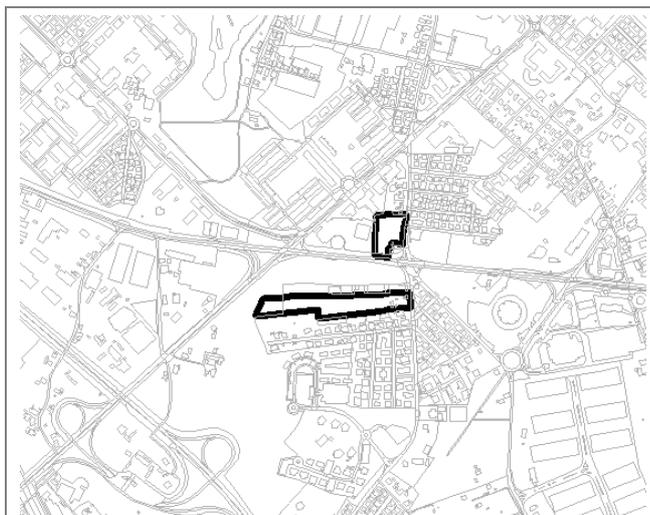
Per tale tipologia di tutela sarà necessario individuare e valutare, in accordo con la Soprintendenza ai Beni Archeologici, la presenza o meno di elementi di interesse storico-archeologico da salvaguardare.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Ciò nondimeno, è importante evidenziare nuovamente la presenza dello specchio d'acqua noto come "Lago Mariotti", non tanto per la sua importanza ecologica, essendo ormai intercluso nell'urbanizzato di Rimini, quanto per la sua importanza come polmone verde e area cuscinetto rispetto alla densificazione circostante ed al bilanciamento rispetto al carico che le attività antropiche determinano sulle aree fortemente insediate e infrastrutturale.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato nei pressi della SS16  
 L'areale ANS34 è un ANS.B ovvero appartiene agli  
 "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni  
 utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni  
 territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS34, è inserito in un contesto urbano caratterizzato da un sistema insediativo non ancora pienamente compatto e da una rete stradale articolata e costituita da un assi stradali di primaria importanza.                  La tipologia di insediamento previsto per questo ambito di espansione, prevalentemente per dotazioni territoriali, è coerente dal punto di vista urbanistico con il contesto urbano circostante.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 63 abitanti teorici.                  La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale, come detto sopra, è inserito in un contesto infrastrutturale piuttosto articolato, con diversi importanti assi stradali circondano l'areale rendendolo facilmente raggiungibile e facilitandone i movimenti da e per l'esterno. In particolar modo si individuano nell'area, la SS16, la SS72, Via Euterpe e Viale della Repubblica, e a poca distanza il casello autostradale di Rimini sud.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Entrambi gli areali di cui si compone l'ANS34, risultano interessati dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16. Il vincolo individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e verrà approfondito nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p>

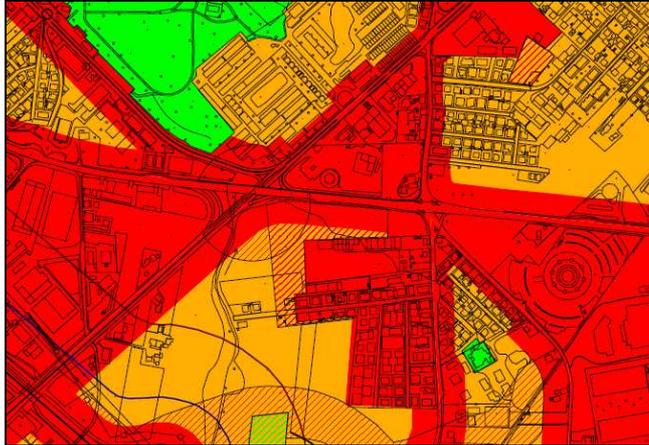
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è prospiciente all'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini, di conseguenza è nelle condizioni di avere una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

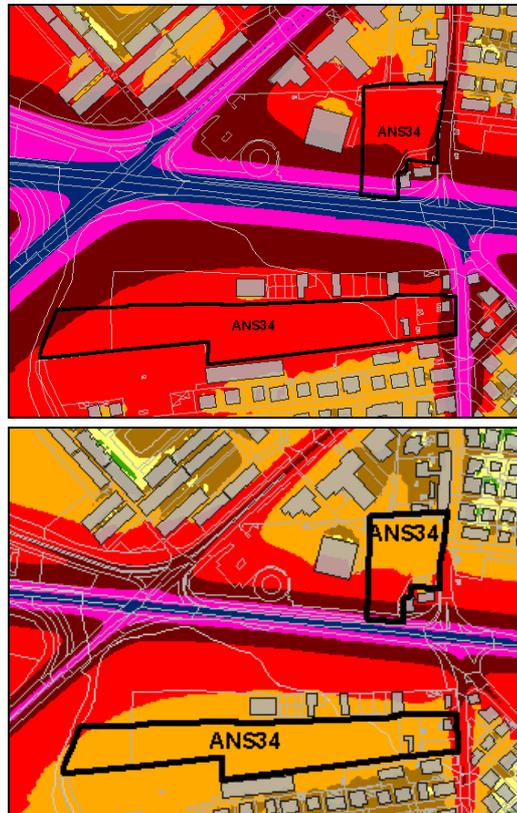
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS34, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 60 a 75dBA
- per il periodo notturno da 50 a 70dBA

**L'areale parrebbe quindi presentare una criticità acustica importante, in riferimento sia al periodo diurno che al periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS34 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza,

prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

#### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

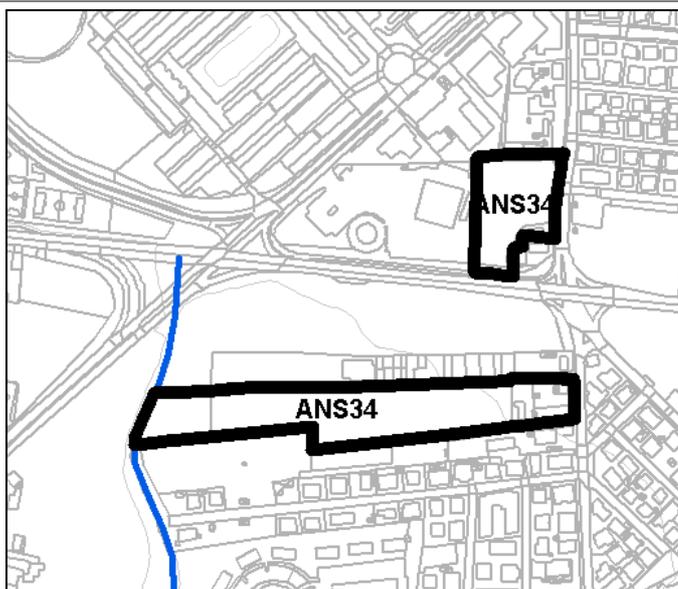
#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto superabili anche in questo caso con un'attenta progettazione e pianificazione dell'area che prevederà la realizzazione di una fascia di mitigazione tra l'ANS34 e l'area produttiva esistente. (Tale fascia sarà definita in sede di piano particolareggiato sulla base dell'effettivo impatto delle vicine attività produttive).

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

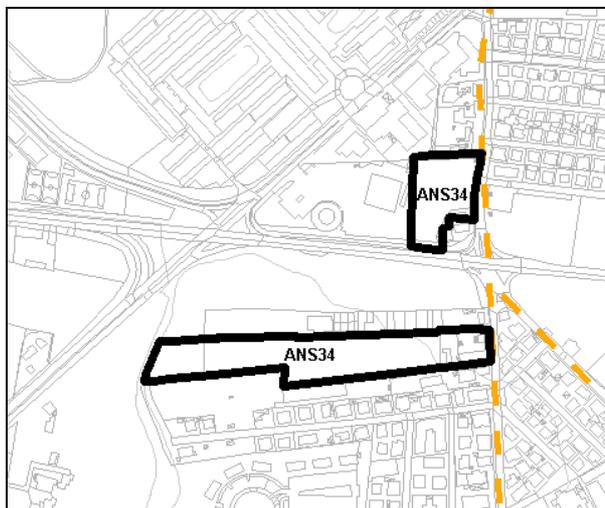


L'ANS34 non interferisce con alcun elemento di tipo idrogeologico.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

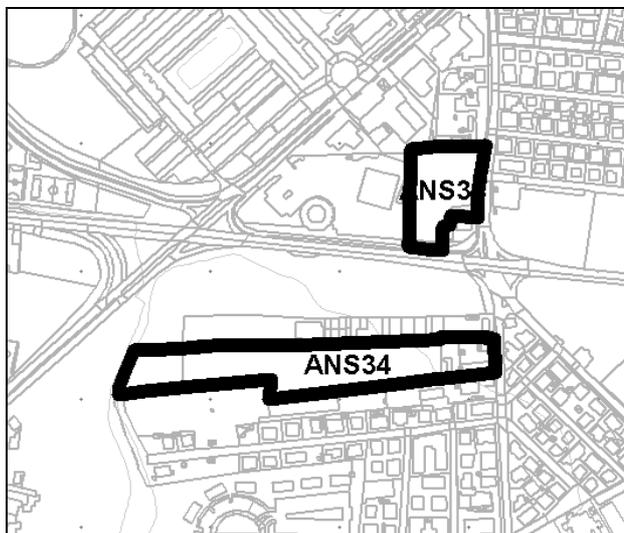
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

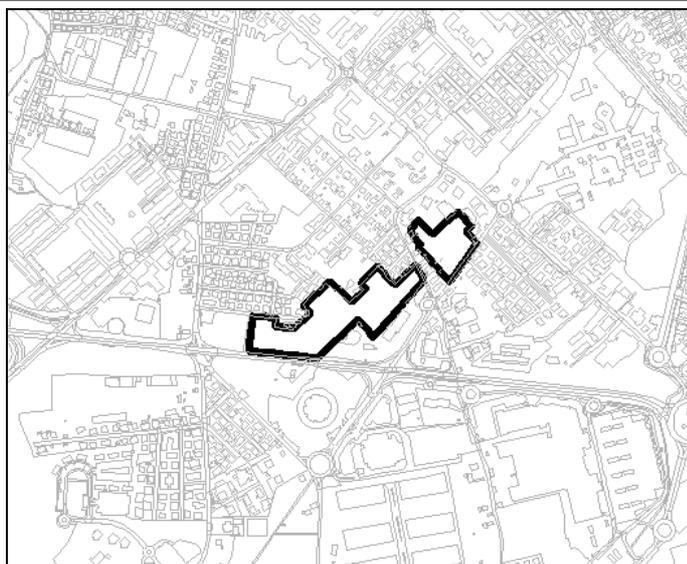


L'ANS34 non interferisce con alcun elemento del sistema paesaggistico o storico-culturale.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'areale non interferisce con elementi del sistema naturale e delle reti ecologiche.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la SS16 e la via Flaminia

L'areale ANS35 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale, sebbene appaia tutt'oggi in parte come terreno agricolo ed in parte come terreno abbandonato con piccole formazioni arbustive e boschive, è pienamente inserito e intercluso nell'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini. La tipologia ad ANS.B, che è stata definita per questa porzione di territorio risulta quindi coerente dal punto di vista urbanistico rispetto al contesto in cui si trova.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 114 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'ANS35 è incluso in un ampio areale delimitato da due importanti assi stradali: SS16 e Via Flaminia; inoltre è raggiungibile in breve tempo la SS72 che conduce al vicino casello autostradale di Rimini sud.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>La porzione inferiore dell'ANS35, risulta interessata dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16. Il vincolo individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e verrà approfondito nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p>

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

Come detto sopra, l'areale pur nella sua attuale condizione di terreno parzialmente incolto e parzialmente coltivato, si viene a trovare in un contesto urbano denso, che ne facilita l'accesso alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

###### Il clima acustico di scenario attuale:

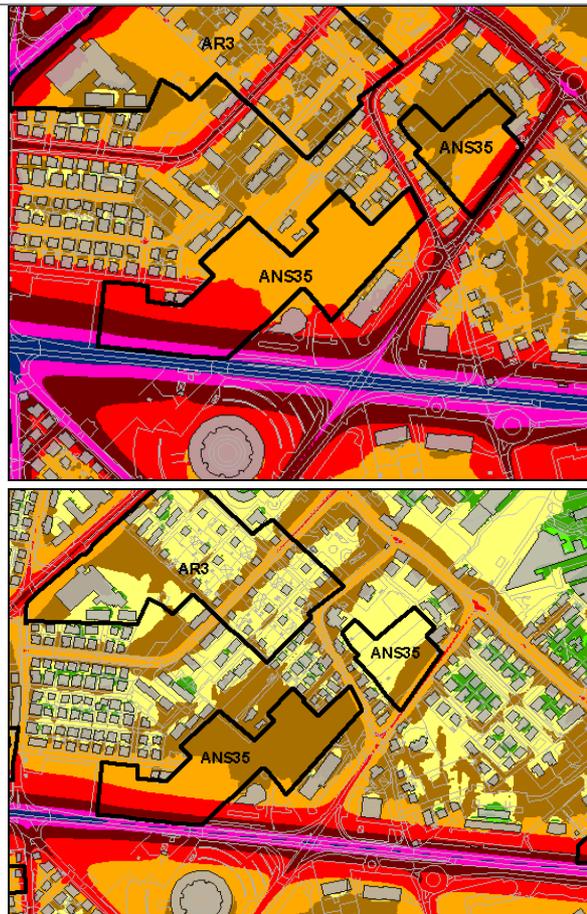


Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS35, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale, da 60 a 75dBA per la porzione sud dell'areale più prossima alla SS16 e da 60 a 65dBA per la porzione nord est dell'areale in prossimità della via Rodriguez
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per una piccola porzione dell'areale (parte nord dell'ANS35) e da 50 a 65dBA per le porzioni di areale più prossime alla via Rodriguez ed alla SS16



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

**L'areale parrebbe presentare importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16 ed alla via Rodriguez.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la SS16 e la via Rodriguez in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, cercando così di evitare l'introduzione sull'area di elementi fisici di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà

necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS35 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da elementi importanti di criticità.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

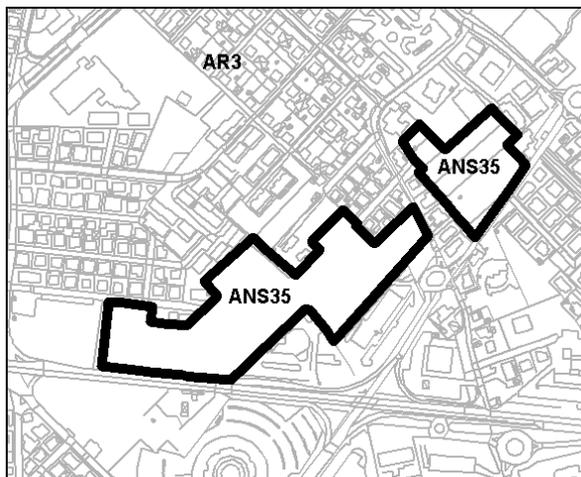
Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare

all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



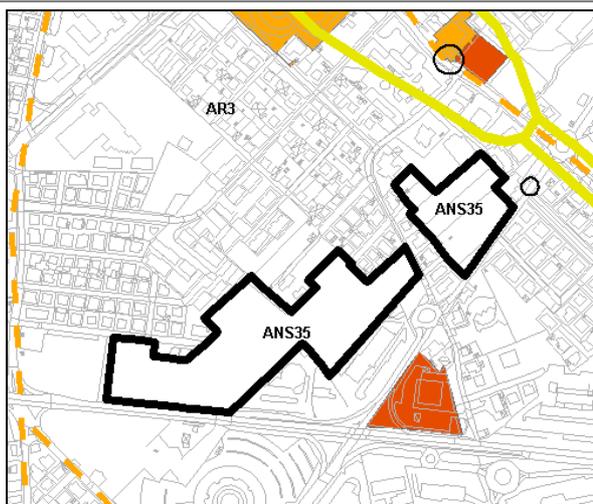
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

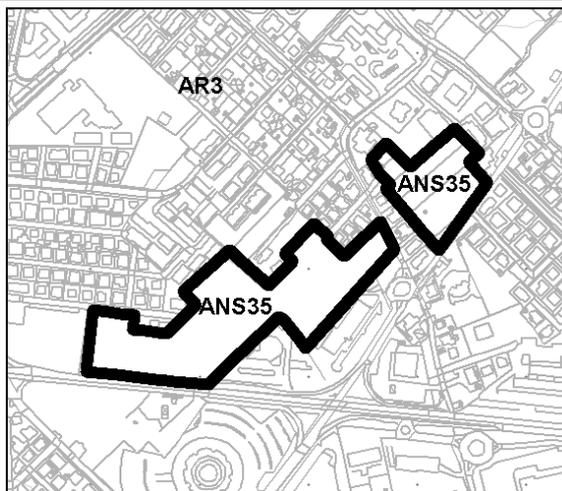
### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



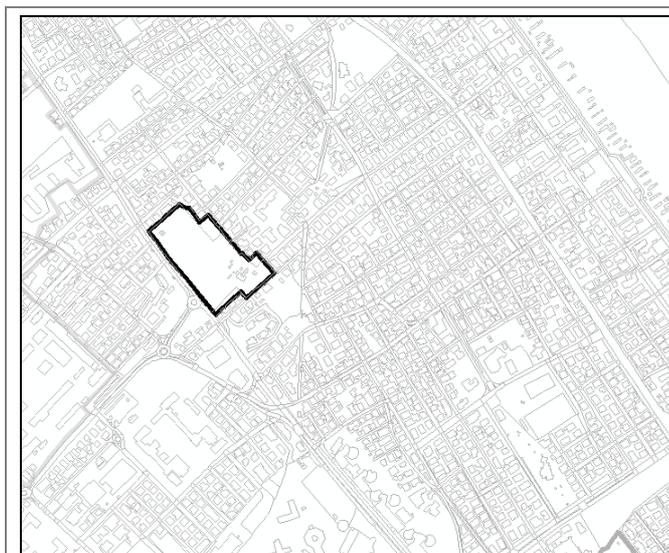
L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Fucini e la via Giuliani.

L'areale ANS36 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ANS36 si inserisce nel tessuto urbano denso esistente, a sud del centro di Rimini. L'areale risulta attualmente come terreno abbandonato intercluso in un contesto prettamente residenziale. Ne consegue che, la scelta di porre su questa porzione inutilizzata di urbanizzato, un areale a prevalenza di dotazioni territoriali, risulta estremamente coerente dal punto di vista urbanistico e dal punto di vista della vivibilità delle aree residenziali esistenti.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 64 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accesso principale all'areale in oggetto è dato da Via Giuliani, su cui affaccia l'ANS36. Attorno ad esso è presente il tipico reticolo di strade di quartiere, che non aggiungono comunque nulla al livello di accessibilità dell'areale.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.</p>

Il livello di campo elettromagnetico è compreso fra valori che vanno da 1 a 3 V/m, valori comunque non critici, sulla maggior parte del comparto; su di una piccola porzione nell'angolo sudest, è visibile una fascia in cui il campo elettromagnetico sale a valori di quasi 4 V/m, valori comunque ancora inferiori al valore di attenzione dei 6 V/m.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

In merito al livello di CEM leggermente al di sopra della media del territorio comunale, è possibile che la causa di questo sia una sorgente emittente nelle vicinanze, visto che i valori indicati sono valori probabili e derivanti da calcolo mediante modello matematico, si consiglia eventualmente un rilievo strumentale in modo da avere un riscontro diretto della reale consistenza e pericolosità del campo individuato.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è pienamente inserito nell'area urbana di Rimini, ed è di conseguenza ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

## 5. CRITICITA' AMBIENTALI

### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

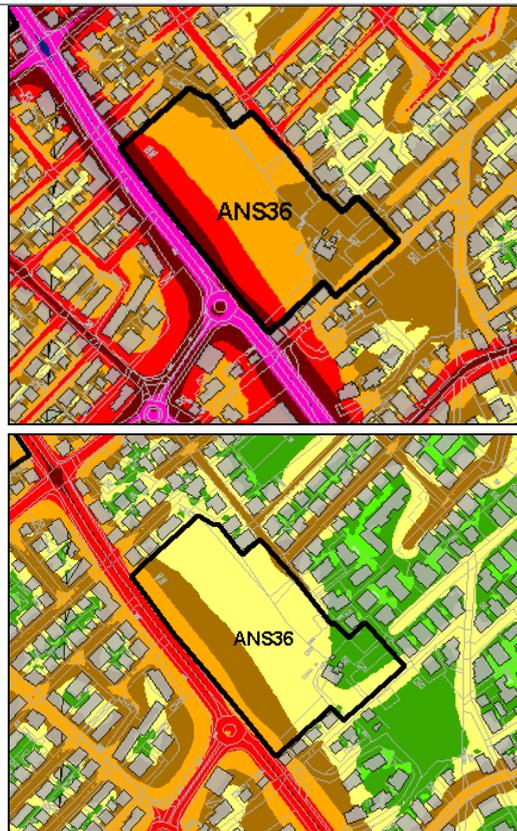


Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS36, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità della via Giuliani
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità della via Giuliani



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Giuliani.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la via Giuliani in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS36 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

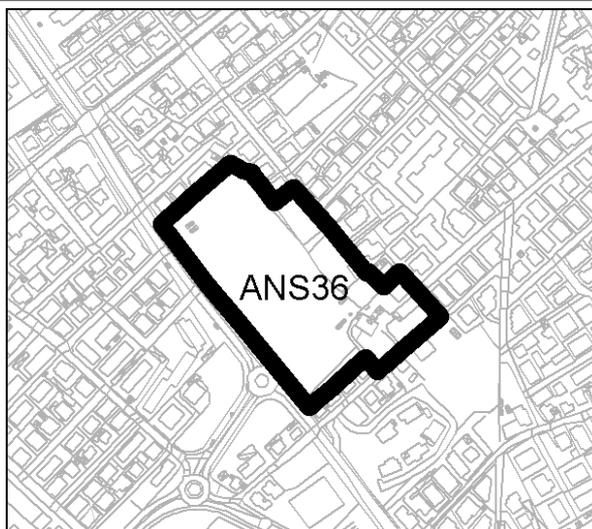
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



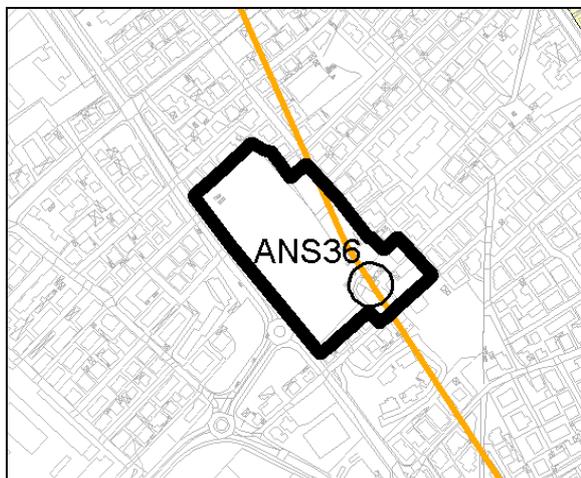
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ambito è attraversato dall'elemento lineare riferibile alla paleofalesia.

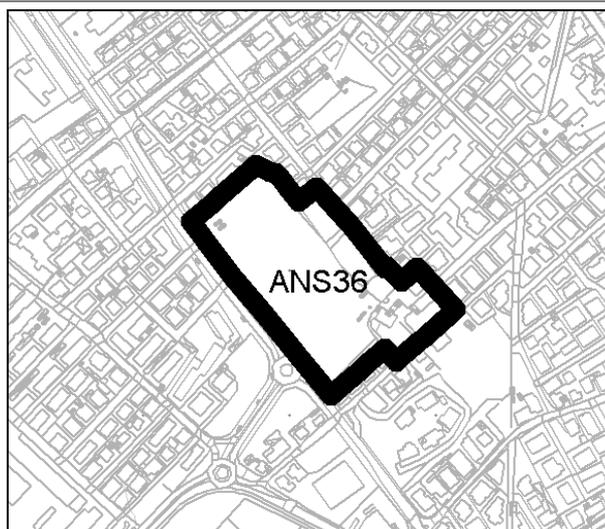
Inoltre è visibile la presenza di un "Edificio o complesso isolato di interesse storico ambientale e paesaggistico".

Il vincolo relativo alla paleofalesia è un elemento condizionante a livello normativo, l'altro vincolo invece è mediamente condizionante.

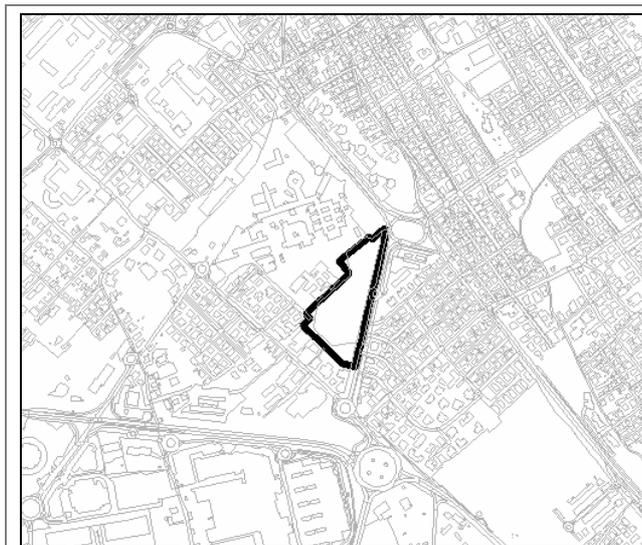
E' consigliabile evitare, in corrispondenza dell'elemento lineare individuato, modificazioni della morfologia e della struttura del terreno.

Per quel che riguarda invece l'edificio di interesse storico, ambientale e paesaggistico, si dovrà definire con la Soprintendenza per i Beni Architettonici il suo livello di tutela e di conservazione.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Flaminia e viale Settembrini.

L'areale ANS37 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale è inserito nel contesto urbano di Rimini, a sud dell'Ospedale Infermi di Rimini.</p> <p>L'ambito territoriale è quindi piuttosto particolare vista la stretta connessione dell'areale con una struttura sanitaria importante ed estesa, peraltro in ampliamento, come l'ospedale Infermi.</p> <p>La scelta di posizionare un'areale a prevalenza di dotazioni territoriali in questo punto e su di una superficie attualmente inutilizzata, appare una scelta coerente sia dal punto di vista urbanistico che dal punto di vista della semplice vivibilità territoriale.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 73 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale gode della stretta connessione con Via Flaminia, Viale Settembrini e della vicinanza con la SS16.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.</p>

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La posizione dell'areale, si avvantaggia della stretta connessione con l'urbanizzato denso della periferia sud di Rimini, facilitando da questo punto di vista la connessione con le reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:

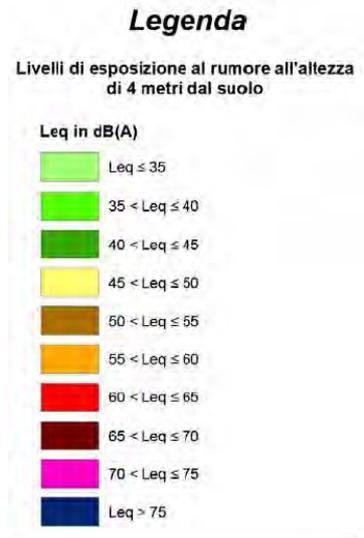
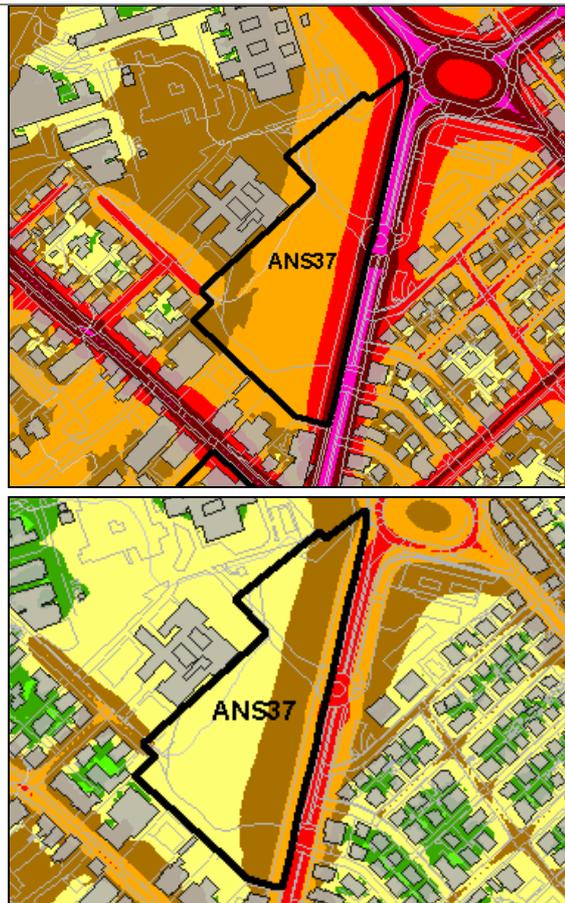


Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS37, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi agli areali ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA, per la gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA in prossimità di viale Settembrini
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per parte dell'areale con punte di 50-60dBA in prossimità di viale Settembrini



Mappatura diurna e notturna

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Settembrini**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (la via Settembrini in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS37 risulta caratterizzato, in riferimento al

rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

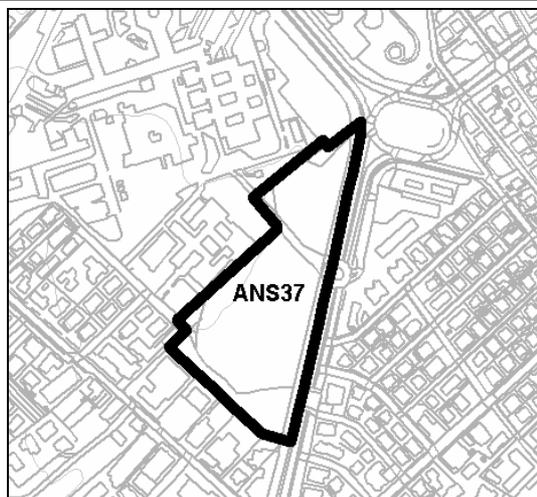
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



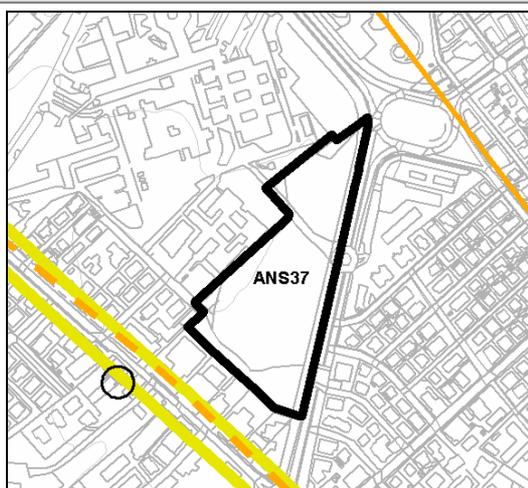
Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

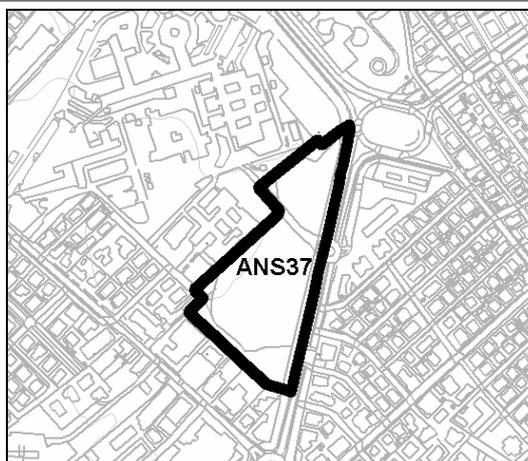
#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

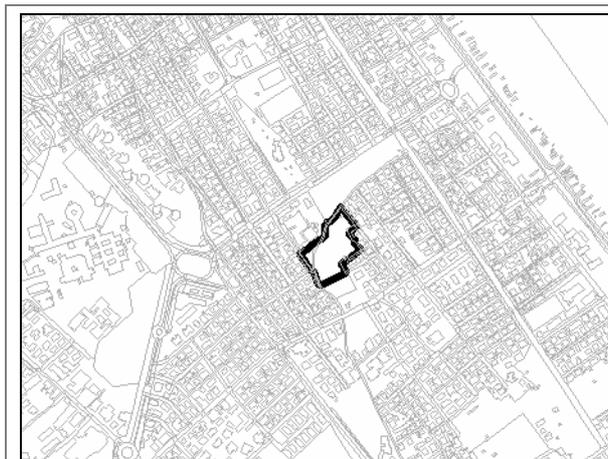
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Ercole Morselli e via Dossi.

L'areale ANS38 è un ANS.B ovvero appartiene agli “Ambiti potenziali per nuovi insediamenti:porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale in oggetto è inserito in un contesto abitativo denso, nella fascia costiera a sud di Rimini, a poca distanza dal complesso ospedaliero degli Infermi.</p> <p>L'areale, attualmente un'area verde interclusa all'interno del reticolo insediativo residenziale, è destinato ad ospitare in prevalenza dotazioni territoriali. La finalità realizzativa dell'ANS38, risulta coerente rispetto al contesto urbano in cui è inserito, tanto più quanto venga mantenuta bassa la quota parte di nuove residenze e al pari sia realizzata un'elevata percentuale di area verde, di cui si evidenzia la carenza in un ampio intorno dell'ANS in oggetto.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 29 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale si avvale di una rete viaria piuttosto articolata, sia interna che di collegamento con le altre parti della città. In particolare si hanno Viale delle Rimembranze e Via Chiabrera che fungono sia da collegamenti col lungo mare che con due importanti assi di attraversamento di Rimini: Via Marradi e Viale Regina Elena.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.</p>

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto densamente urbanizzato, di conseguenza è dotato di una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

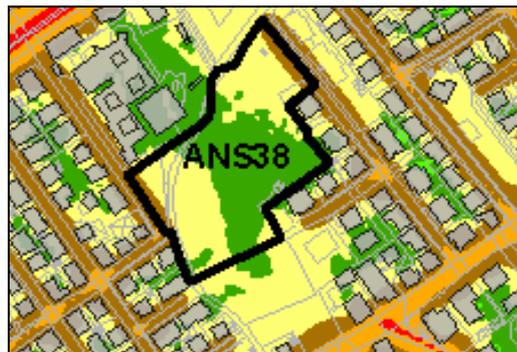
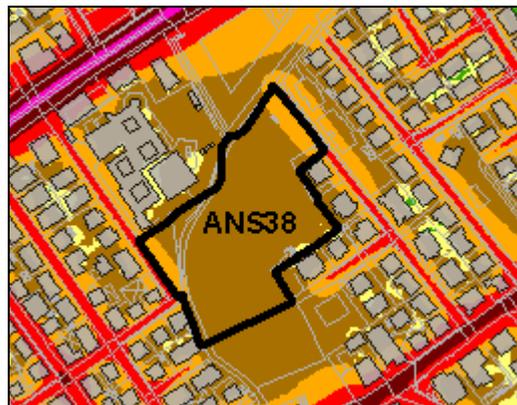
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS38, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi agli areali ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA
- per il periodo notturno da 40 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55dBA in prossimità delle vicine strade (via Morselli)

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS38 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.).

#### **Rumore stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Rumore, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale: l'ANS38 non risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da criticità. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati in arretrato rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e all'interno dell'areale (si rimanda allo studio di clima acustico di piano particolareggiato per la definizione dell'arretramento e la conferma di quanto qui indicato). In riferimento allo stato futuro come già indicato sarà necessario valutare l'impatto prodotto dall'attuazione dell'areale con un apposito studio. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica al fine di minimizzare gli impatti indotti.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

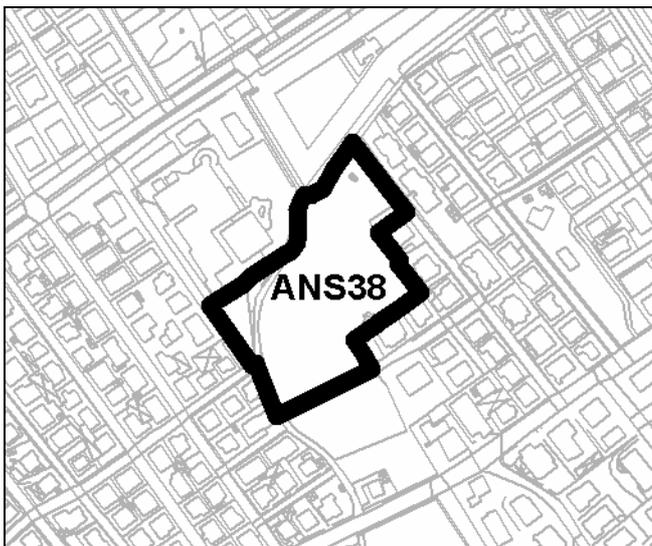
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

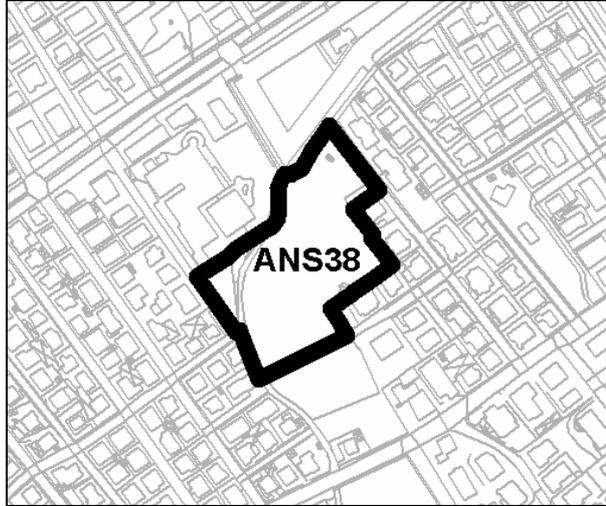
### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

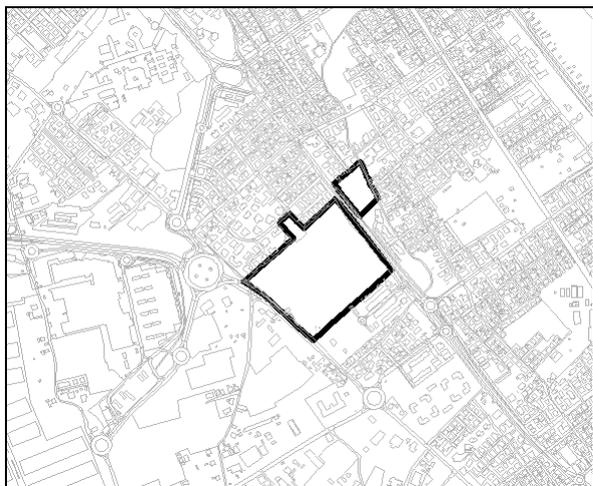
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito:

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Melucci e della SS16.

L'areale ANS39 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

**1. COERENZA URBANISTICA**

L'areale si inserisce in un contesto urbano in cui gli insediamenti si fanno leggermente più radi e le aree residenziali si avvicinano con porzioni di territorio ancora a destinazione agricola, come nella fattispecie la superficie sottesa dall'ANS39.

A far pendere la bilancia verso il sistema urbano, vi è comunque una visibile e forte presenza dell'infrastrutturazione viaria su questo territorio.

Riportando quindi il discorso sull'areale in oggetto, va detto che la sua destinazione prevalente a dotazioni territoriali con una quota minore di residenziale, terziario e commerciale, risulta coerente rispetto al contesto urbano circostante.

**2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO**

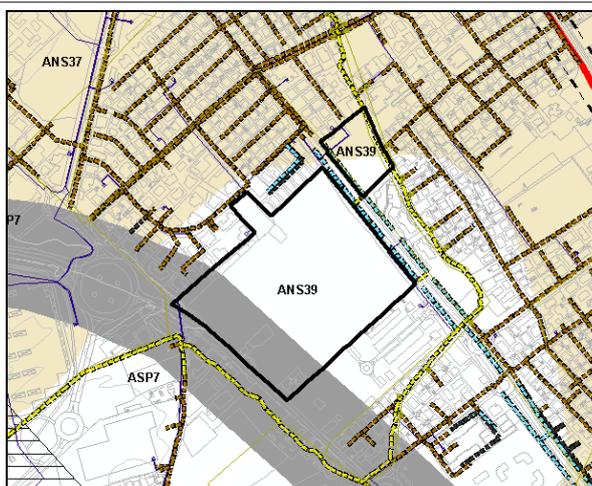
La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 245 abitanti teorici.

La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.

**3. ACCESSIBILITA'**

L'areale si trova a stretto contatto con aree urbanizzate, anche in tempi recenti, di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

**4. ELEMENTI ANTROPICI**

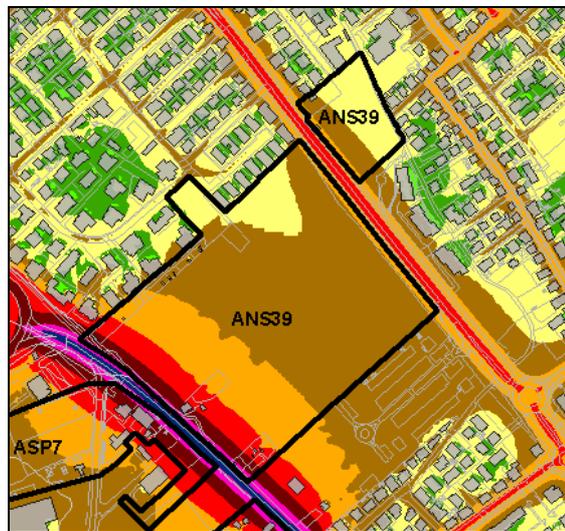


**4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**

Su parte dell'areale in fregio alla SS16, è presente la fascia di rispetto stradale del PGQA relativamente alla qualità dell'aria.

	<p>Pertanto per la porzione dell'areale interessata dall'elemento individuato, si ha un condizionamento medio alle previsioni insediative.</p> <p>Nel riquadro relativo alle criticità atmosferiche, si approfondirà il tema relativo al vincolo del PGQA.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
	<p>La posizione dell'areale, si avvantaggia della connessione al perimetro con l'urbanizzato della periferia sud di Rimini, facilitando da questo punto di vista la connessione con le reti tecnologiche esistenti.</p>

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS39, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per il periodo diurno da 55 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60 a 65dBA per la porzione di areale prossima alla via Melucci e da 60 a 75dBA per la porzione più prossima alla SS16.</li> <li>- per il periodo notturno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale con punte di 60dBA in prossimità di via Melucci e di 60-70dBA in prossimità della SS16.</li> </ul>



Mappatura diurna e notturna

### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Light Orange	50 < Leq ≤ 55
Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla SS 16 ed a via Melucci in riferimento al periodo diurno e importanti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, per la quasi totalità dell'areale in riferimento al periodo notturno.**

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS39 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in particolare in periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

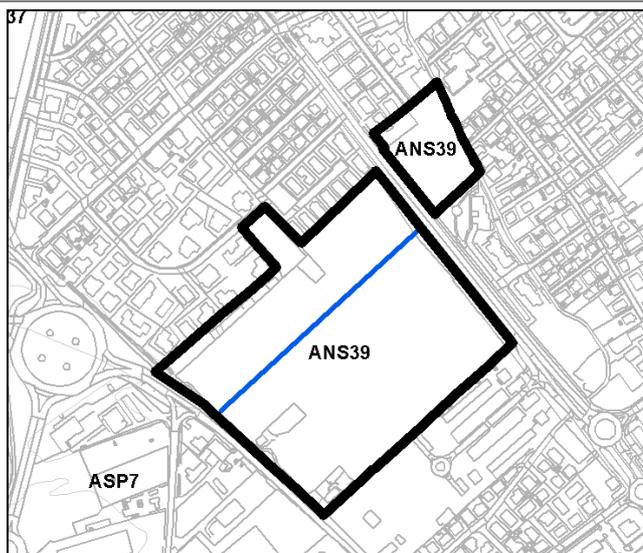
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



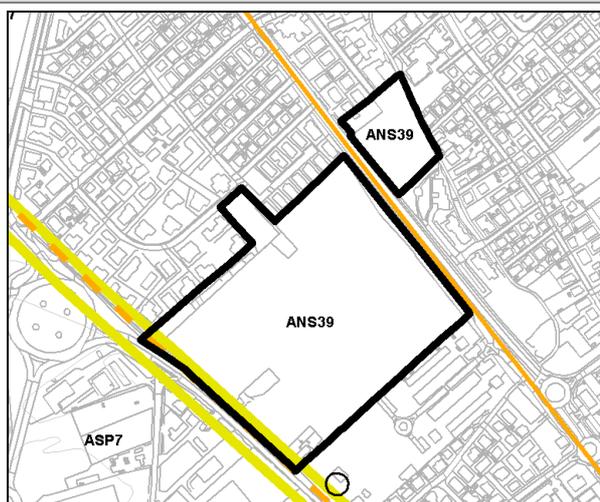
L'unico elemento di interesse presente sull'areale è il breve tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore, molto probabilmente tombato dalle due estremità in avanti.

Questo elemento lineare è escludente per quel che riguarda le previsioni insediative.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

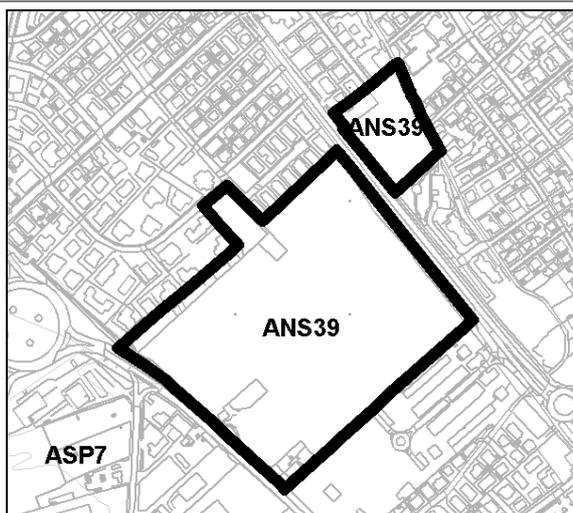


L'areale 39 interferisce marginalmente sul suo confine occidentale con l'area archeologica a potenzialità medio-bassa relativa alla via Flaminia.

Su tale porzione si è in presenza di un condizionamento medio per le previsioni insediative.

L'elemento di tutela di tipo archeologico richiede approfondimenti circa la reale presenza di manufatti ed oggetti di valore storico-archeologico sull'areale in oggetto, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

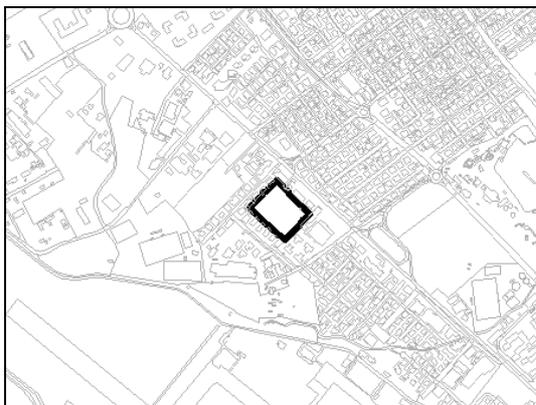
## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## AREALE ANS40



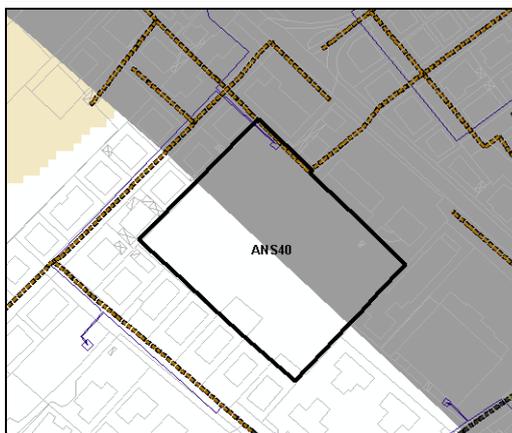
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato nei pressi della SS16 e della via Musiani.

L'areale ANS40 è un ANS.B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Il contesto in cui si inserisce l'ANS40, è di tipo residenziale. Attualmente l'area in oggetto appare come una delle tante aree intercluse nel consolidato, residuali di un più ampio e ormai passato territorio rurale. La scelta di inserire in questa porzione di territorio un nuovo areale di espansione a prevalenza di dotazioni territoriali, appare quindi coerente dal punto di vista urbanistico.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 27 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è a lato della SS16, di conseguenza, quantomeno dal punto di vista della viabilità su gomma, possiede un buon livello di accessibilità.</p>

### 4. ELEMENTI ANTROPICI



#### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

L'area è parzialmente interessata dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS16.

Il tipo di vincolo presente è mediamente condizionante per le previsioni insediative.

Per l'elemento di vincolo individuato si rimanda al riquadro relativo alle criticità atmosferiche.

#### *4.2 RETI TECNOLOGICHE*

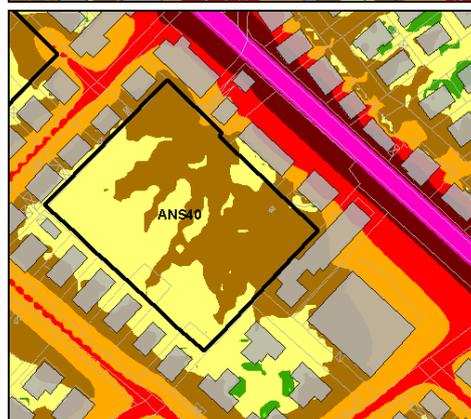
L'areale è intercluso in un contesto residenziale consolidato, pertanto si ipotizza un buon collegamento con le reti tecnologiche esistenti.

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS40, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA
- per il periodo notturno da 45 a 55dBA,

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al periodo notturno.**

Vista la dimensione dell'areale sembra possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS40 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di criticità, in particolare in periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Si suggerisce quindi di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della

relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

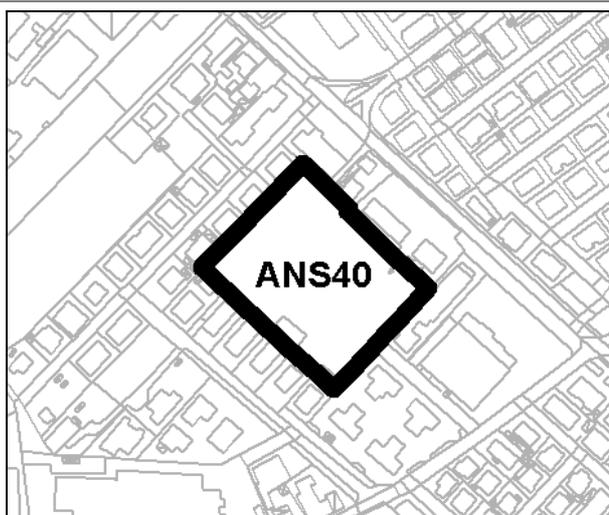
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, gli areali in esame non risultano contigui ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

## 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

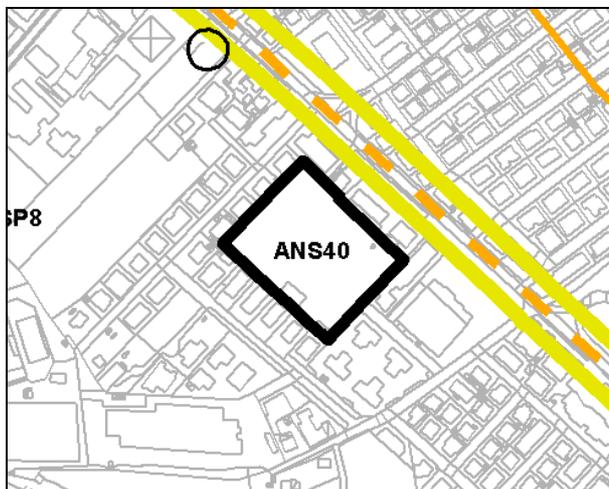


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

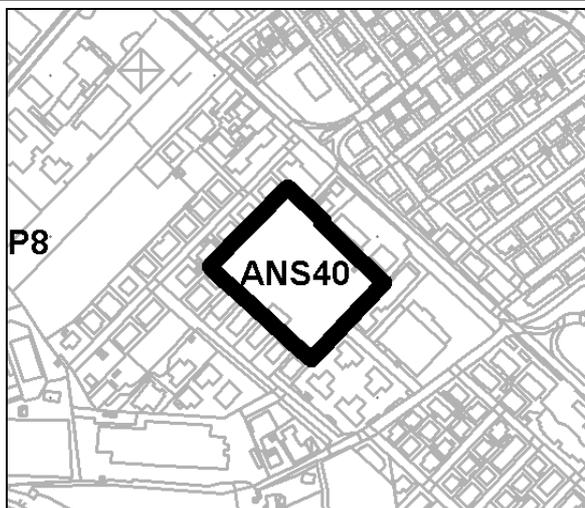
#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

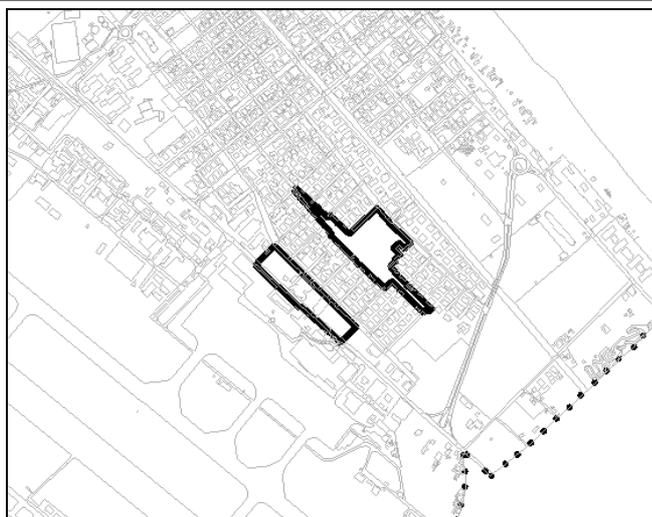
#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## AREALE ANS41



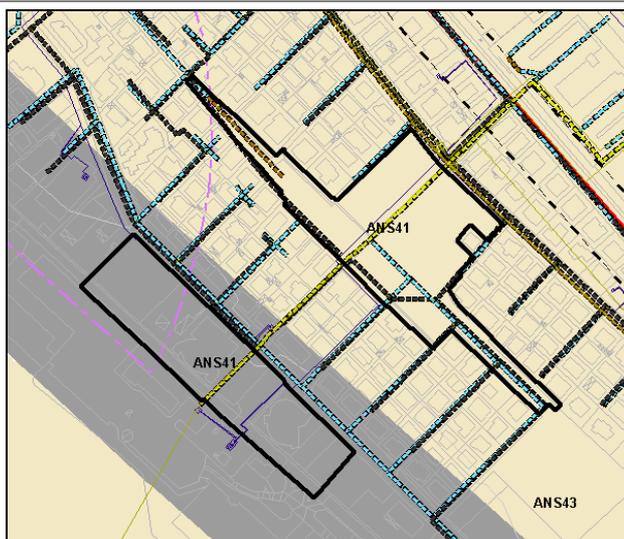
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la SS16 e viale Mosca.

L'areale ANS41 è in parte un ANS.C, inedificabile, (porzione più prossima alla SS16) ed in parte un ANS.B (porzione nord), appartenendo agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS41, è posto all'interno di un territorio già fortemente urbanizzato e con caratteristiche prettamente residenziali. Aldilà della porzione ANS.C, che il PSC indica come ambito inedificabile, l'areale ANS.B, è urbanisticamente coerente rispetto al contesto abitativo presente.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sulla porzione di areale ANS.B, pari a 59 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'ANS41, è inserito in un contesto infrastrutturale che vede a ovest la presenza della SS16 e ad est Viale Mosca, utile collegamento con altri due vicini assi stradali: Viale Costantinopoli e Via Cavalieri di Vittorio Veneto. Inoltre a poca distanza vi sono altri importanti elementi di connessione: la fermata FS di Rimini-Miramare ed l'Aeroporto Fellini.</p>

### 4. ELEMENTI ANTROPICI

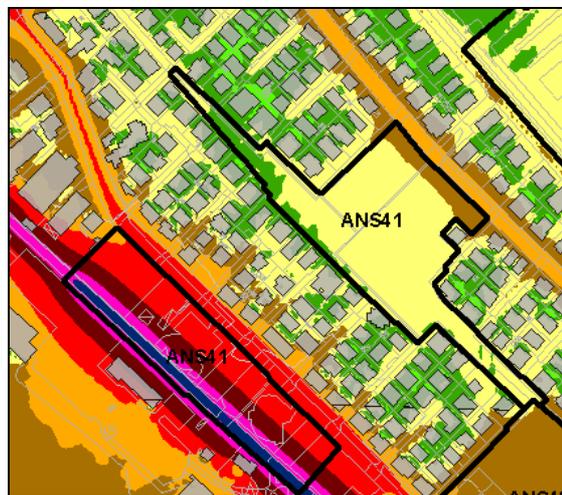


#### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

L'ambito ANS.C (porzione dell'areale più prossima alla SS16) è completamente inserito nella fascia di protezione stradale del PGQA relativa alla SS16.

	<p>Inoltre sempre l'ambito 41 interferisce in parte con l'areale relativo ad un vincolo di rispetto delle zone militari.</p> <p>Sull'ambito ANS.C insistono elementi mediamente condizionanti le previsioni insediative.</p> <p>Vista l'inedificabilità della porzione ANS.C, i vincoli in esso rilevati non portano quindi ad alcun tipo di condizionamento.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
	<p>La localizzazione degli areali di cui si compone l'ANS41, in un contesto densamente urbanizzato con funzioni residenziali, porta a ipotizzare per l'ANS in oggetto, una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>

<p><b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b></p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS41, in prima ipotesi, la III classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.</p> <p>La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi alla porzione di areale edificabile classificato come ANS.B (porzione est interclusa tra la via Losanna e viale Mosca) ed alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per il periodo diurno da 45 a 60dBA</li> <li>- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale con punte di 55dBA in prossimità di viale Mosca,</li> </ul>



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a viale Mosca. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale, ed alla porzione edificabile dell'areale (identificata come ANS.B) l'ANS41 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo.

Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali; si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

In riferimento, infine, alla porzione ANS.C dell'ambito, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area, come meglio specificato in normativa), il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, ecc.)

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

## **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame, nella sua porzione edificabile, non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

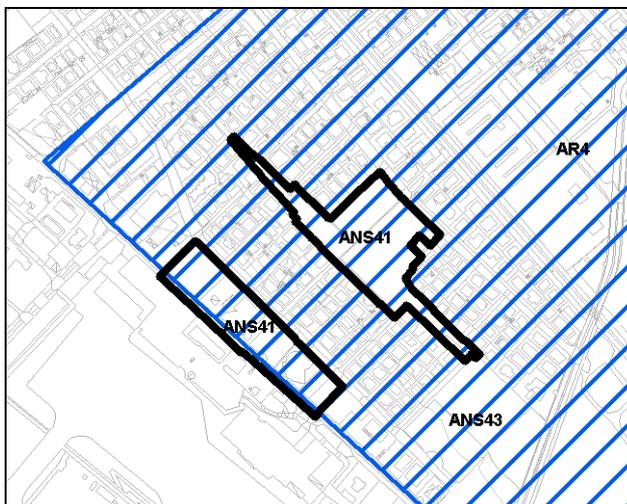
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione

residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.  
Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'intero areale è interessato dall' "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica".

Per il comparto in esame è possibile indicare la presenza di elementi lievemente condizionanti per le previsioni insediative residenziali e sensibili.

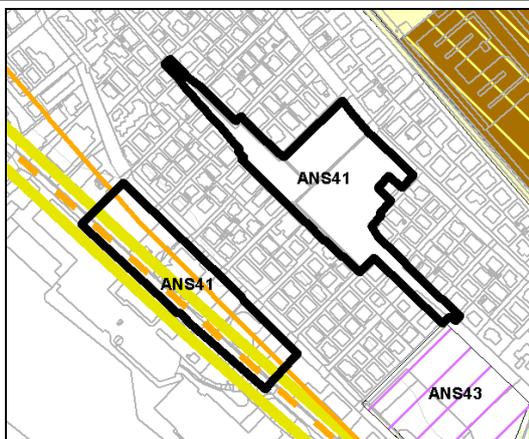
Ovviamente per la porzione ANS.C dell'areale in oggetto, tale vincolo viene reso superfluo dall'inedificabilità connaturata nell'ambito stesso.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per la porzione di areale più vicina alla fascia costiera, ANS.B, si richiedono ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

Per la restante parte, ANS.C, non si riscontra la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



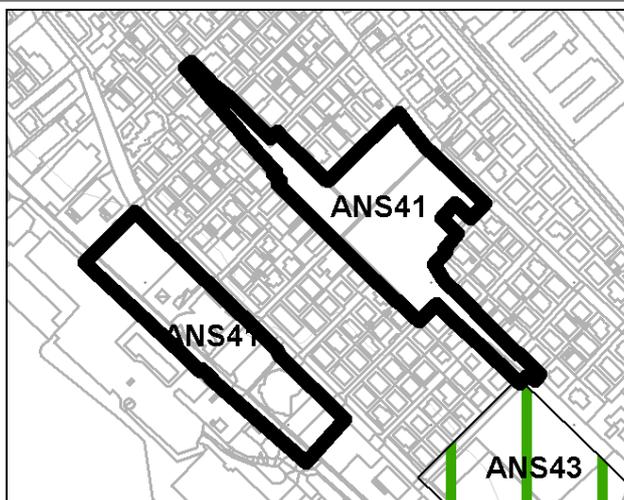
L'ambito ANS\_C è interessato dall'area archeologica della Via Flaminia a potenzialità medio bassa, nonché dal tracciato della medesima viabilità storica. Inoltre lo stesso ambito è attraversato in tutta la sua lunghezza dalla paleo

falesia.

Per questa porzione dell'ANS41, si è in presenza di elementi lineari lievemente condizionanti ed un elemento areale mediamente condizionante.

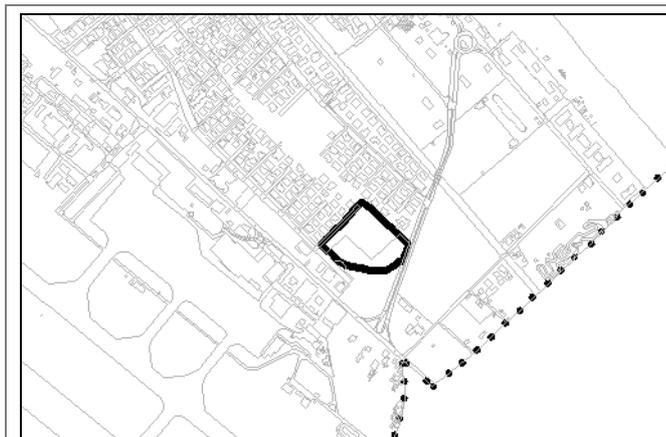
Ad ogni modo la natura inedificabile dell'ANS\_C, rende di fatto superflui i condizionamenti dei vincoli individuati.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato tra la via Cavalieri di Vittorio Veneto e la SS16.

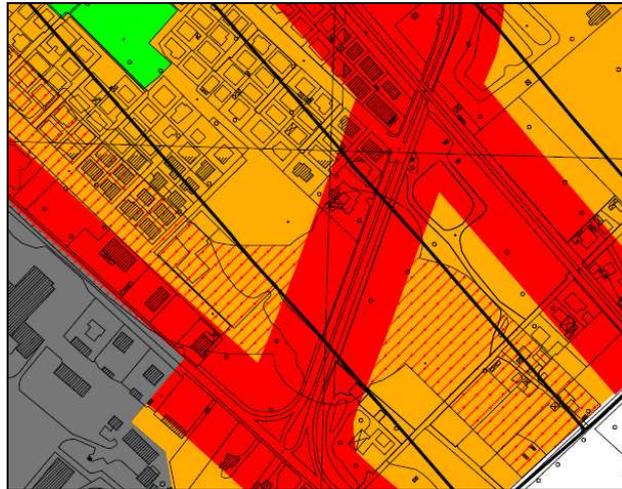
L'areale ANS43 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale, destinato prevalentemente a nuova residenza, va ad inserirsi in un contesto urbano già di tipo residenziale e all'interfaccia con due elementi territoriali da evidenziare: sul lato est l'aeroporto Fellini, a sud uno dei due rari elementi di varco territoriale che rendono ancora parzialmente permeabile l'entroterra rispetto alla zona di costa.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 226 abitanti teorici. La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale affaccia su Via Cavalieri di Vittorio Veneto, a poca distanza dal suo collegamento con la SS16. Ad altrettanta poca distanza si ha inoltre un ulteriore importante elemento di collegamento: l'aeroporto Fellini.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
	<p>L'unico elemento rilevabile che interferisce con l'areale in oggetto, è la fascia di rispetto stradale del PGQA. Tale elemento è mediamente condizionante per le previsioni insediative e verrà trattato più approfonditamente nel successivo riquadro relativo alle criticità atmosferiche.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
	<p>Come è visibile in figura, l'areale è inserito in un contesto tale da garantire un buon accesso alle reti tecnologiche esistenti.</p>

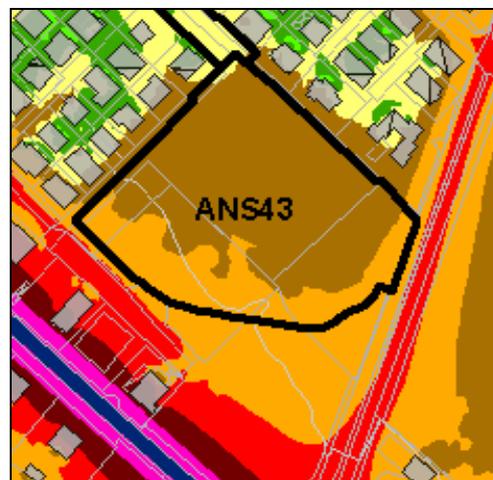
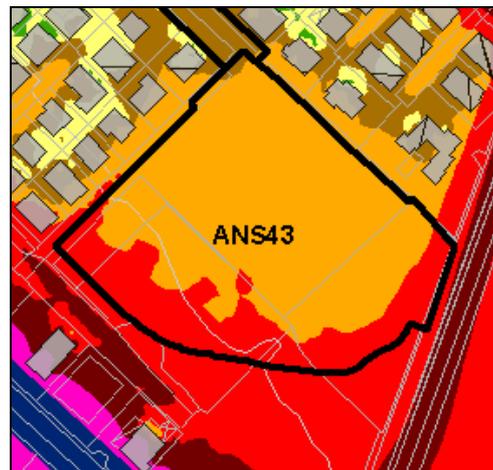
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS43, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
	Leq ≤ 35
	35 < Leq ≤ 40
	40 < Leq ≤ 45
	45 < Leq ≤ 50
	50 < Leq ≤ 55
	55 < Leq ≤ 60
	60 < Leq ≤ 65
	65 < Leq ≤ 70
	70 < Leq ≤ 75
	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale con punte di 60-65dBA per la porzione di areale più esposta alla SS16 ed a via Veneto.
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale con punte di 60dBA per la porzione di areale più esposta alla SS16 ed a via Veneto.

**L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per la porzione d'ambito più prossima alle vie Veneto e SS16 in riferimento al periodo diurno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una verifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS43 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Inoltre il presente areale è prossimo un tratto di strada (intermedio retro

costiero) di futura realizzazione proposto da PSC, si indica quindi di verificare e valutare, nel caso di conferma e di realizzazione del tracciato stradale, l'indotto sull'areale della nuova sorgente stradale.

Si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, pur trovandosi immediatamente all'esterno della relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso . La dimensione dello stesso consente però si superare tale criticità semplicemente prestando attenzione alla pianificazione e progettazione.

### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

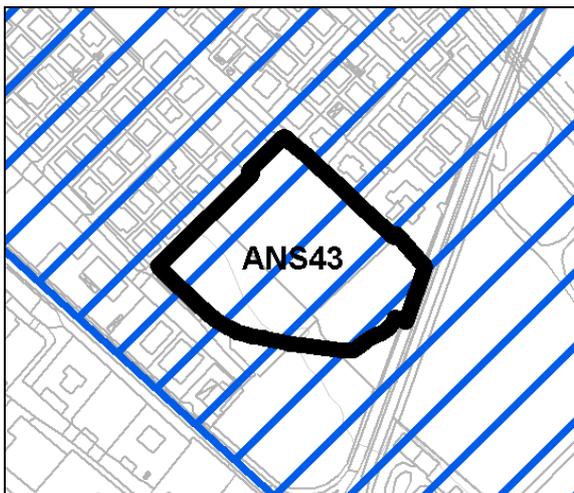
### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS16 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l' areale in esame non risultano contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



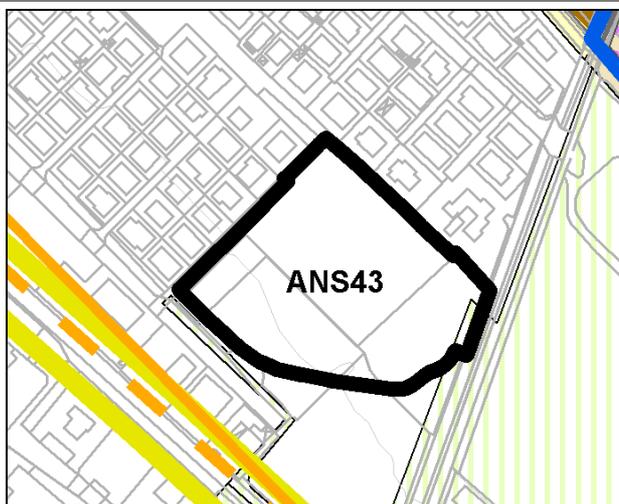
L'intero areale è interessato dall' "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica".

Per il comparto in esame è possibile indicare la presenza di elementi lievemente condizionanti per le previsioni insediative residenziali e sensibili.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

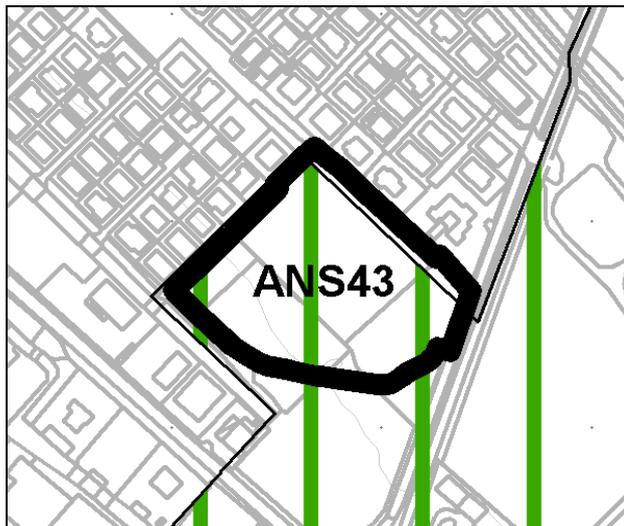
L'analisi sismica di II livello ha individuato per questo areale la necessità di ulteriori indagini di micro zonizzazione sismica che approfondiscano la questa tematica fino ad uno studio di III livello.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Per l'areale in oggetto non si individuano interferenze con elementi di tipo paesaggistico e storico-culturale.

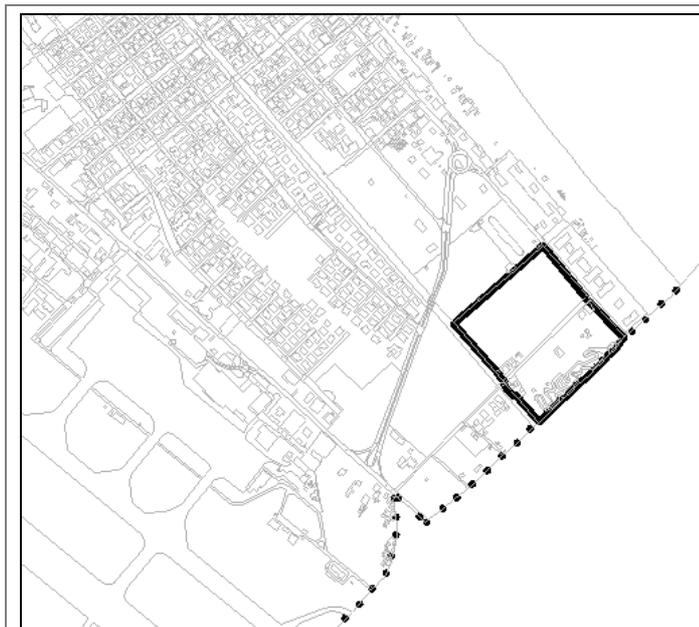
## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'ANS43 è totalmente inserito all'interno di un areale che definisce un' "Area di collegamento ecologico di rilevanza regionale (aree PAN)".

Il tipo di tutela è mediamente condizionante anche se, osservando il contesto urbano ed infrastrutturale, sarebbe più utile inserire entro tale tutela, la porzione di territorio che sta al di là di Via Cavalieri di Vittorio Veneto, escludendo quindi l'areale in oggetto, che viene a trovarsi su di una porzione di territorio, ormai fortemente condizionata da elementi antropici sia di tipo viario che di tipo insediativo, riducendo in modo drastico la sua potenziale funzione di collegamento ecologico.

## AREALE ANS44



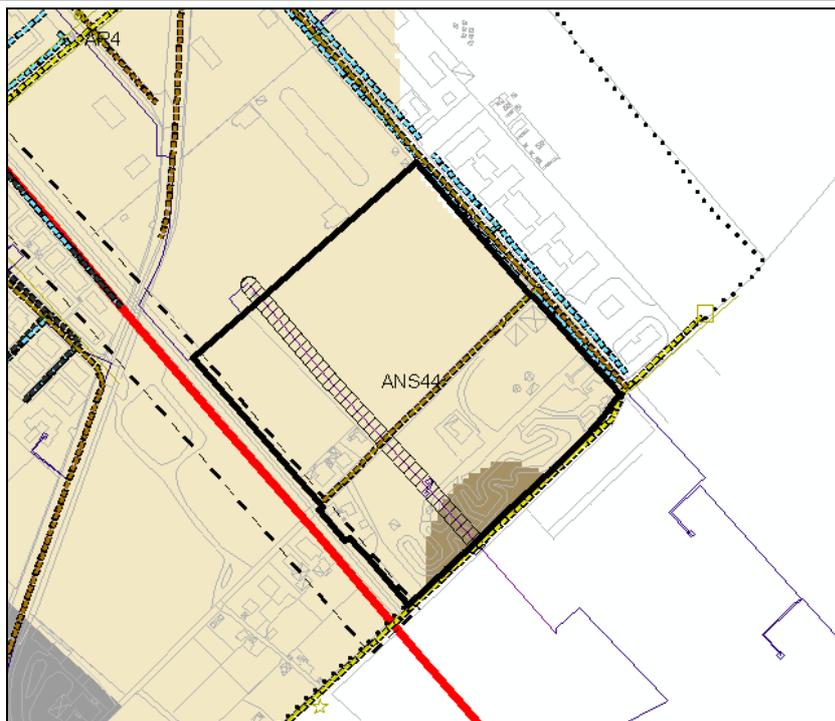
### Descrizione e localizzazione ambito

L'ANS44 è localizzato all'estremità sudorientale del territorio comunale, sul confine col Comune di Riccione, al di sotto di Via Cavalieri di Vittorio Veneto e a cavallo di via Teramo.

L'areale è di tipo ANS.C, ovvero non interessabile da previsioni insediative, ma sul quale sono inseribili interventi di verde urbano o per attrezzature collettive.

1. COERENZA URBANISTICA	Il contesto urbanistico in cui è localizzato l'areale in oggetto è sostanzialmente caratterizzato da un'importante discontinuità insediativa che qualifica questa porzione di territorio come varco a mare. Pertanto la destinazione ad ANS_C di questo areale è coerente con questo contesto urbanistico.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non è previsto carico urbanistico su questo areale.
3. ACCESSIBILITA'	L'accessibilità all'ANS44 è garantita da Viale Teramo che attraversa da sudovest a nordest l'areale, inoltre ad est c'è il lungo mare di Viale Principe di Piemonte e poco più a nord Via Cavalieri di Vittorio Veneto che si collega a poca distanza con la SS16.

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Gli elementi di vincolo individuabili in figura sull'areale in oggetto sono sostanzialmente due: la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea Adriatica ed un elettrodotto MT aereo con relativa fascia di rispetto.

La mancanza di previsioni insediative su questo areale, non produce particolari condizionamenti sugli interventi che possono essere realizzati secondo quanto determinato dal PSC.

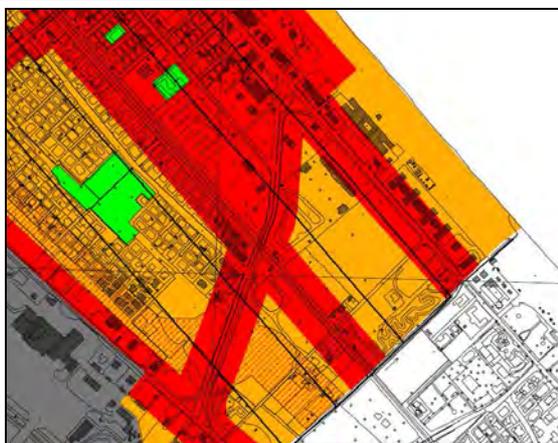
##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La destinazione dell'area non richiede la presenza o la buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti, tranne tutt'al più la rete di distribuzione elettrica che risulta comunque facilmente raggiungibile visto il contesto abitativo ai cui margini si attesta l'ANS44.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### **Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale, che assegna gran parte dell'areale in esame la III classe acustica,

con piccole porzioni dello stesso ricadenti nella IV classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

### Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65dBA in prossimità della via principe di Piemonte
- da 45 a 50dBA di periodo notturno con punte di 50-60dBA in prossimità della via principe di Piemonte
- 

### **Il clima acustico di scenario futuro:**

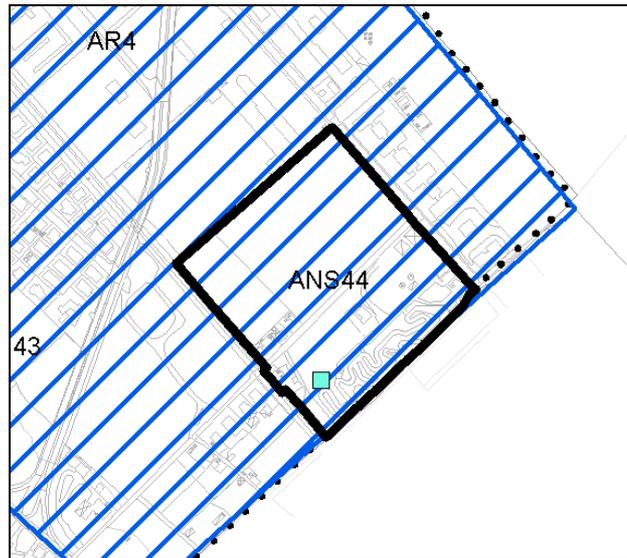
In funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale (la non edificazione non comporta, il non utilizzo dell'area come meglio specificato in normativa) sarà necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico focalizzata sull'area (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04). In particolare nell'eventuale valutazione di clima acustico si dovrà tenere conto anche dell'indotto della linea ferroviaria presente in fregio al lato sud est del comparto.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



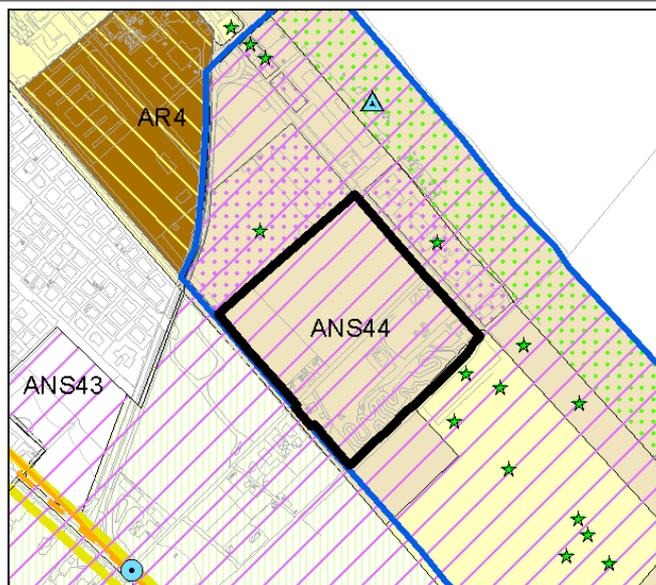
L'areale è pienamente inserito nell'area di tutela delle "concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione" ed al suo interno è presente anche un punto di captazione.

Questi elementi di vincolo non possono ovviamente pesare su previsioni insediative non consentite all'interno di questo ANS, ad ogni modo è opportuno che gli interventi che verranno attuati su questa area mantengano l'invarianza idraulica dei suoli interessati.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Non sono previsti interventi tali da richiedere ulteriori analisi di terzo livello.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'ANS44 interessa diversi elementi di tutela del sistema paesaggistico e storico-architettonico.

In primo luogo si inserisce all'interno dell'ampio areale relativo alla Città delle Colonie.

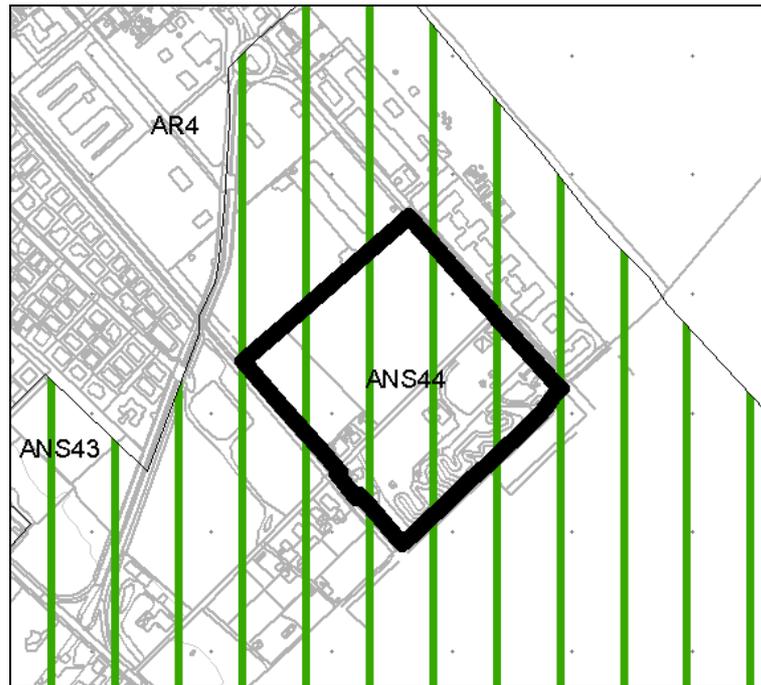
Il vincolo probabilmente più significativo sia per ragioni paesaggistiche che ambientali, è quello relativo ai varchi a mare dei principali corridoi fluviali da

riqualificare.

Infine, l'areale è inserito all'interno della zona di riqualificazione della costa e dell'arenile.

La decisione di inserire questo areale come ANS.C, non determina condizionamenti sulle espansioni insediative in quanto non previste all'interno dell'ANS44. Comunque sia, gli elementi di tutela e vincolo individuati, impongono uno sviluppo dell'area che vada non solo a salvaguardarli ma che ne rafforzi le funzioni paesaggistiche.

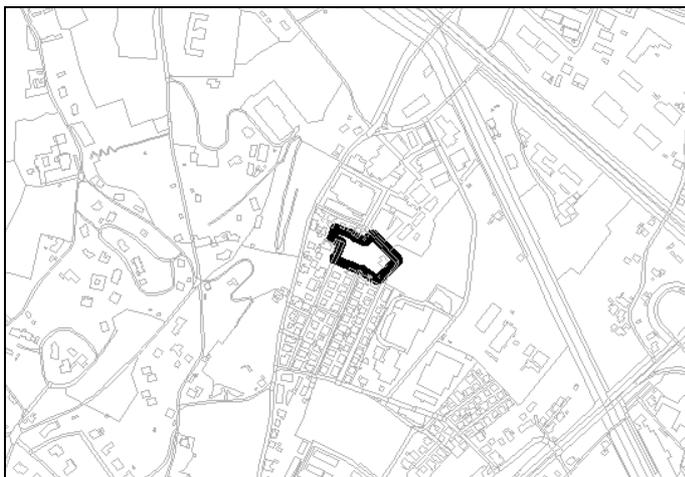
#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'ANS44 è inserito nell'ampio areale che definisce il corridoio ecologico di rilevanza regionale afferibile alla presenza poco più a sud del Torrente Marano.

Vale in generale quanto detto nel precedente riquadro in merito alle criticità paesaggistiche. Rispetto alle criticità di tipo ecologico individuate, è evidente che il contesto in cui è stato individuato questo varco costa-entroterra è fortemente compromesso nelle sue funzioni per via della presenza di manufatti e infrastrutture antropiche. Ne consegue che lo sviluppo di questo areale, in congiunzione con altri interventi sulle aree contermini, dovrà essere quello di ripristino delle funzioni ecologiche perse e loro salvaguardia.

## AREALE ANS45



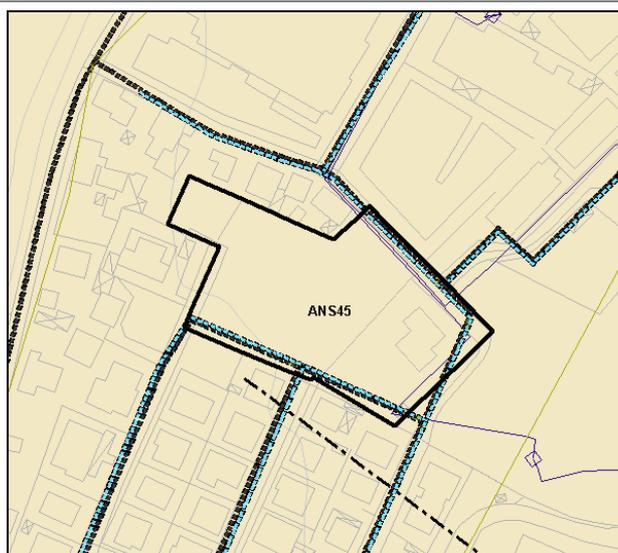
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Stambecco.

L'areale ANS45 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale si trova ai piedi del colle di Covignano, all'interno di una zona residenziale e a contatto con una vicina area produttiva-artigianale.</p> <p>Da un'analisi delle foto a volo d'uccello, l'areale è definibile come area di completamento dell'insediamento residenziale esistente, di conseguenza è oggettivamente sostenibile la coerenza urbanistica della destinazione urbanistica definita dal PSC.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 79 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>Dal punto di vista dei collegamenti, l'areale non gode, per posizione e per densità infrastrutturale, di un'accessibilità particolarmente estesa ed efficiente. I principali collegamenti, tutti per la mobilità su gomma, derivano dalla vicina Via della Grotta Rossa e un po' più a sud dalla SS72.</p>

### **4. ELEMENTI ANTROPICI**



#### **4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**

Sull'ANS45 non insistono particolari elementi di vincolo o tutela antropici.

#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale si va ad inserire in un contesto residenziale esistente, a ridosso di un ambito produttivo. Pertanto, come si può vedere anche nella precedente figura, questo determina un buon collegamento con le reti tecnologiche esistenti.

### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

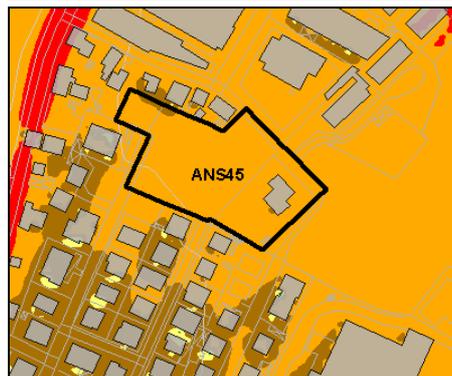
#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS45, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



#### **Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60 a 65dBA per la porzione d'areale più esposta alla A14 presente a circa 400m dalla stessa (direzione nord est)
- per il periodo notturno da 50 a 60dBA per la totalità dell'areale

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni nord d'ambito in riferimento al periodo diurno mentre in riferimento al periodo notturno l'intero areale parrebbe presentare forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare.**

L'areale non appare quindi idoneo, in prima lettura, ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS45 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

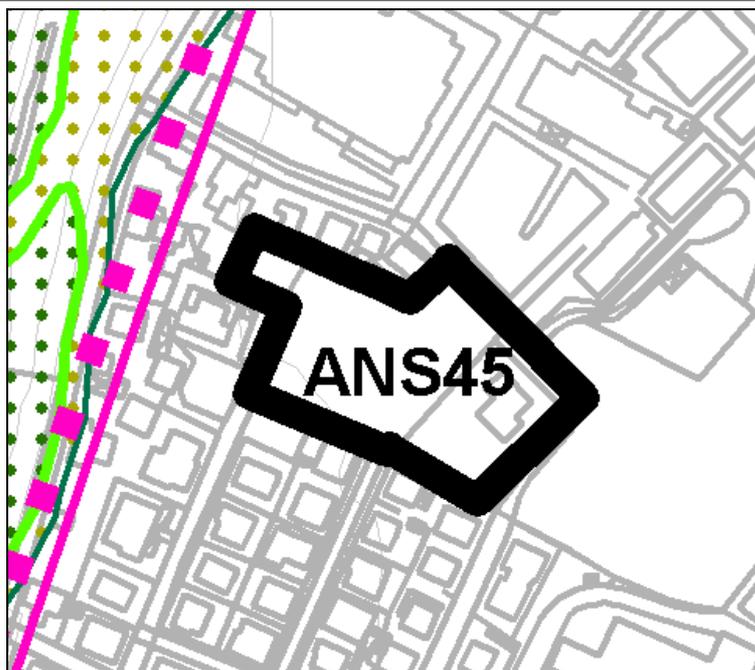
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

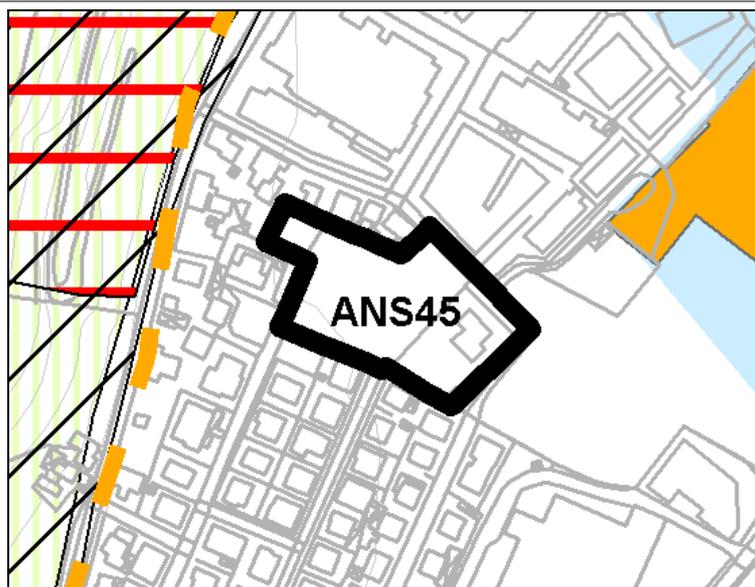


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

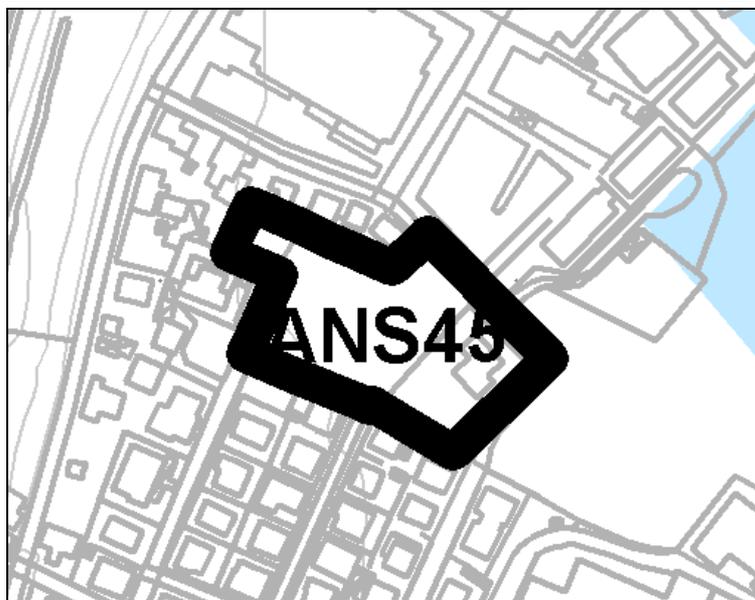


L'ambito è interessato dall'area archeologica di Covignano a potenzialità medio bassa.

Si è in presenza quindi di un elemento areale mediamente condizionante.

Rispetto all'elemento di tutela individuato, si rendono necessari specifici approfondimenti da concordare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

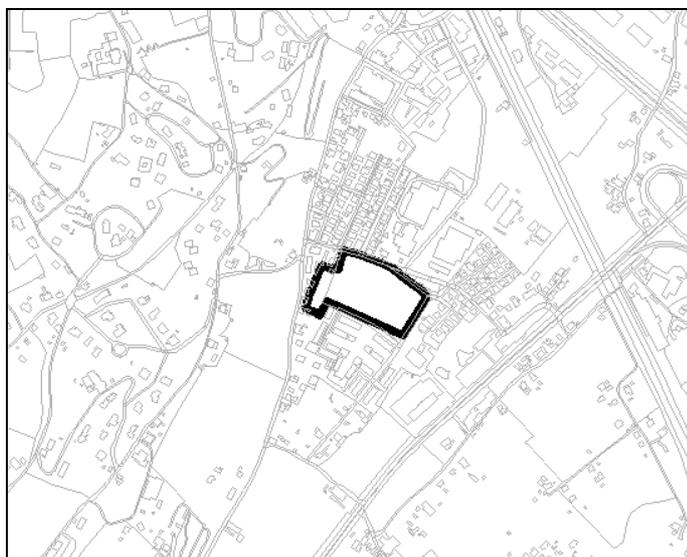
### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## AREALE ANS46



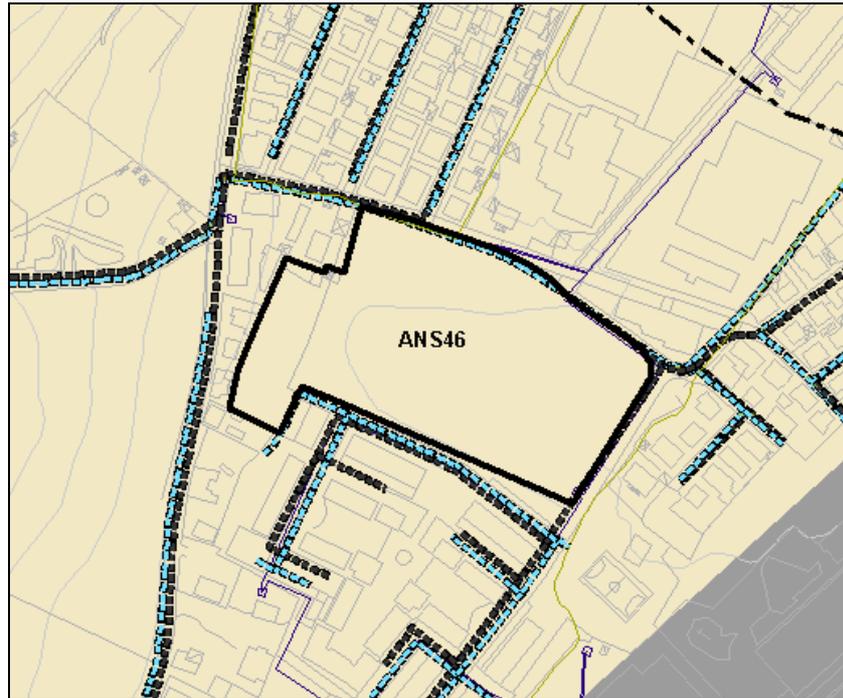
### Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via del Lupo e della via Grotta Rossa

L'areale ANS46 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'areale in oggetto è attualmente un residuo di area agricola, intercluso all'interno di un contesto residenziale anche se non fortemente densificato.</p> <p>L'ANS46 si configura quindi come areale di completamento dell'ambito residenziale esistente, risultando in questo senso urbanisticamente coerente rispetto al contesto esistente.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 300 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>Dal punto di vista dei collegamenti, l'areale non gode, per posizione e per densità infrastrutturale, di un'accessibilità particolarmente estesa ed efficiente. I principali collegamenti, tutti per la mobilità su gomma, derivano dalla vicina Via della Gazzella e della Grotta Rossa e un po' più a sud dalle SS72.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Non vi sono elementi infrastrutturali e antropici che configgono con il comparto in oggetto.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto residenziale consolidato di recente realizzazione, pertanto è riscontrabile, anche osservando la precedente immagine, una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

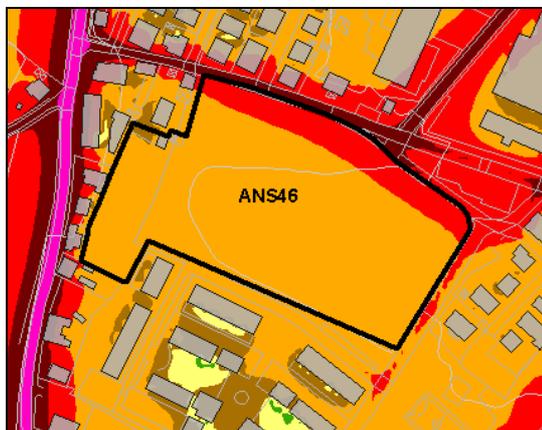
##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso

dell'areale, è possibile assegnare all'ANS46, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

#### Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-65dBA per la porzione d'areale più prossima a via della Gazzella
- per il periodo notturno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale con punte di 60A per la porzione d'areale più prossima a via della Gazzella

**L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per la porzione d'ambito più prossima alla via della Gazzella in riferimento al periodo diurno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS46 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Infine si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

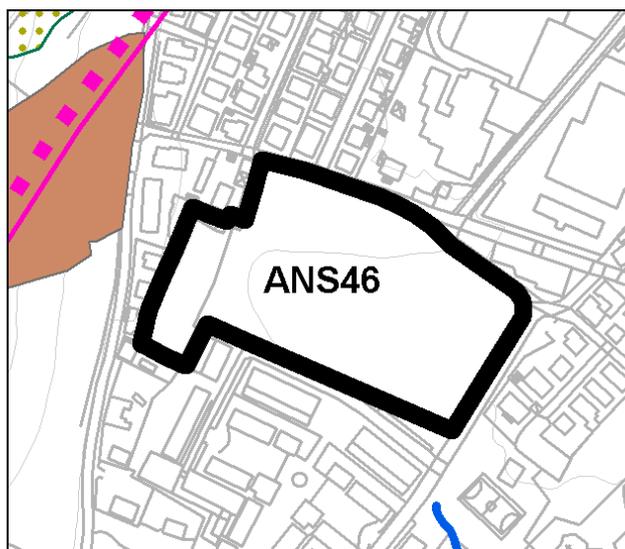
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica.

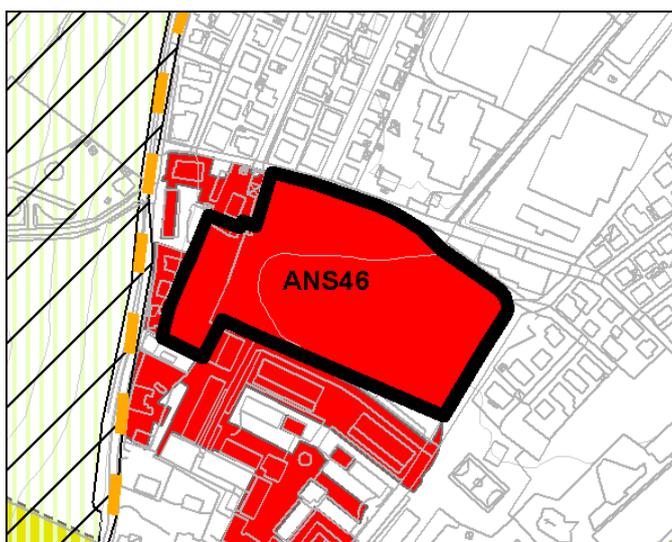
Si rileva unicamente la presenza a monte di un deposito di versante, per il quale è consigliabile, vista la vicinanza con l'abitato e l'area in oggetto, una verifica di stabilità.

Per il comparto in esame è comunque possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



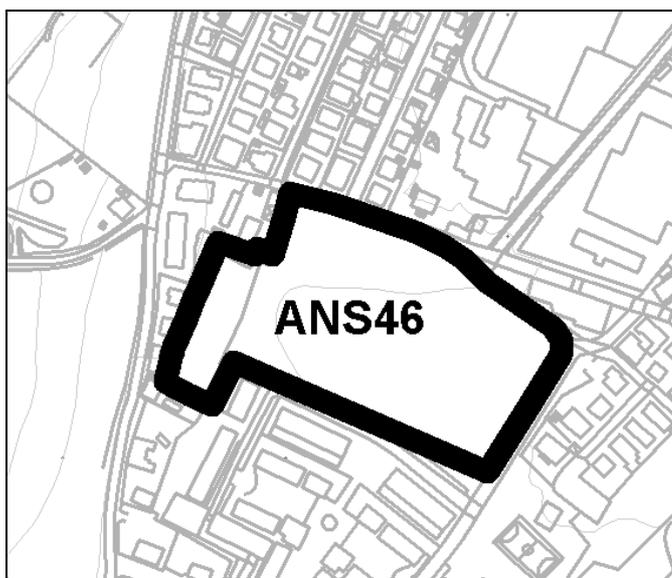
Il comparto è completamente contenuto all'interno di un sito a potenzialità archeologica alta, caratterizzato probabilmente da una stratificazione archeologica complessa. A questo si aggiunge il fatto che il comparto rientra anche all'interno dell'ampio areale a potenzialità archeologica medio-bassa di Covignano.

La natura degli elementi individuati risulta mediamente condizionante per le

previsioni insediative.

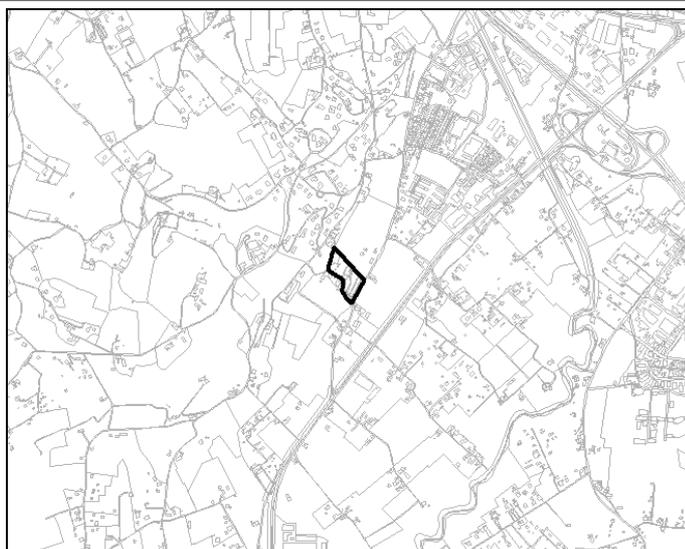
Il condizionamento rilevato, è anche fortemente condizionato dalle verifiche che, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Architettonici, saranno necessarie per verificare la presenza o meno di manufatti, oggetti e/o strutture di rilevanza storico-archeologica.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



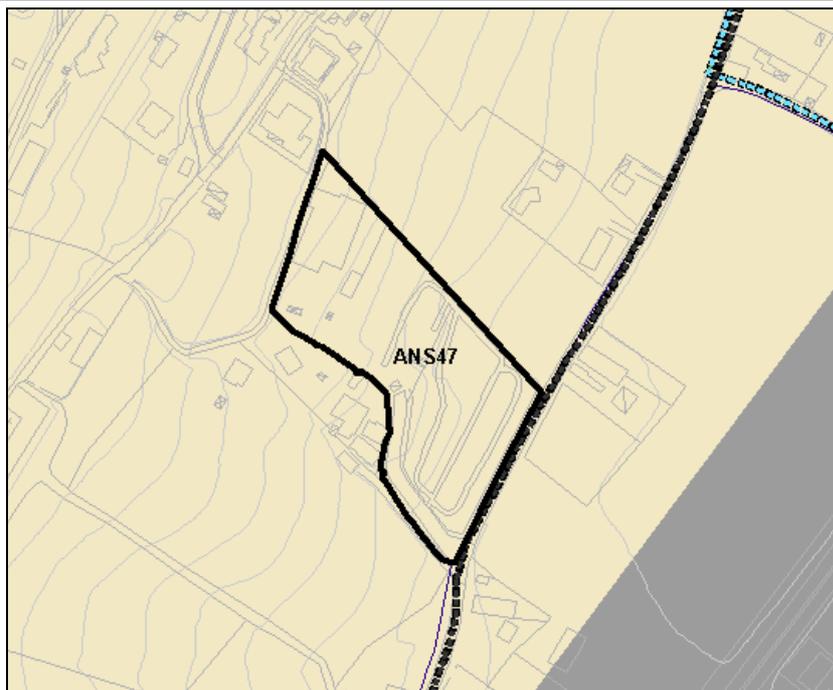
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via via Grotta Rossa e della via Castellccio.

L'areale ANS47 è un ANS.B ovvero in parte appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'areale è inserito in un contesto pedecollinare, sulle prime pendici del colle di Covignano, in un'area di Rimini sostanzialmente libera dalla densificazione insediativa e infrastrutturale della vicina periferia.</p> <p>La scelta relativa a questo areale è pertanto incoerente dal punto di vista urbanistico, ponendosi peraltro come precedente per future richieste di insediamento sulla parte collinare di Rimini.</p> <p>Tale incoerenza si riflette peraltro nelle analisi ambientali che si leggono di seguito.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 44 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale è data da sole strade secondarie e dal vicino collegamento con la SS72.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mostra la non interferenza dell'areale in oggetto con vincoli di tipo antropico.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale, sebbene avulso dalle zone a maggior densità insediativa, appare raggiunto dalle reti tecnologiche esistenti.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

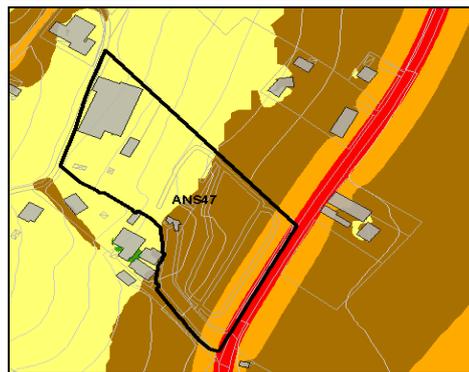
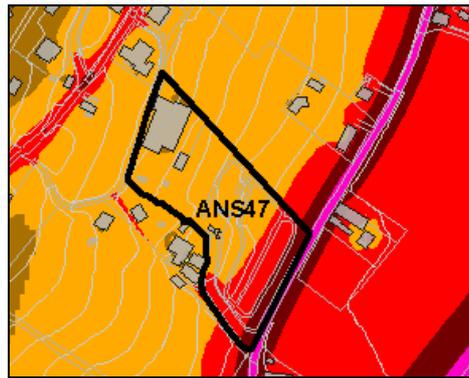
##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto viste le destinazioni d'uso dell'areale di cui sopra, è possibile assegnare all'ANS47 la III classe acustica di progetto.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

### Legenda Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Light orange	50 < Leq ≤ 55
Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-70dBA per la porzione d'areale più prossima a via Grotta Rossa
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per circa metà dell'areale e da 50 a 55dBA per l'altra metà con punte di 60A per la porzione d'areale più prossima a via Grotta Rossa

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, in riferimento al solo periodo notturno e sulla porzione d'ambito più a sud.**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS47 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Un breve annotazione riguarda la destinazione dell'areale, descritta unicamente in quanto ANS.B (vedasi normativa di PSC) e quindi con una potenziale predominanza di destinazioni extraresidenziali, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per parcheggi, aree sportive, servizi attrattori di utenti in genere, ecc.)

## ***5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE***

### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

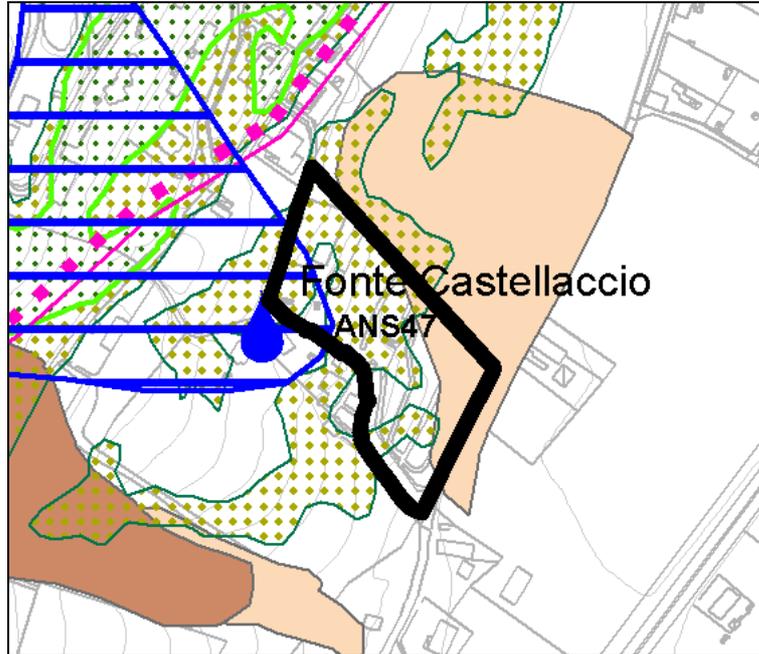
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE



Nella parte orientale del comparto si riscontra la presenza di un deposito di versante da verificare, per il quale sarà necessario procedere a debita verifica e nel caso fosse confermato, si seguiranno le prescrizioni contenute nell'art. 4.1 comma 6 delle NdA del PTCP. Inoltre parte del comparto è interessato da un'area di tutela delle sorgenti di collina ed infine buona parte è ad acclività compresa tra 10° e 15°.

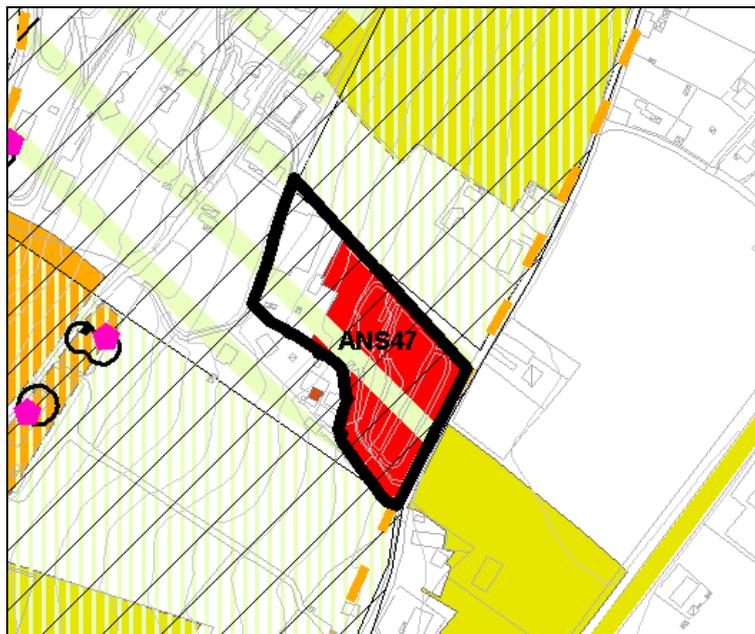
Gli elementi riscontrati nella zona generano in parte condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli e condizionamenti di tipo puramente normativo. La porzione relativa all'area di tutela delle sorgenti di collina è invece fortemente condizionante.

La presenza di questi elementi di criticità sull'areale interessato, sia tanti che tipologicamente diversi, rende necessaria un'attenta analisi in merito alla reale necessità e opportunità di realizzare le previsioni insediative contenute al suo interno.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

## 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



Il comparto è interessato da diversi elementi di tipo paesaggistico e storico-culturale.

In primo luogo, esso rientra all'interno di un ampio areale definito come "Bene paesaggistico in salvaguardia (D.Lgs 42/2004 art.136)".

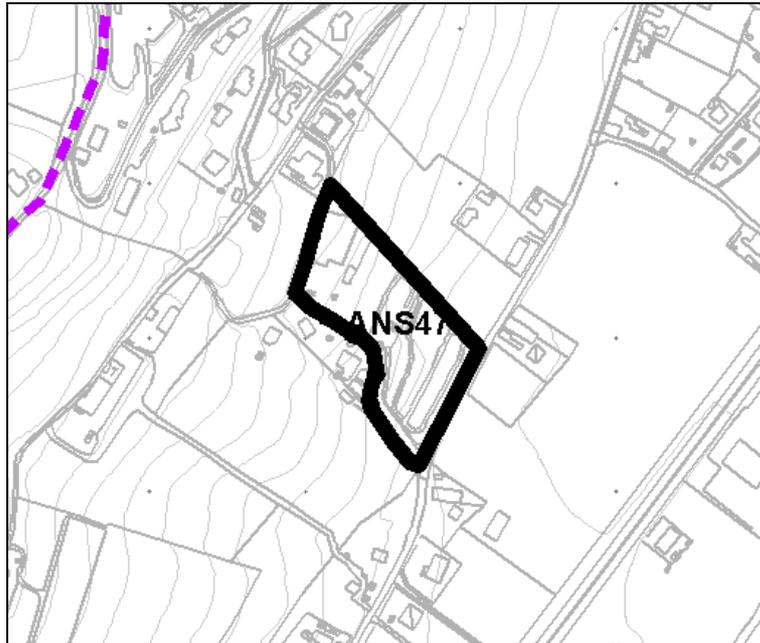
Inoltre, esso contiene completamente un sito a potenzialità archeologica alta, caratterizzato probabilmente da una stratificazione archeologica complessa. A questo si aggiunge il fatto che il comparto rientra anche all'interno dell'ampio areale a potenzialità archeologica medio-bassa di Covignano.

In ultimo, si riscontra che il comparto è compreso anche all'interno di un'area individuata dal PAE come "Zona di particolare interesse paesaggistico ambientale", che rimanda all'art. 5.3 delle NdA del PTCP.

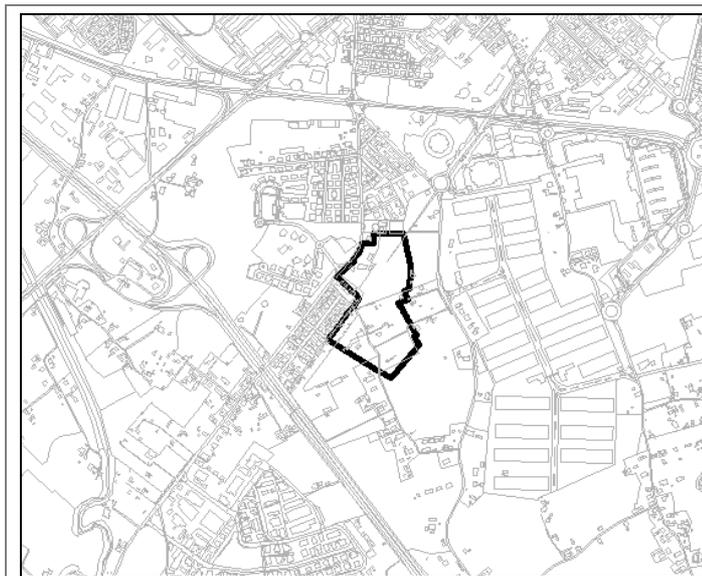
La natura articolata e strutturata degli elementi individuati, pone il comparto all'interno di un areale con caratteristiche escludenti o fortemente condizionanti per le previsioni insediative.

Anche per quanto riguarda gli elementi di tipo paesaggistico e storico-culturale, vale quanto detto nel riquadro relativo alle criticità idrogeologiche, in merito alla necessità ed opportunità della realizzazione di quanto contenuto nell'ANS47.

## 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



Non sono presenti evidenti elementi appartenenti al sistema naturale e delle reti ecologiche, ciò nonostante, la zona territoriale in cui è posizionato l'ANS47, possiede, come tutto il colle di Covignano, una sua diffusa valenza ed importanza ecologica.



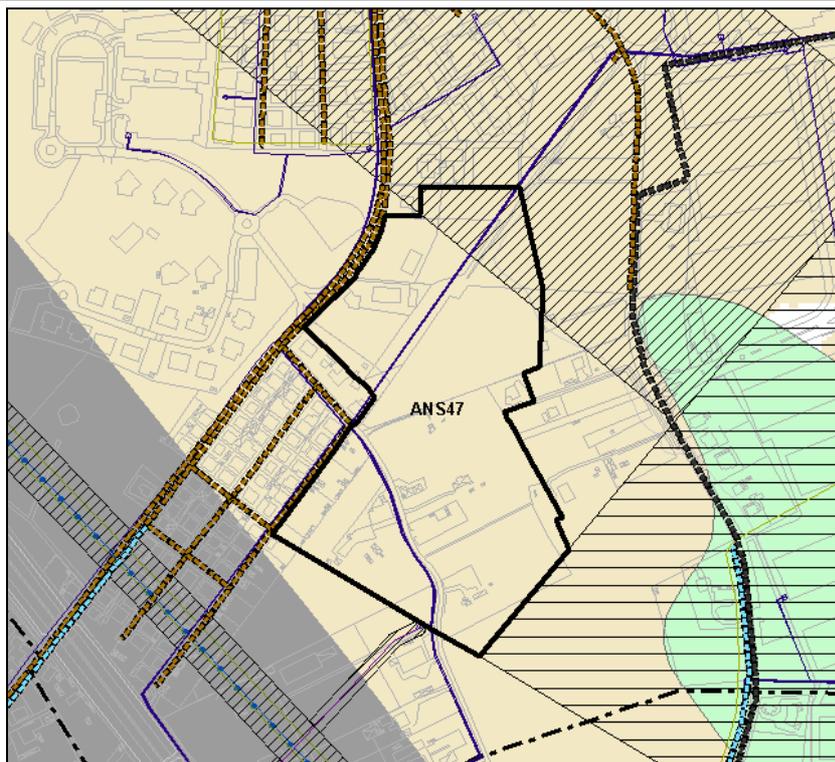
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via Tanaro e Coriano.

L'areale ANS47 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali"

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale è inserito all'interno di una fascia ineditata della periferia sudovest di Rimini, a contatto sia con le zone residenziali di Via Montescudo che la zona commerciale e direzionale ad est-sudest.</p> <p>Pertanto, dal punto di vista urbanistico, l'ANS47 si pone come ulteriore elemento di espansione a sudest della potenzialità insediativa residenziale di Rimini, che vede Via Montescudo come suo asse baricentrico.</p> <p>Rispetto quindi alle previsioni che sono già in attuazione su questa zona di Rimini, la scelta urbanistica relativa all'ANS47 è coerente con il contesto interessato.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 1000 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è servito da una buona rete stradale che vede in Via Coriano e Via Montescudo due importanti assi di collegamento con la vicina viabilità di grado superiore: SS16 e A14, tramite il casello di Rimini sud.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

Il comparto risiede all'interno del cono di atterraggio relativo all'aeroporto di Rimini.

Pertanto, si è in presenza di un elemento mediamente condizionante le previsioni insediative.

In linea di massima, il condizionamento presente su questo areale si traduce in limitazioni alle altezze degli edifici e distanza tra di loro.

##### *4.2 RETI TECNOLOGICHE*

L'areale è inserito in contesto a forte evoluzione insediativa e di conseguenza infrastrutturale.

Un ambito di espansione di questa estensione richiederà un attenta valutazione delle dotazioni territoriali e dei servizi al cittadino in funzione del suo carico urbanistico unito a quello delle aree esistenti o in via di completamento.

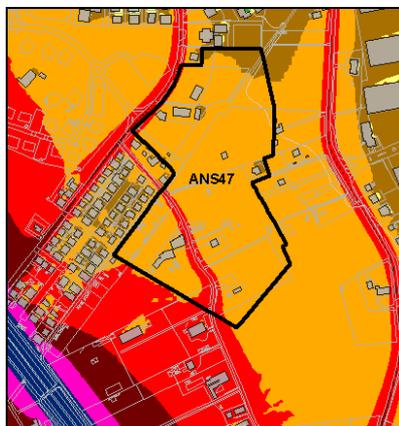
Aldilà di questo la localizzazione di questo areale consente di individuare una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui di sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto viste le destinazioni d'uso dell'areale di cui sopra, è possibile assegnare all'ANS47 la III classe acustica di progetto.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta

sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per circa metà dell'areale e da 60-65dBA per l'altra metà
- per il periodo notturno da 55 a 60dBA per l'intero areale

**L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una riverifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS47 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

Si indica di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese, ricadendo in parte nella relativa fascia pertinenziale: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere

affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza, prevedendo, se necessario, una fascia cuscinetto fra i potenziali usi sensibili del nuovo ANS e le sorgenti aeroportuali preesistenti in sito.

### 5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

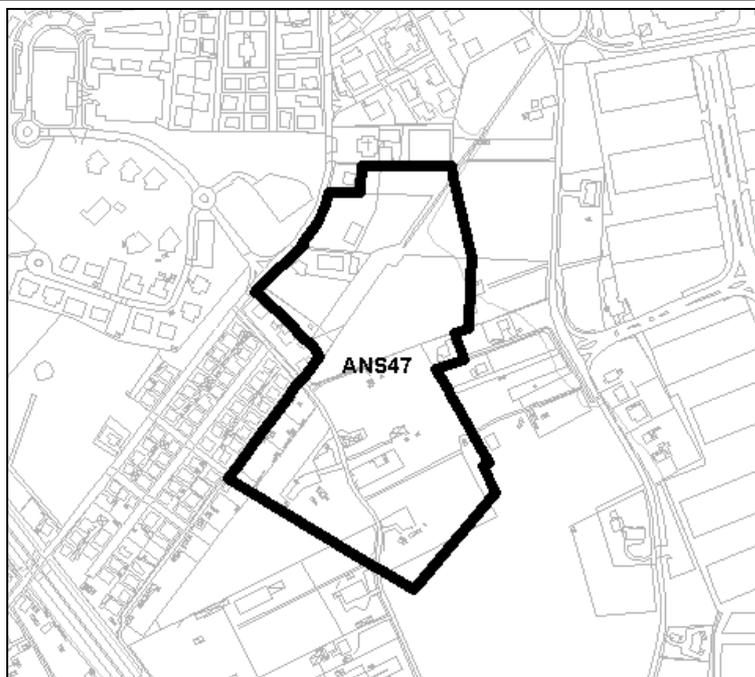
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE

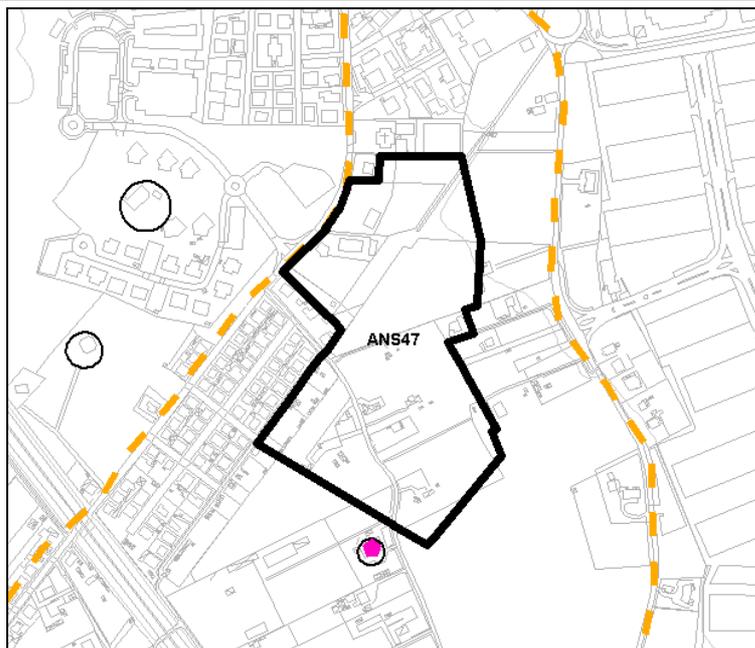


Il comparto in oggetto non confligge con elementi di natura idrogeologica. Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.4 CRITICITA' SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

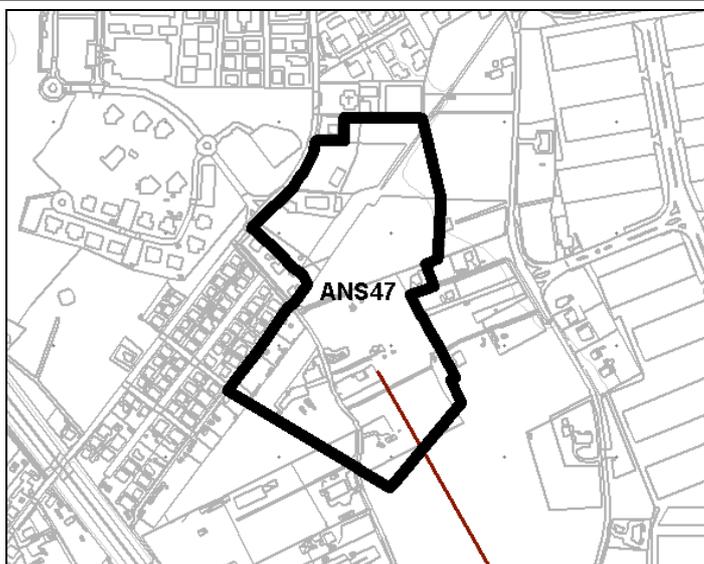
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'area in oggetto non interferisce con elementi di interesse paesaggistico e culturale-architettonico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



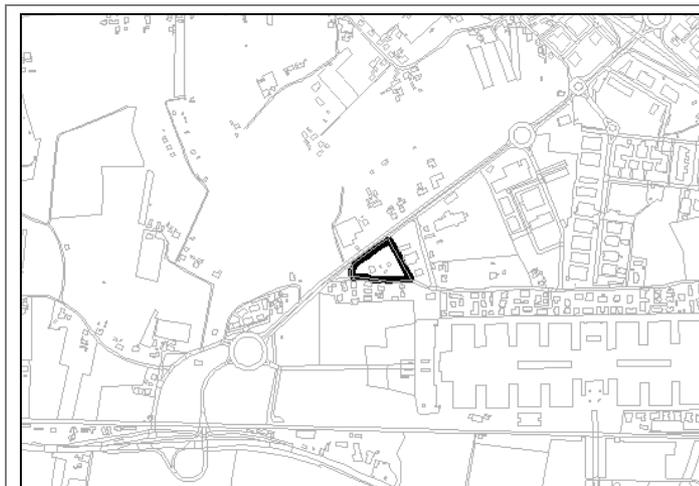
L'area in oggetto, è parzialmente attraversata da una "direttrice trasversale di potenziamento della rete ecologica".

Tale elemento lineare è lievemente condizionante le previsioni insediative.

La realizzazione delle previsioni insediative di un'areale come quello in oggetto, posizionato su di un territorio che possiede ancora un'apertura, un varco verso l'ambiente rurale, rappresenta un ulteriore e definitivo elemento di chiusura del territorio urbano rispetto all'ambiente naturale e semi-naturale circostante.

Pertanto sul tracciato individuato dalla direttrice ecologica individuata, si ritiene opportuno realizzare interventi che consentano di mantenere uno spazio di permeabilità con il territorio rurale esterno, a fruizione dei residenti.

## AREALE ANS48



### Descrizione e localizzazione ambito

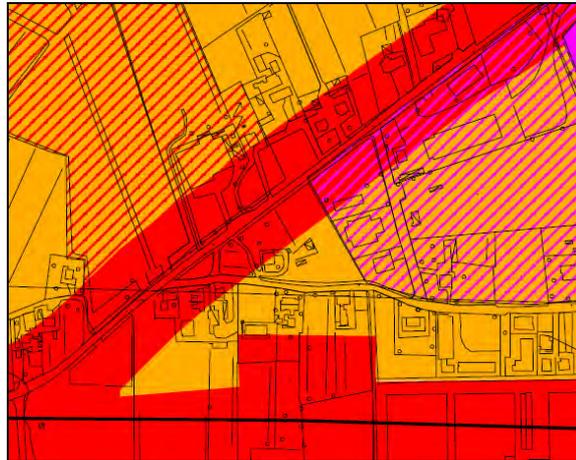
L'areale si trova ubicato in prossimità della via San Martino in Riparotta.

L'areale ANS48 è un ANS\_B ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili prevalentemente per nuove dotazioni territoriali"

1. COERENZA URBANISTICA	<p>L'areale in oggetto viene a trovarsi in un contesto misto: residenziale e produttivo-artigianale, con la presenza della Fiera di Rimini poco oltre la zona residenziale e di un più ampio contesto di tipo rurale.</p> <p>L'ANS48 è un'areale prevalentemente destinato a dotazioni territoriali, pertanto lo stesso si inserisce coerentemente rispetto al contesto urbanistico inquadrato.</p>
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 21 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
3. ACCESSIBILITA'	<p>L'areale è intercluso tra assi stradali minori che si collegano ad est con la SS16 e ad ovest-sudovest con la SS9. Ne consegue che, l'ANS48 è dotato di un buon livello di accessibilità rispetto al territorio circostante ed ai principali assi di collegamento extraurbano.</p>

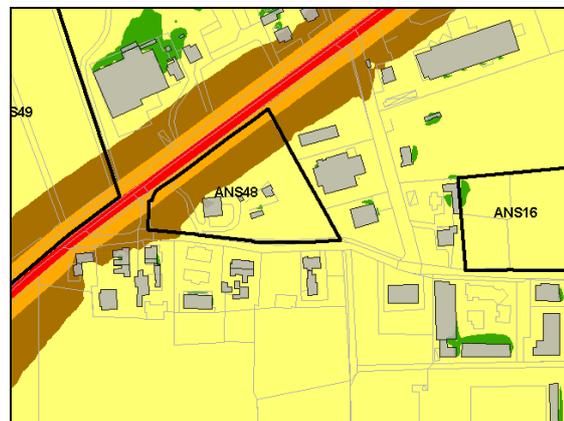
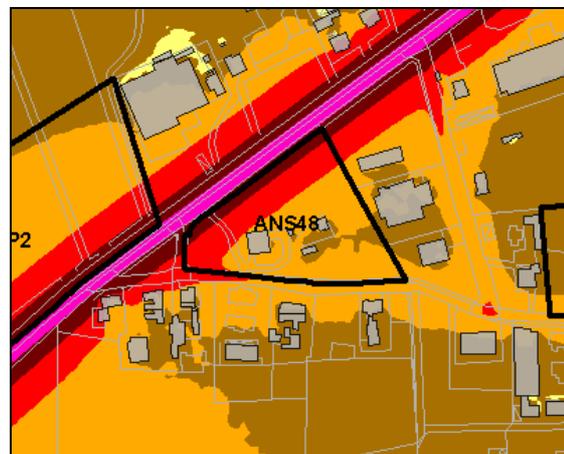
4. ELEMENTI ANTROPICI	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
	<p>Non sono presenti sull'areale elementi di vincolo o tutela antropici.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
<p>L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.</p>	

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto e viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS48, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica, secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e da 60-70dBA per la porzione d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale e da 55-60dBA per la porzione d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta

**L'areale parrebbe presentare alcune criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare, sulle porzioni d'ambito più prossime alla via Riparotta**

Vista la dimensione dell'areale è possibile ovviare a tali criticità prevedendo un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada (via Riparotta in particolare) e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito, senza arrivare alla necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti :**

In riferimento allo stato attuale l'ANS48 risulta caratterizzato, in riferimento al rumore derivante dal solo traffico stradale, da qualche elemento di criticità superabile comunque con interventi mitigativi di pianificazione territoriale.

Si suggerisce quindi di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si dovrà limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In riferimento, in particolare, alla destinazione dell'areale ANS.B, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi introdotti, il potenziale impatto verso l'esterno (es. in caso di uso per spazi collettivi, aree sportive, ecc.)

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

#### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

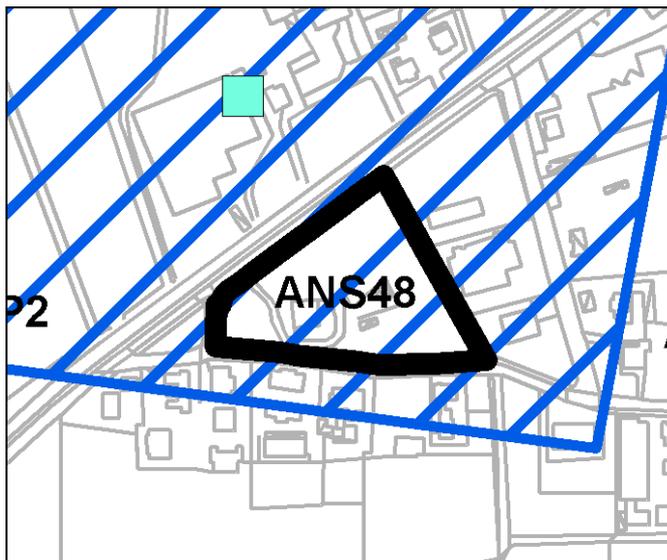
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Il comparto è interessato da un'areale di rispetto definito come "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica", relativo ad un vicino punto di captazione di acque minerale o termali.

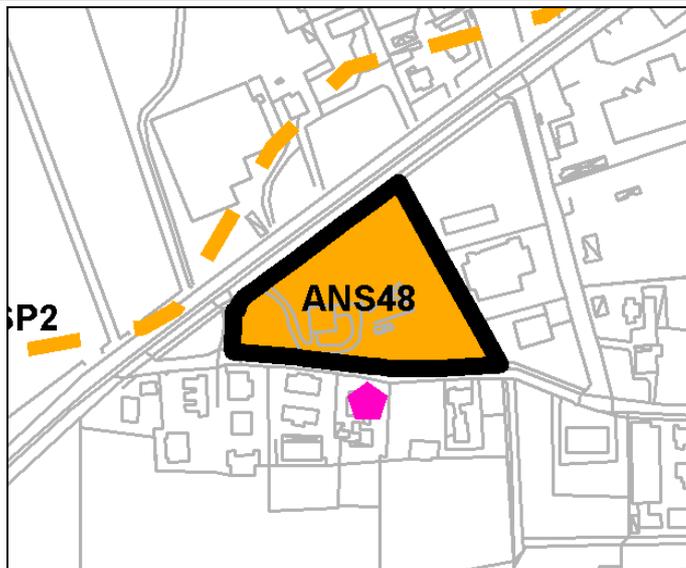
L'ambito di tutela per le opere di captazione, è un elemento areale che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, necessitando di conseguenza mitigazioni.

Si rende quindi necessario evitare interventi invasivi che richiedano perforazioni e scavi profondi, evitando inoltre di modificare in modo consistente, il regime delle acque sotterranee nonché la struttura geopedologica dell'area.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



L'areale include per intero un sito a potenzialità archeologica media. Inoltre è esso stesso incluso nel più ampio areale di Rimini Nord a potenzialità archeologica medio bassa.

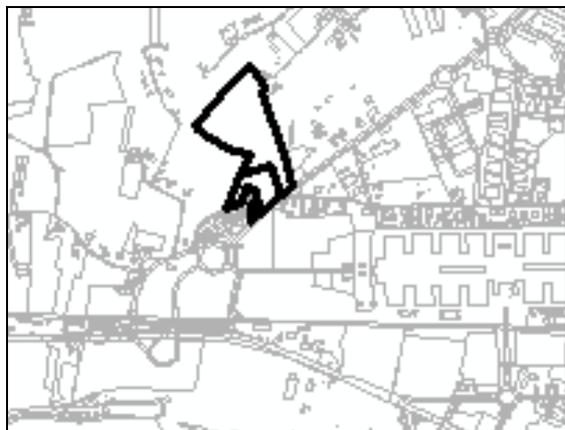
Gli elementi individuati sono mediamente condizionanti per le previsioni insediative, e per essi si richiede un'attenta indagine, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, al fine di individuare manufatti, strutture e/o oggetti di interesse storico-archeologico e quindi meritevoli di tutela.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



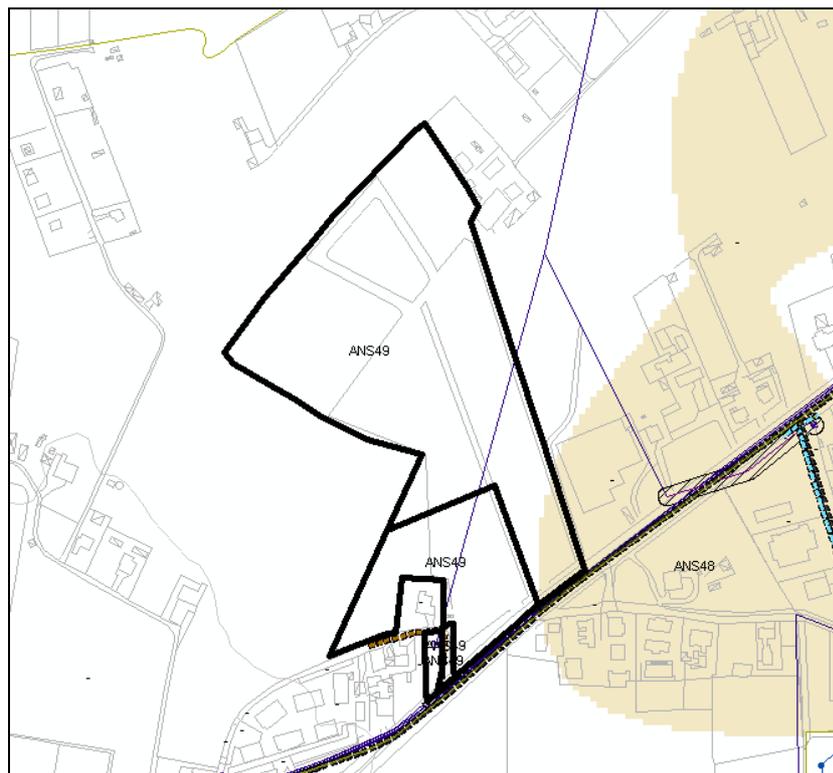
Descrizione e localizzazione ambito

L'areale si trova ubicato in prossimità della via San Martino in Riparotta.

L'areale ANS49 è in parte un ANS.A (porzione sud del comparto, prossima alla Riparotta) ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti; porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali" ed in parte un ANS.C ovvero in parte è inedificabile (parte nord del comparto).

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS49, è posto in prossimità del territorio urbanizzato periferico Rimini a nordovest della area della Fiera, pur appartenendo al territorio rurale.</p> <p>Il territorio che ospita questo ANS è a valenza agricola con case sparse e qualche nuovo intervento residenziale, molto limitato a ridosso di Via San Martino Riparotta. La tipologia prevalentemente residenziale di questo ambito, inserito in un contesto attualmente a limitatissima caratterizzazione residenziale non appare quindi del tutto coerente con il contesto urbano, inserendosi peraltro molto all'interno del territorio agricolo ed allontanandosi parecchio dall'asse stradale principale di Via San Martino Riparotta.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 143 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'area è data da Via San Martino Riparotta su cui affaccia l'ANS49 e a breve distanza dalla SS9 che garantisce un buon collegamento verso e fuori l'abitato di Rimini.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### *4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI*

Non sono presenti sull'areale elementi di vincolo o tutela antropici.

##### *4.2 RETI TECNOLOGICHE*

L'areale, risulta a ridosso di una viabilità che funge da corridoio di passaggio di diverse infrastrutture tecnologiche. Le aree interessate dall'ANS49, in quanto agricole, non presentano alcuna predisposizione per le reti tecnologiche che risultano comunque facilmente accessibili rispetto alle aree urbanizzate contermini.

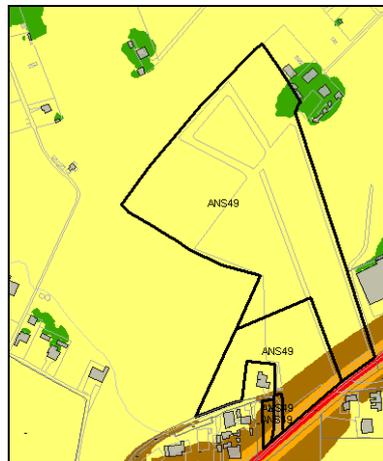
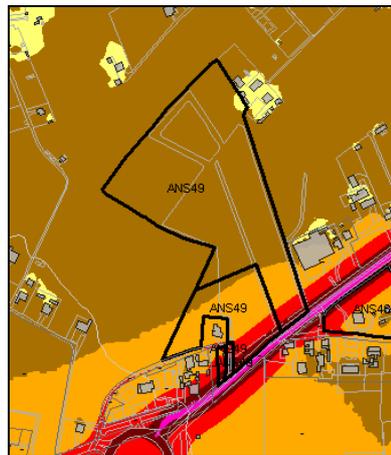
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS49, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.



Mappatura diurna e notturna

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 55dBA per gran parte dell'areale e da 60-70dBA per la parte d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta
- per il periodo notturno da 45 a 50dBA per gran parte dell'areale e da 55-60dBA per la parte d'areale più prossima alla via S.Martino in Riparotta

**L'areale non parrebbe quindi presentare particolari criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, avendo rilevato un generale rispetto della III classe acustica, con qualche superamento solo in estrema vicinanza a via Riparotta. Prevedendo quindi un'adeguata fascia di ambientazione lungo strada e seguendo adeguati criteri di progettazione urbanistica e architettonica d'ambito è possibile già a priori garantire il rispetto normativo per l'intero areale senza la necessità di introdurre opere strutturali di mitigazione.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, non condiziona l'edificabilità dell'areale, vista la distanza dal medesimo.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario attuale:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS49 non parrebbe caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal solo traffico stradale, da particolari criticità così da non rendere necessaria, a priori, la predisposizione di interventi di tipo mitigativo. Si suggerisce comunque di realizzare i primi fronti edificati interponendo un'adeguata fascia di ambientazione (il cui dimensionamento dovrà essere effettuato in sede di analisi previsionale, in accompagnamento al Piano Attuativo) rispetto alle arterie stradali presenti in prossimità e/o all'interno dell'areale. Si suggerisce comunque di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

#### **5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

##### **Qualità dell'aria nello scenario attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sembrano essere presenti

criticità.

**Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

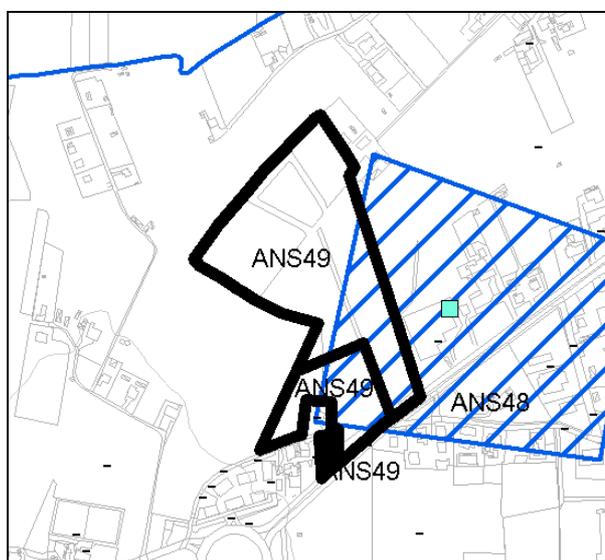
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risulta contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

**5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**



Il comparto è interessato da un'areale di rispetto definito come "Ambito di tutela per le opere di captazione della risorsa idrica", relativo ad un vicino punto di captazione di acque minerale o termali.

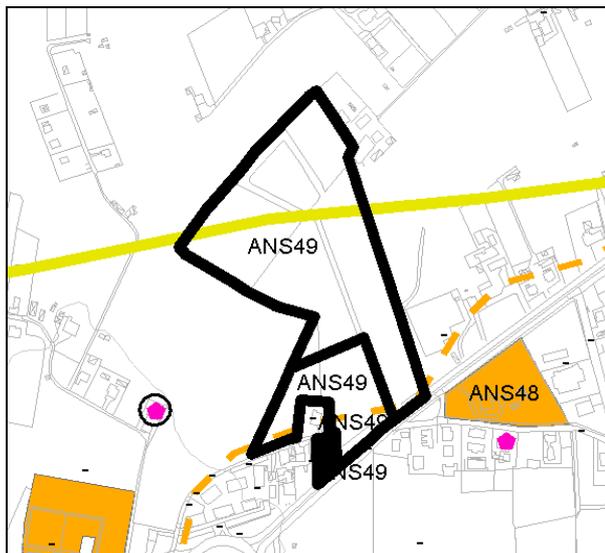
L'ambito di tutela per le opere di captazione, è un elemento areale che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi, necessitando di conseguenza mitigazioni.

Si rende quindi necessario evitare interventi invasivi che richiedano perforazioni e scavi profondi, evitando inoltre di modificare in modo consistente, il regime delle acque sotterranee nonché la struttura geopedologica dell'area.

**5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

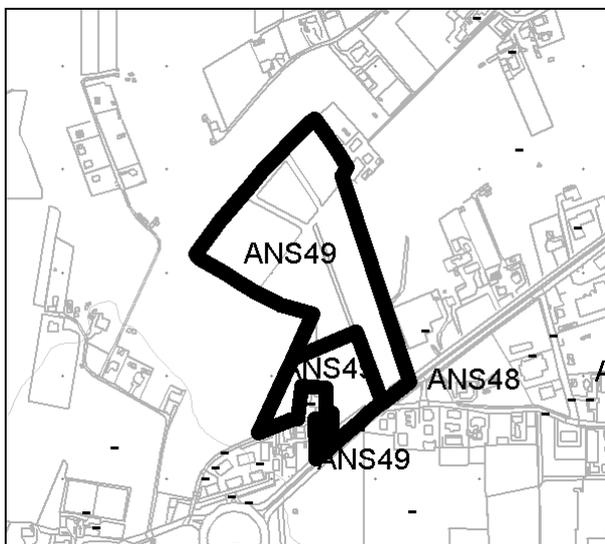
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale è incluso per la porzione maggioritaria nel più ampio areale archeologico di Rimini Nord a potenzialità medio bassa.

L'elemento individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, e per essi si richiede un'attenta indagine, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, al fine di individuare manufatti, strutture e/o oggetti di interesse storico-archeologico e quindi meritevoli di tutela.

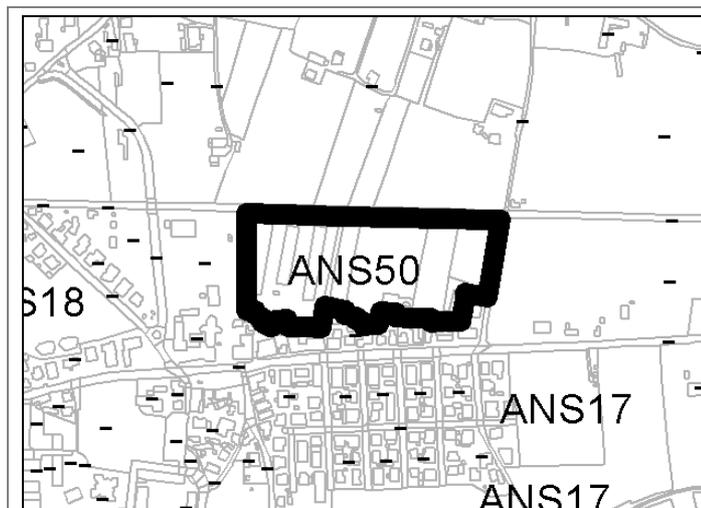
### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE



L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

## AREALE ANS50



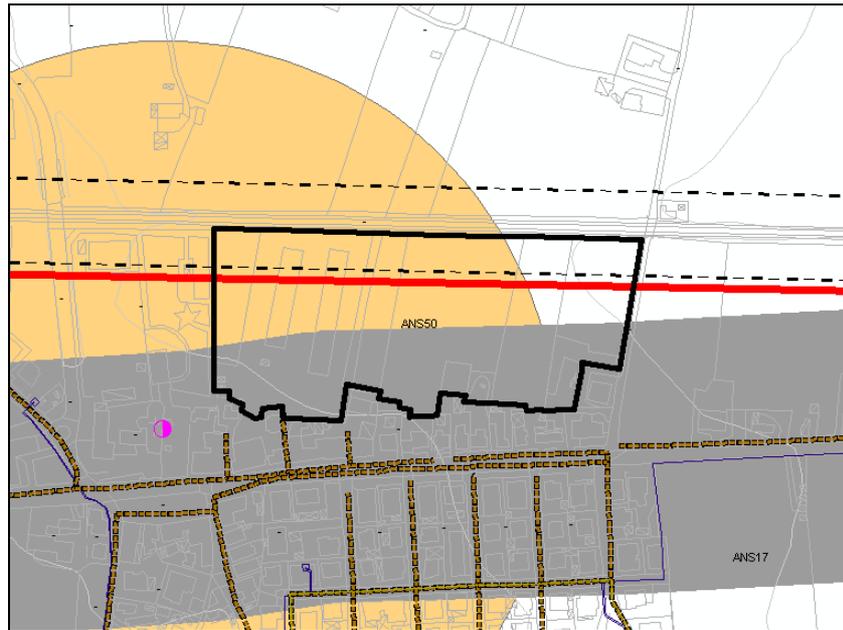
### Descrizione e localizzazione ambito

Questo areale è posizionato in località Santa Giustina nella porzione a nord della SS9.

L'areale ANS49 è un ANS.A ovvero appartiene agli "Ambiti potenziali per nuovi insediamenti: porzioni utilizzabili per insediamenti e relative dotazioni territoriali".

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ANS50, rappresenta una porzione dell'ampio processo di ampliamento ed allargamento dell'offerta abitativa presso la località di Santa Giustina.</p> <p>Dal punto di vista urbanistico, sebbene l'areale vada a sostituire quello che attualmente è un territorio a destinazione agricola, la sua collocazione a ridosso delle aree residenziali esistenti, come loro prolungamento ed ampliamento, rende di fatto coerente la sua collocazione.</p> <p>Rispetto al range complessivo di ampliamento dell'offerta residenziale su Santa Giustina, va valutato con attenzione il bilanciamento tra carico urbanistico, servizi e dotazioni territoriali.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di un carico massimo, sull'areale, pari a 429 abitanti teorici.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità all'areale si poggia sostanzialmente sulla SS9, che è l'asse stradale su cui si sviluppa l'intero abitato di Santa Giustina.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'immagine mostra l'interferenza dell'areale in oggetto con alcuni elementi di vincolo antropico.

Buona parte dell'areale è interessato dalla fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla SS9.

La porzione superiore dell'areale è invece interessata da alcuni elementi relativi all'infrastrutturazione ferroviaria: la fascia di rispetto del tracciato ferroviario e il tracciato del TRC.

Relativamente alla fascia di rispetto individuata, è possibile chiedere all'autorità ferroviaria competente una deroga per tale vincolo che altrimenti è un vincolo di in edificabilità assoluta.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

L'areale è inserito in un contesto già diffusamente urbanizzato di conseguenza è ipotizzabile una buona accessibilità alle reti tecnologiche esistenti.

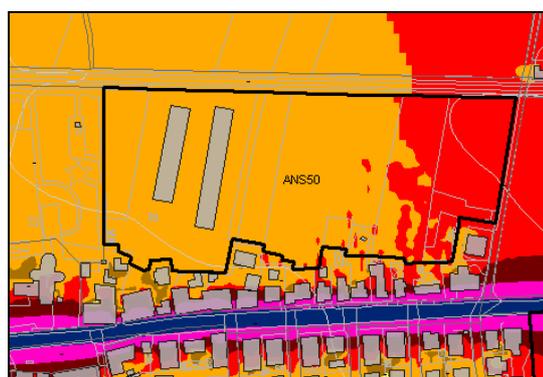
Andrà ugualmente valutata la portanza delle reti esistenti rispetto al carico aggiuntivo che si determinerà con la realizzazione delle previsioni insediative contenute in questo ANS e negli altri gravitanti su Santa Giustina.

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. In riferimento allo scenario di progetto, viste le destinazioni d'uso dell'areale, è possibile assegnare all'ANS50, in prima ipotesi, la III classe acustica.

In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe acustica secondo i disposti della DRG 2053/2001.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero areale ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- per il periodo diurno da 50 a 60dBA per gran parte dell'areale e 60-65dBA per la porzione di areale più esposta alla A14 (porzione est).
- per il periodo notturno da 50 a 60dBA

**L'areale parrebbe presentare, forti criticità legate al rumore prodotto da traffico veicolare per l'intero ambito in riferimento al periodo notturno e per la porzione d'ambito più esposta alla A14 in riferimento al periodo diurno.**

L'areale non parrebbe quindi idoneo ad ospitare residenze. Si rimanda comunque ad una verifica del clima acustico d'area al fine di valutare la reale compatibilità del comparto con la funzione residenziale e le eventuali opere di mitigazione da introdurre.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente infregio al lato nord dell'areale potrebbe condizionare l'edificabilità dello stesso.

Ricordiamo che le riflessioni qui riportate, relative al solo rumore prodotto da traffico stradale, vogliono essere un primo step finalizzato all'inquadramento acustico dell'area. Sarà comunque necessario caratterizzare l'areale in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) focalizzata sull'area, in grado di restituire informazioni circa il reale clima acustico di zona. Tale studio risulterà necessario al fine di una corretta progettazione dell'areale e all'indicazione di eventuali necessarie opere di mitigazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota significativa di traffico aggiuntivo. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'ANS50 risulta caratterizzato, relativamente al rumore derivante dal traffico stradale, da elementi di forte criticità, in particolare in riferimento al periodo notturno.

La possibilità di superamento di tali criticità dovrà essere valutata con una attenta pianificazione e progettazione del comparto ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

Eventuali interventi di mitigazione di tipo fisico dovranno essere valutati nella relazione di clima acustico focalizzata sull'areale.

Si suggerisce comunque di limitare il più possibile l'introduzione sul territorio di elementi fisici di schermatura (barriere), privilegiando l'utilizzo di elementi naturali quali dune in terra, schermature verdi, ecc.

In particolare, si segnala la necessità di verificare l'indotto sull'area della sorgente ferroviaria, elemento non valutato dalla mappatura ARPA e qui potenzialmente significativo.

Si suggerisce poi di porre particolare attenzione alla progettazione urbanistica d'ambito, al fine di minimizzare gli impatti indotti.

### **5.2 CRITICITA' ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS9) e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto l'areale presenta una criticità legata ad una porzione dello stesso .

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva e quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

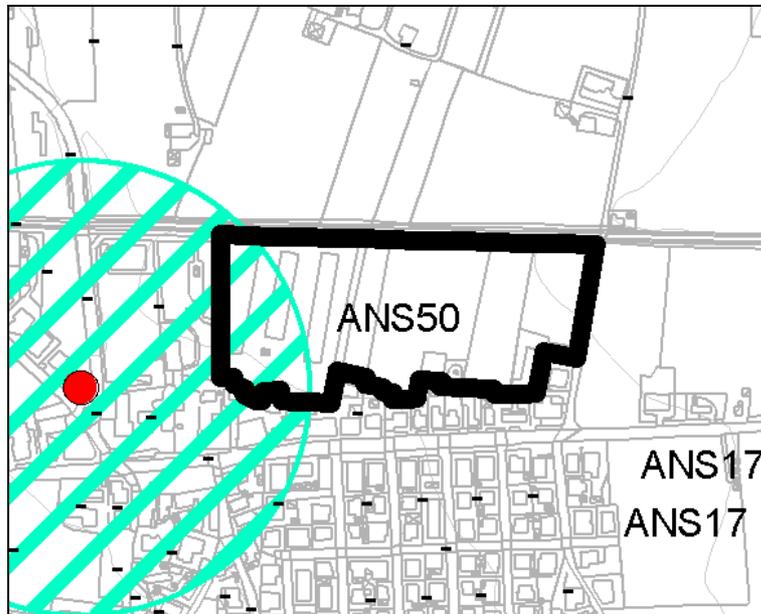
**Qualità dell'aria, mitigazione degli impatti**

Per la realizzazione di edifici caratterizzati da permanenza prolungata di persone occorre spostarsi all'esterno della fascia di rispetto della SS9 indicata da PGQA e PTCP.

Vista l'appartenenza del comune di Rimini alle zone A ed in particolare all'agglomerato dove è particolarmente elevato il rischio di superamento del valore limite e/o delle soglie di allarme, a prescindere dalle fasce di tutela individuate, si consiglia, in generale, di non realizzare edifici a destinazione residenziale e/o sensibile in diretto affaccio ad infrastrutture stradali.

Infine, l'areale in esame non risultano contiguo ad aree produttive esistenti o di progetto, non vi sono pertanto criticità legate a questo aspetto.

**5.3 CRITICITA' IDROGEOLOGICHE**



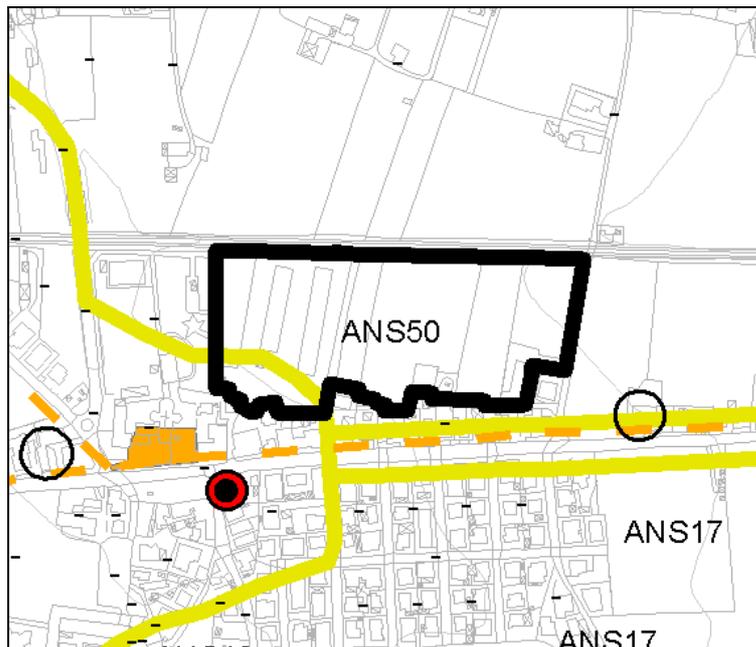
L'areale è parzialmente interessato dall'area di rispetto di un vicino pozzo acquedotti stico.

Tale vincolo è lievemente condizionante per previsioni insediative di tipo residenziale.

**5.4 CRITICITA' SISMICHE**

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

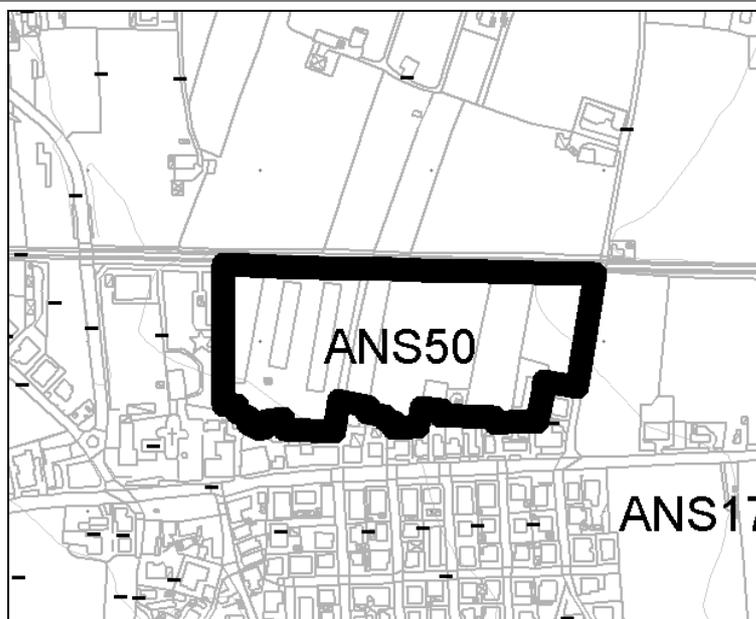
### 5.5 CRITICITA' PAESAGGISTICHE



L'areale è parzialmente interessato da un'area a potenzialità archeologica medio-bassa relativa all'area archeologica di Santa Giustina.

L'elemento individuato è mediamente condizionante per le previsioni insediative, per il quale si richiede un'attenta indagine, in accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, al fine di individuare manufatti, strutture e/o oggetti di interesse storico-archeologico e quindi meritevoli di tutela.

### 5.6 CRITICITA' NATURALI ED ECOLOGICHE

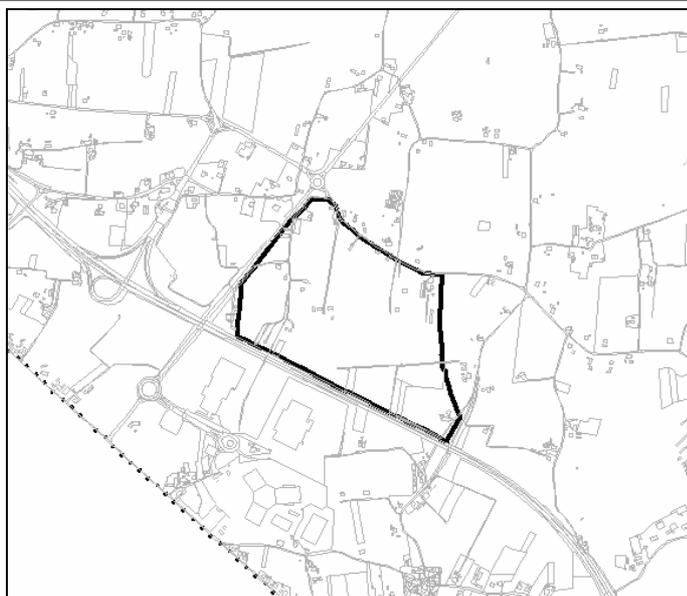


L'area in oggetto, non confligge con alcun elemento riferibile al sistema naturale e delle reti ecologiche.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

**ASP.N (Ambiti per nuovi insediamenti specializzati per attività produttive)**

## AREALE ASP1



### Descrizione e localizzazione ambito

L'ambito in oggetto è localizzato all'interno di un'areale compreso tra l'autostrada A14 a sudovest, Via Tolemaide a nordovest, Via Orsoleto a nordest e Via Variano a sudest.

L'ambito è di tipo produttivo, e si inquadra nell'ampio areale relativo al polo logistico, agroalimentare e commerciale della "Porta-Nord".

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<b>1. COERENZA URBANISTICA</b>	<p>Un intervento urbanistico di questo tipo e di questa estensione richiede una collocazione che assicuri una buona accessibilità, unita ad una ridotta interferenza nei confronti del contesto abitativo di Rimini.</p> <p>Da questo punto di vista, il luogo scelto, ha certamente un buon livello di coerenza urbanistica.</p> <p>A far da contraltare, vi è la natura rurale delle aree coinvolte che quindi rendono inadatto e fuori luogo la collocazione di attività per quantità e per natura, notevolmente più impattanti rispetto all'uso agricolo di questa porzione di territorio.</p>
<b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 140,9 mq.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC.</p>
<b>3. ACCESSIBILITA'</b>	<p>L'accessibilità all'ambito ASP1 è eccellente, soprattutto per la presenza di due elementi infrastrutturali importanti come l'A14 con il casello di Rimini Nord e la Via Tolemaide. Inoltre su questo nodo viario è da evidenziare la partenza della terza corsia della A14, nonché la deviazione in complanare a quest'ultima della SS16.</p> <p>Da verificare invece la funzionalità di Via Orsoleto che rischia di divenire un terzo asse di sfogo del traffico in entrata e uscita dall'ambito ASP1, senza probabilmente averne struttura e caratteristiche adeguate.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

L'ambito è interessato da alcuni elementi di vincolo e tutela.

In primo luogo vi sono, in attraversamento dell'area, diversi elettrodotti accompagnati dalla relativa fascia di rispetto, in particolare la linea AT (linea di colore verde), per la quale è visibile la fascia di rispetto più ampia. Le suddette fasce di rispetto vanno confermate dall'ente gestore secondo quelle che sono le norme relative alle DPA (Distanze di Prima Approssimazione).

Inoltre, su un'ampia porzione dell'ambito, insiste la fascia di rispetto stradale del PGQA, relativa al tracciato autostradale, di cui si parlerà nell'apposito riquadro.

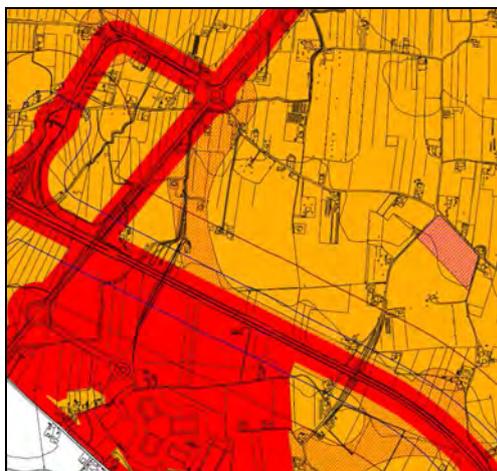
Gli elementi relativi agli elettrodotti sono escludenti per le previsioni insediative, mentre per quel che riguarda la fascia di rispetto del PGQA, l'elemento è mediamente condizionante.

Rispetto al tema degli elettrodotti, le soluzioni praticabili per ovviare al problema sanitario dovuto alle emissioni di onde elettromagnetiche, sono sostanzialmente: un corretto posizionamento degli edifici internamente all'areale, l'interramento della o delle linee interessate, la delocalizzazione delle linee stesse.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

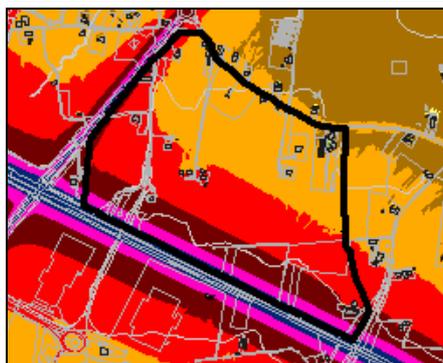
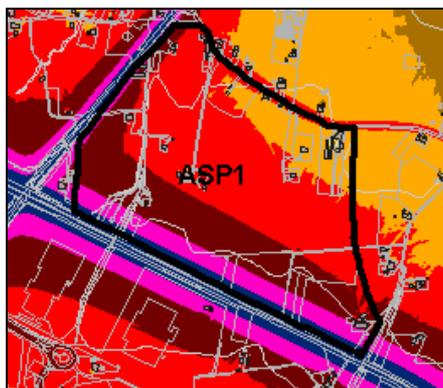
L'area in oggetto è in un ambito attualmente avulso dalle aree urbane a maggior densità e infrastrutturazione, pertanto la carenza delle reti tecnologiche a servizio degli insediamenti è piuttosto evidente sebbene non eccessivamente distanti.

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP1, appartenente agli ambiti ASP.NA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto, in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica. In sede di piano attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà ad essi la relativa classe secondo i disposti della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di V classe all'interno di un'area di III classe assegnata però al territorio rurale e in prossimità di zone di IV classe (per fascia infrastrutturale stradale), non sembrerebbero quindi presenti forti elementi di criticità.



*Mappatura diurna e notturna*

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 75 dBA di periodo diurno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della A14)
- da 50 a 75 dBA di notturno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della A14)

**L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni), con qualche superamento solo in prossimità dell'A14.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva. Vista inoltre la destinazione produttiva manifatturiera di progetto è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie (o comunque caratterizzati da permanenza prolungata di persone) nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di sfruttare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area rurale, non in contiguità con zone densamente abitate. Non sono quindi presenti agglomerati di bersagli sensibili (residenze, scuole, ospedali...) nei pressi dell'area. L'areale non sembra dunque presentare criticità. E' comunque possibile che nei dintorni si trovino residenze sparse: è allora necessario prestare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione degli eventuali bersagli sensibili sparsi (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame siano accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale. Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi.

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla A14) e indicate da PTCP e PGQA.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

Visto inoltre che l'areale è a destinazione produttiva, è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalle particolari attività che si andranno ad insediare sull'areale.

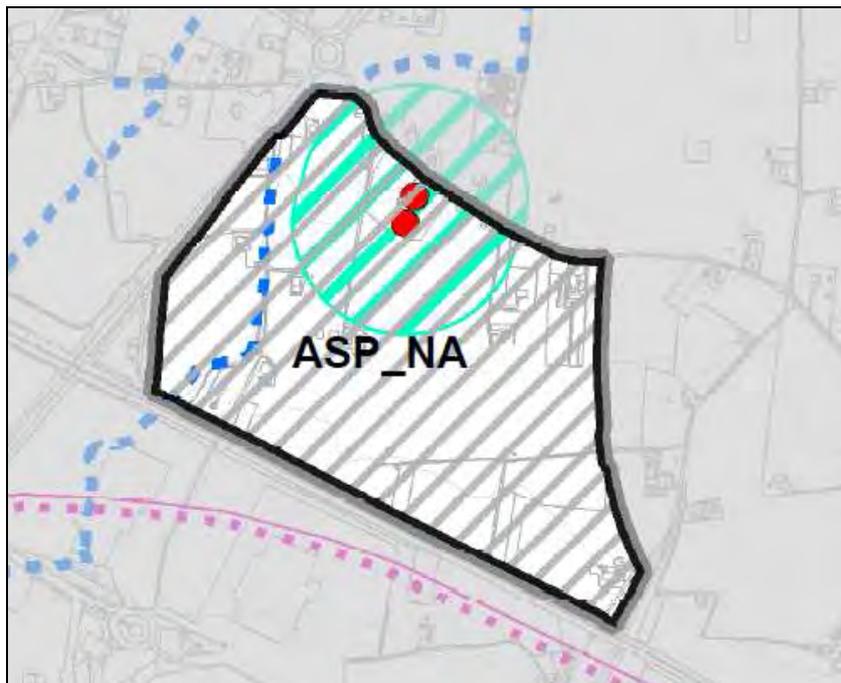
### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le destinazioni più sensibili dei futuri edifici, ad esempio uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla A14.

Si consiglia quindi di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

In riferimento allo stato futuro, vista l'assenza nelle immediate vicinanze di gruppi di abitazioni sembrano non essere presenti criticità. E' comunque necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e ai processi produttivi che andranno ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi doveroso che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Una parte del comparto è interessata dalla presenza di due pozzi in servizio con relative fasce di inedificabilità e fasce di rispetto.

Inoltre è presente, in attraversamento del comparto, un tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore.

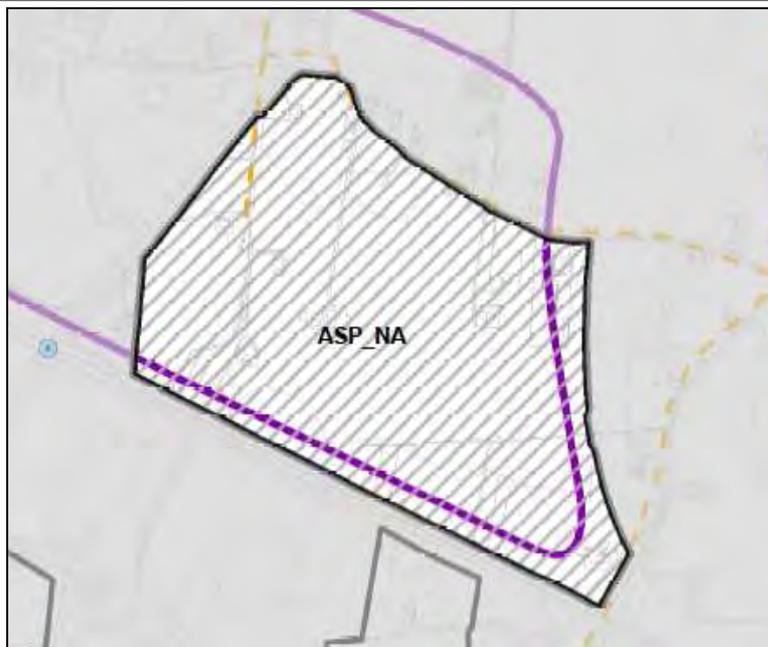
In merito ai pozzi, l'elemento puntuale e la relativa fascia di inedificabilità, sono escludenti per le previsioni insediative, così come l'elemento relativo al reticolo idrografico, mentre la fascia di rispetto dei pozzi, è mediamente condizionante.

Andrà quindi fatta particolare attenzione alla permeabilità ed alla sicurezza idraulica delle aree interessate dai vincoli idrogeologici individuati. Per quel che riguarda il corso d'acqua in attraversamento del comparto, si deve prestare attenzione al mantenimento della sua funzionalità idraulica rispetto alla rete scolante locale.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

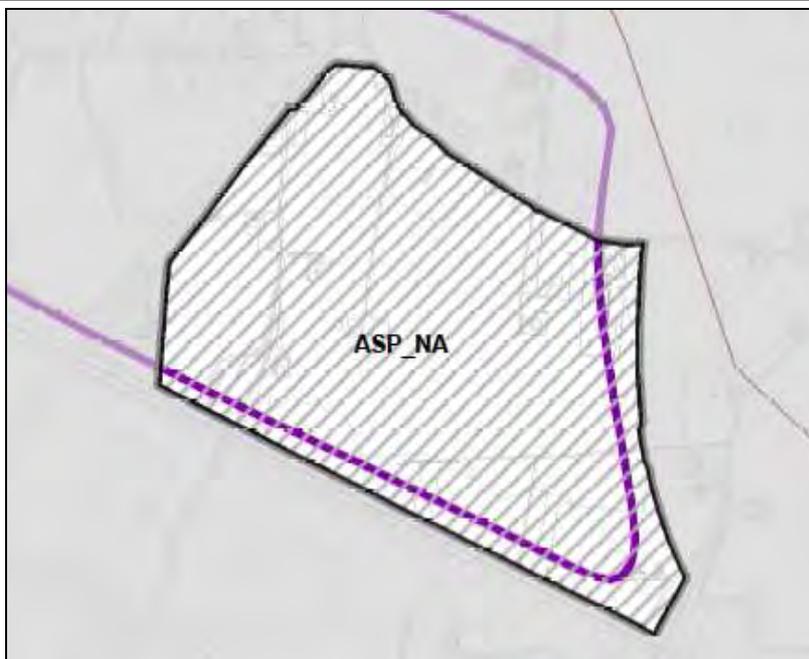
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE E STORICO-ARCHITETTONICHE



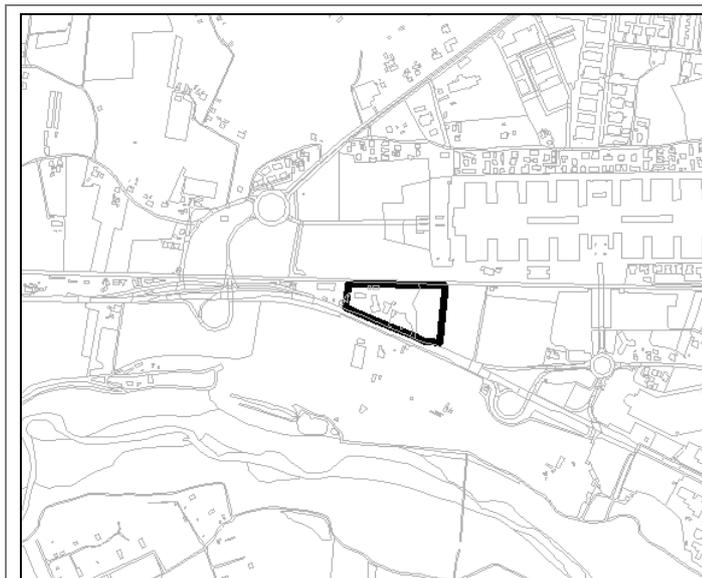
Non vi sono elementi che interferiscono con il comparto in oggetto, a parte un tratto di una viabilità storica che risulta lievemente condizionante per le previsioni insediative.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'ambito in oggetto si trova tra due importanti elementi infrastrutturali per la mobilità: a nord il tracciato ferroviario ed a sud-sudovest la SS9.

Un importante elemento presente su questa porzione di territorio è la Fiera di Rimini che si trova aldilà del tracciato ferroviario rispetto all'areale in oggetto.

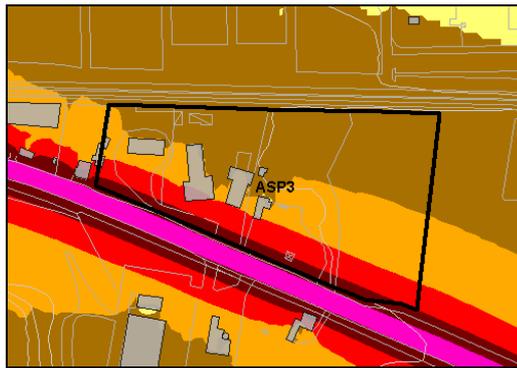
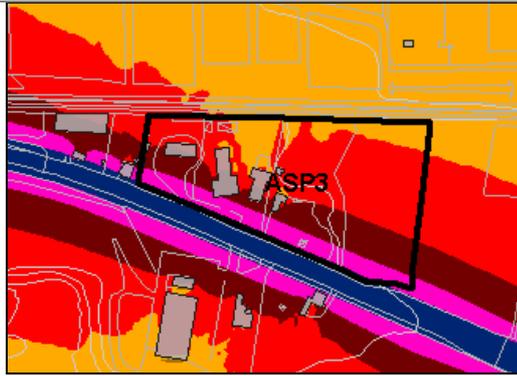
L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione commerciale, terziaria e direzionale, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NB.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'ambito in oggetto, definito come ASP_NB, ha caratteristiche prevalentemente terziarie, commerciali e logistiche. Il contesto urbano al cui interno è stato inserito l'ASP3, possiede già caratteristiche di questo tipo, di conseguenza, l'areale in oggetto si inserisce con piena coerenza urbanistica all'interno di questo tessuto insediativo.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una superficie coperta massima realizzabile pari a 9,8 mq La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'area in cui viene a trovarsi l'areale ASP3, possiede funzioni viarie di rilievo, sia per la presenza della SS9, sia per la presenza della vicina fermata ferroviaria di Rimini-Fiera, di conseguenza è possibile parlare di una buona accessibilità all'area.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
------------------------------	--

	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Il comparto interferisce con la fascia di rispetto stradale del PGQA relativa alla Via Emilia.</p> <p>Sul confine nord inoltre vi è il passaggio del tracciato del TRC e la fascia di rispetto ferroviario relativa alla linea ferroviaria adriatica.</p> <p>Inoltre, anche se solo a titolo informativo, si osserva la sovrapposizione con l'areale di colore beige che individua il territorio sottoposto ad una forza di campo elettromagnetico avente valori inferiori ai 3 V/m, pertanto non critici.</p> <p>Il vincolo relativo al rispetto stradale è mediamente condizionante, il tracciato del Trasporto Rapido Costiero è escludente e la fascia di rispetto ferroviario è mediamente condizionante.</p> <p>Per quanto riguarda il vincolo relativo al PGQA, si rimanda l'approfondimento all'apposito riquadro.</p> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> <p>L'ambito è inserito nel contesto urbano di Rimini e di conseguenza è servito da tutte le reti tecnologiche richieste.</p>
--	---

<p><b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b></p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP3, appartenente agli ambiti ASPNB, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie-commerciali e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.</p> <p>Si inserisce quindi un'area di IV classe all'interno di un'area di IV classe e in prossimità di zone di III classe, non sembrano quindi presenti criticità.</p>
--	---



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Light green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Light brown	50 < Leq ≤ 55
Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark red	65 < Leq ≤ 70
Pink	70 < Leq ≤ 75
Dark blue	Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 75 dBA di periodo diurno (dove i 75dBA si hanno in prossimità della SS9)
- da 50 a 65dBA di periodo notturno

**L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della IV classe acustica (valori limite 65dBA diurni e 55dBA notturni), con superamenti in prossimità della SS16 superabili con un'attenta progettazione urbanistica e architettonica.

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, presente lungo il lato nord dell'areale, potrebbe influenzare il clima acustico dell'area.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione prevalentemente terziaria è prevedibile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate agli impianti tecnologici (riscaldamento/raffrescamento/ventilazione) che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale infatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di IV classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare gli edifici in modo da utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area a destinazione prevalentemente produttiva e in prossimità di poli funzionali, non sembrano quindi presenti gruppi di bersagli sensibili quali residenze, nelle immediate vicinanze. L'areale non sembra dunque presentare criticità. E' comunque necessario prestare attenzione ad eventuali bersagli sensibili sparsi e quindi alla progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti), così da creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione di eventuali bersagli sensibili sparsi (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di clima/impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

## **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS9) e indicate da PTCP e PGQA.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS9 o comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

In riferimento allo stato futuro, vista la destinazione dell'areale di espansione sembrano non essere presenti criticità.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'ambito è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI): .  
Pertanto, si è in presenza di un vincolo mediamente condizionante per le previsioni non sensibili (produttive, commerciali e del terziario).

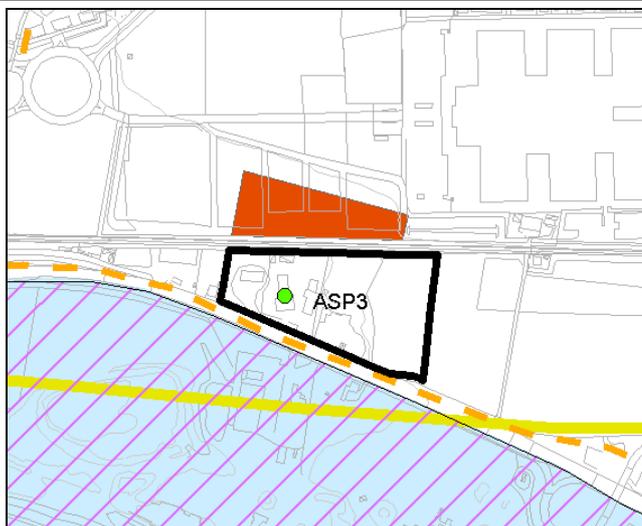
Questo tipo di dinamiche idrogeologiche, determina un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti di tipo produttivo, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, sia durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area, sia nella fase di esercizio delle diverse attività.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



All'interno dell'ambito si trova un un sito paleoindustriale, di interesse storico-culturale.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare la presenza di un elemento escludente per tutte le previsioni insediative.

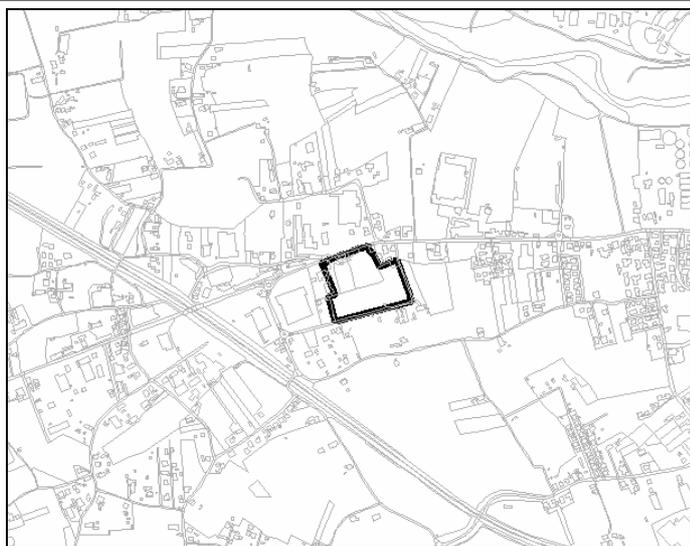
Per tale elemento, si devono prevedere individuare azioni di riqualificazione e recupero nel rispetto delle caratteristiche architettoniche del sito individuato.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



Descrizione e localizzazione ambito

L'areale in oggetto è localizzato nella periferia ovest dell'abitato di Rimini, all'interno del cuneo formato dall'incontro tra la Via Marecchiese e l'autostrada A14, in un'area delimitata a sud da Via Novafeltria e a nord dalla Via Marecchiese.

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'areale ASP4, è inserito in un contesto periurbano, caratterizzato da attività produttive raccolte a cavallo della Via Marecchiese ma anche, verso sud, da aree a servizio dell'agricoltura.</p> <p>Sostanzialmente l'ambito è stato posizionato a stretto contatto con il contesto produttivo già esistente e di conseguenza non determina in questo senso alcun tipo di incoerenza dal punto di vista urbanistico.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 11,7 mq</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'ASP4, ha sostanzialmente come asse di collegamento principale la Strada Statale Marecchiese, che risulta essere l'unica via di accesso e di uscita al contesto produttivo presente in questa zona.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
-------------------------------------	--

	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
	<p>L'areale è attraversato da due elettrodotti AT a 132 kV e relative fasce di rispetto. Tali fasce sono da verificare secondo la normativa vigente in materia di inquinamento elettromagnetico in modo da ottenere le giuste DPA (Distanze di Prima Approssimazione).</p> <p>Tale vincolo, piuttosto impattante per la piccola superficie dell'ASP4, è risolvibile mediante interrimento degli elettrodotti, mediante lo spostamento oppure mediante dislocazione degli edifici all'interno dell'ambito tale da non interferire con il vincolo individuato.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
	<p>Come si può vedere nella precedente figura, l'areale è inserito in un contesto urbano attraversato dalle reti tecnologiche primarie a cui può facilmente allacciarsi anche l'ambito di espansione in oggetto.</p>

<p><b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b></p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p> <div data-bbox="651 837 1259 1391" data-label="Figure"> <p>The figure is a map of an urban area with acoustic zoning. It features a red area in the upper left and a yellow area in the center and right. A blue line runs diagonally across the map. The map shows buildings, streets, and other urban features.</p> </div> <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP4, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.</p> <p>Si inserisce quindi un'area di V classe in una zona oggi di III classe riferita sia al territorio rurale sia ad aree abitate (gruppi di edifici in prossimità della via Riparotta). La realizzazione del comparto potrebbe quindi introdurre sul territorio qualche elemento di criticità.</p>



### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscale ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 60 a 65dBA di periodo diurno
- da 50 a 65dBA di notturno

**L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di

V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie (o comunque caratterizzati da permanenza prolungata di persone) nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un contesto misto con la presenza di gruppi di bersagli sensibili (residenze). L'areale presenta dunque qualche criticità potenziale verso l'esterno: è allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività, ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio gli uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze eventualmente presenti nei dintorni dell'areale. Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC)

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

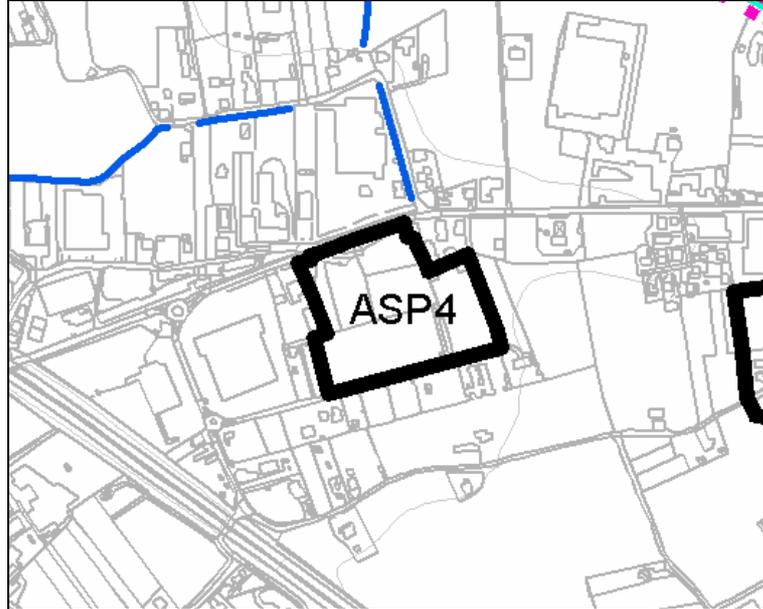
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolar attività che si andrà ad insediare sull'areale.

### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sono presenti criticità dovute alla presenza di bersagli nelle immediate vicinanze. E' allora necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi necessario che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'ambito è pienamente inserito nell'area di ricarica indiretta della falda (ARI): . Pertanto, si è in presenza di un vincolo mediamente condizionante per le previsioni non sensibili, che in questo caso sono di tipo prevalentemente artigianale e manifatturiero.

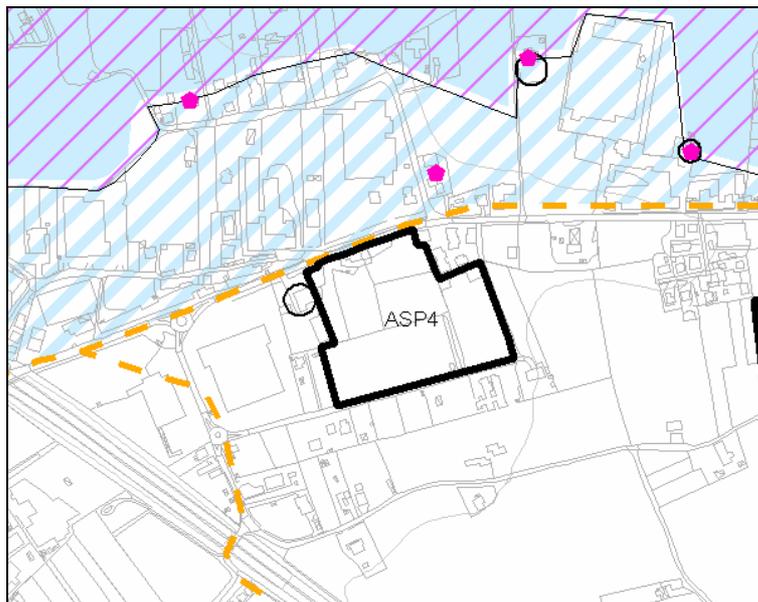
Questo tipo di dinamiche idrogeologiche, determina un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale.

Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti di tipo produttivo, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanze pericolose in falda, sia durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area, sia nella fase di esercizio delle diverse attività.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

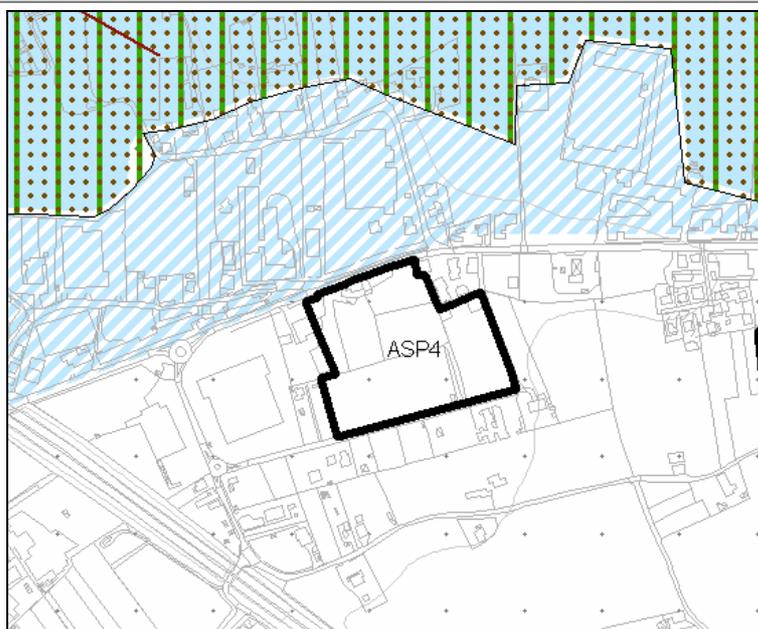
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

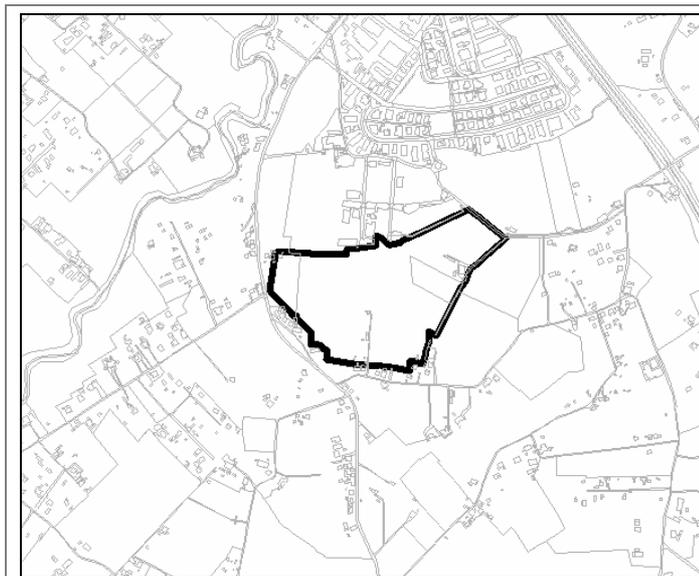


Non vi sono elementi che interferiscono con il comparto in oggetto.  
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.  
Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

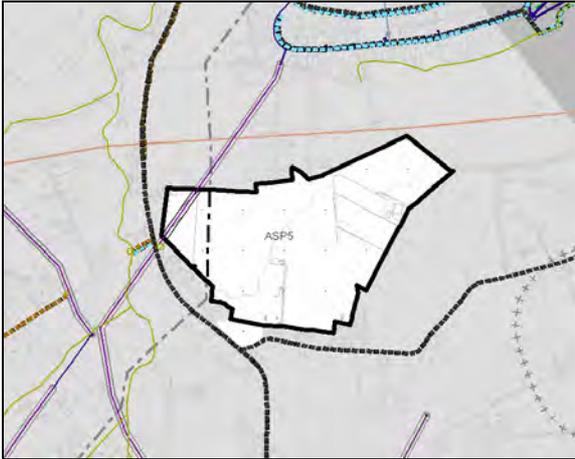


Descrizione e localizzazione ambito

L'ambito produttivo in oggetto è localizzato al di sotto del Villaggio 1° Maggio, ai piedi del rilievo su cui si trova San Martino Monte l'Abate.

L'areale è un ambito produttivo a prevalente destinazione manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Il contesto in cui si inserirebbe l'ambito ASP5, è attualmente di tipo rurale, nella zona periurbana a sud dell'abitato di Rimini, sebbene sia all'interno del Villaggio 1° Maggio e in alcune propaggini insediative che si estendono verso sud, siano presenti diversi capannoni e capannoncini relative ad attività produttive e piccolo/medio artigianato.</p> <p>Si deve aggiungere però che il contesto rurale che circonda questa propaggine produttiva di Rimini, è impreziosito da elementi territoriali (morfologia ed elementi paesaggistici/naturalistici) che rendono di fatto l'inserimento di un'espansione di questo tipo, sia per tipologia che per estensione (quasi 19 ha), su questo territorio piuttosto impattante.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 56,4 mq</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>Quest'area, ha sostanzialmente come asse di sostegno all'accessibilità la sola SP 41, Via Montescudo. A poca distanza, se considerata in linea d'aria, si incontra verso nord il casello autostradale di Rimini Sud, che risulta però relativamente distante rispetto al percorso stradale necessario per raggiungerlo.</p> <p>Ne consegue che, per il tipo di areale a prevalente destinazione manifatturiera e artigianale e per la sua estensione, l'attuale conformazione viaria potrebbe risultare insufficiente, rendendo di conseguenza necessari interventi di potenziamento del suo assetto.</p>

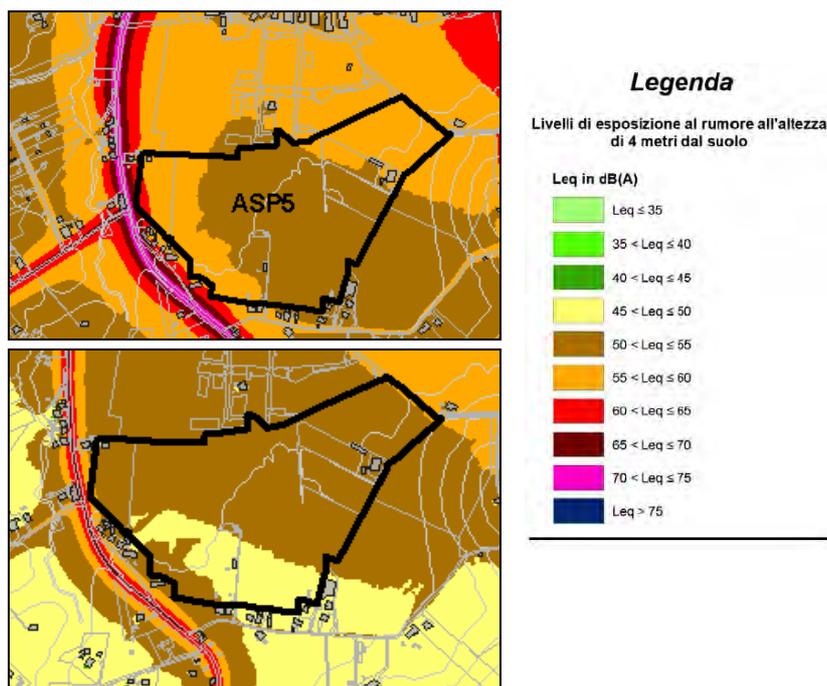
<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
	<p>Il comparto risulta attraversato da un gasdotto.</p> <p>Inoltre è presente sulla porzione nordoccidentale un elettrodotto MT con relativa fascia di rispetto, da confermare comunque attraverso l'ente gestore, secondo la normativa relativa alle DPA.</p> <p>Inoltre, anche se solo a titolo informativo, si osserva la sovrapposizione con l'areale di colore beige che individua il territorio sottoposto ad una forza di campo elettromagnetico avente valori inferiori ai 3 V/m, pertanto non critici.</p> <p>Il gasdotto è da considerarsi come elemento lineare che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (necessità di mitigazioni), mentre elettrodotto e relativa fascia di protezione sono escludenti. Rispetto al tema degli elettrodotti, le soluzioni praticabili per ovviare al problema sanitario dovuto alle emissioni di onde elettromagnetiche, sono sostanzialmente: un corretto posizionamento degli edifici internamente all'areale, l'interramento della o delle linee interessate, la delocalizzazione delle linee stesse.</p>
<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>	
<p>L'ambito in oggetto è a contatto con l'urbanizzato della periferia meridionale di Rimini, di conseguenza possiede una buona accessibilità alle reti tecnologiche primarie.</p>	

<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p> 

Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP5, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

Si inserisce quindi un'area di V classe in una zona oggi di III classe riferita al territorio rurale e a zone caratterizzate dalla presenza di gruppi di residenze. La realizzazione del comparto sembra quindi introdurre qualche criticità sul territorio.



Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 55 a 60 dBA di periodo diurno
- da 45 a 55 dBA di notturno

**L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare**, difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, abbastanza distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di

traffico aggiuntiva, inoltre vista la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare i locali o gli edifici adibiti a funzioni terziarie nelle zone dell'areale che presentano livelli sonori più bassi, cercando di utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi edifici di progetto.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un contesto prevalentemente rurale con la presenza però di gruppi di bersagli sensibili (residenze, da tav.3 di PSC ghetti non storici in territorio rurale). L'areale presenta dunque qualche criticità, è allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emmissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolare attività che si andrà ad insediare sull'areale..

#### **Aria mitigazione degli impatti**

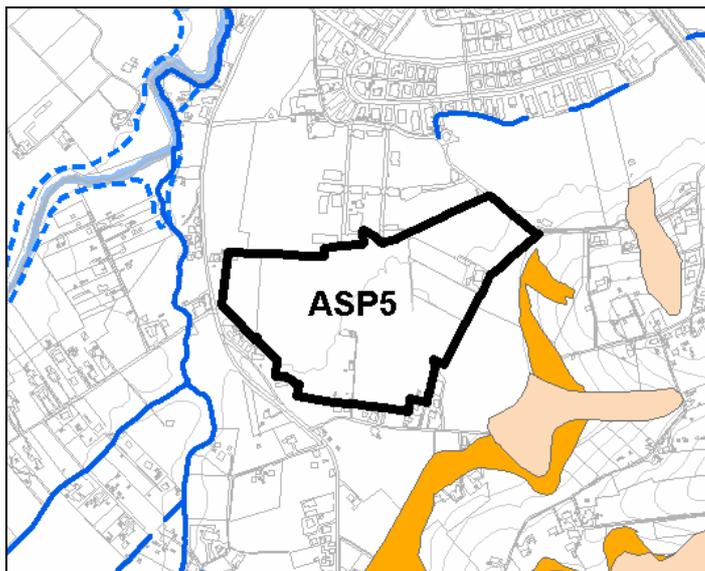
In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sono presenti criticità dovute alla presenza di bersagli nelle immediate vicinanze. E' allora necessario prestare particolare

attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale.

Sarà quindi necessario che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emmissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni. Si suggerisce l'introduzione di una fascia di mitigazione tra le residenze e le future attività.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

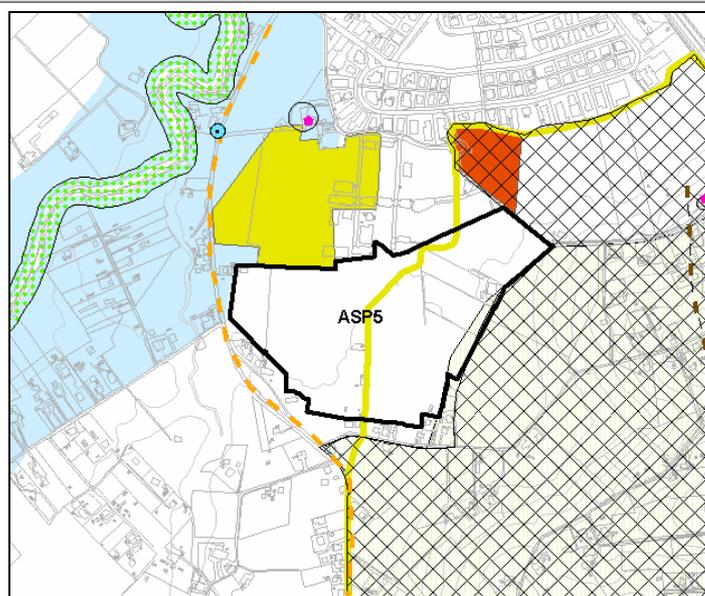


Sull'ambito in oggetto non sono presenti elementi idrogeologici condizionanti.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

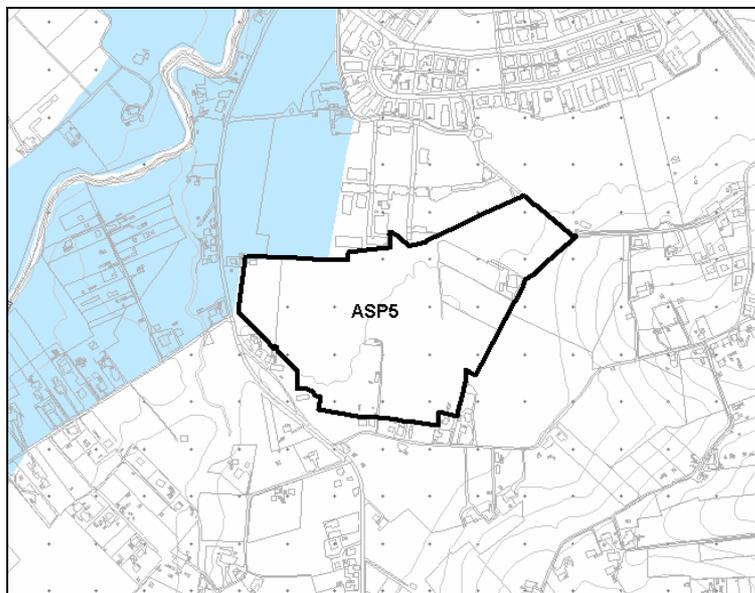
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



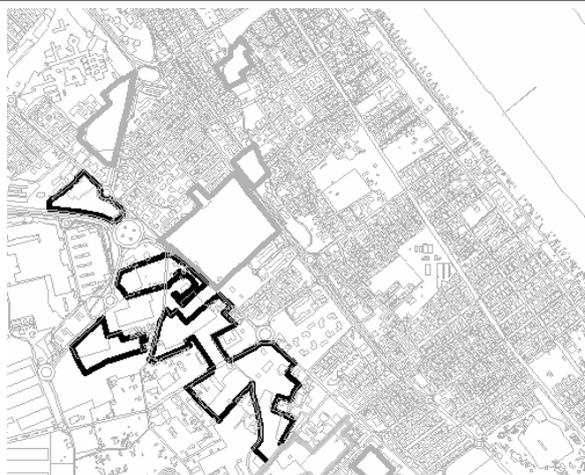
Su parte del comparto insiste un'area archeologica a potenzialità medio bassa, relativa all'area di San Lorenzo in Corregiano e San Martino Monte L'Abate. Questo elemento è mediamente condizionante per le previsioni insediative e richiede, in sede di progettazione preliminare, approfondimenti da concordare e coordinare con la Soprintendenza ai Beni Archeologici.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.



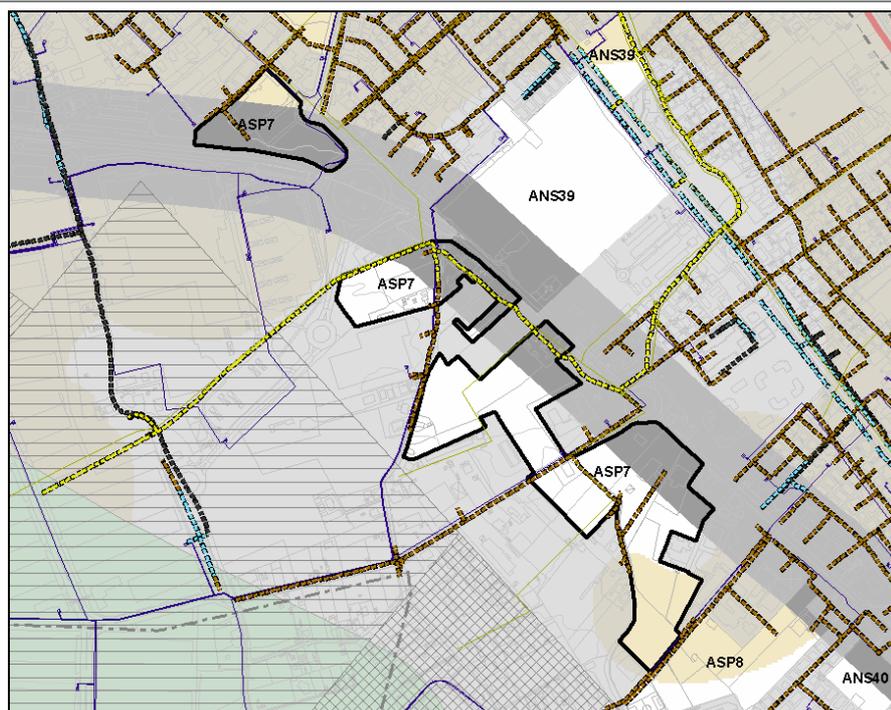
Descrizione e localizzazione ambito

L'ambito ASP7 è localizzato nella zona sud dell'abitato di Rimini, a nord-est rispetto all'Aeroporto F. Fellini, in affaccio alla SS16, a cavallo della rotonda con la Via Flaminia.

Questi areali, complessivamente definiti come ASP7, sono ambiti produttivi a prevalente destinazione commerciale, terziaria e direzionale, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NB.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Gli areali che compongono l'ASP7, vanno ad inserirsi in un'area periurbana di Rimini, caratterizzata nella sua interezza dalla presenza di attività produttive di vario tipo: manifatturiero, terziario, commerciale e direzionale.</p> <p>Ne consegue che l'inserimento di queste nuove aree, va a completare e a chiudere gli spazi ancora liberi di questa porzione di territorio urbano, in perfetta coerenza con la struttura urbanistica di questa zona.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 68 mq</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'accessibilità di questa zona, si avvale di diversi ed importanti elementi infrastrutturali: SS16 e a poca distanza il casello autostradale di Rimini Sud della A14.</p> <p>Non secondaria, la presenza nelle vicinanze dell'aeroporto civile di Rimini.</p>

4. ELEMENTI ANTROPICI



#### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

Gli areali di cui si compone l'ASP7 sono tutti interessati, più o meno ampiamente, dalla fascia di rispetto stradale del PGQA.

Si è quindi in presenza di un elemento mediamente condizionante che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (necessità di mitigazioni). Per gli approfondimenti relativi a questo elemento di vincolo si rimanda al riquadro delle criticità atmosferiche.

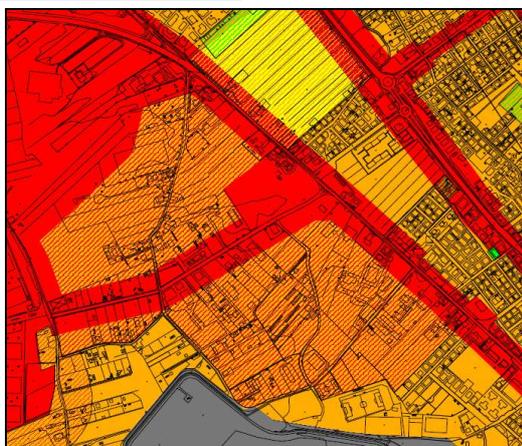
#### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

Gli areali in oggetto, si inseriscono in un contesto urbano già fortemente caratterizzato e dotato dal punto di vista infrastrutturale e delle reti tecnologiche.

### 5. CRITICITÀ AMBIENTALI

#### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale:



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP7, appartenente agli ambiti ASPNB, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie-commerciali e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.

In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.

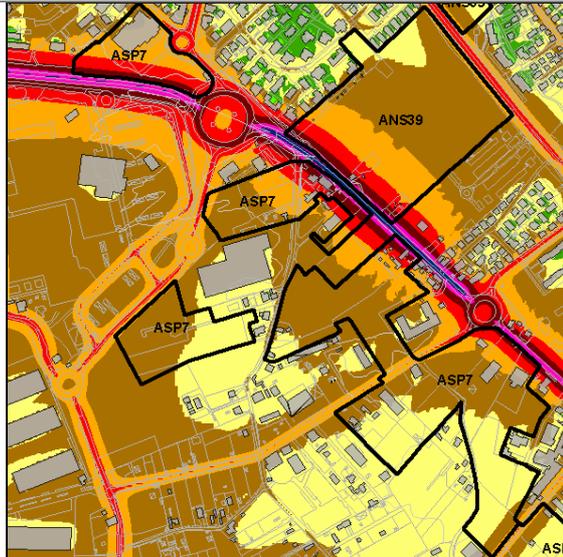
Si inserisce quindi un'area di IV classe all'interno di un'area di IV classe di progetto e in prossimità di zone di III classe, non sembrano quindi presenti criticità.



#### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Yellow-Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Red-Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Pink	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65 dBA in riferimento al periodo diurno, con punte di 70-75dBA nei pressi della SS16
- da 45 a 60 dBA in riferimento al periodo notturno, con punte di 65dBA nei pressi della SS16

**L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare,** difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della IV classe acustica (valori limite 65dBA diurni e 55dBA notturni).

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governata, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, distante dal presente areale, non condiziona l'edificabilità dello stesso.

**Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva.

Vista inoltre la destinazione prevalentemente terziaria l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate agli impianti tecnologici (riscaldamento/raffrescamento/ventilazione) che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

**Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di IV classe acustica. Si consiglia comunque di prestare attenzione nella progettazione e localizzazione degli edifici all'interno dell'areale cercando di posizionare gli edifici in modo da utilizzare anche l'effetto schermante degli stessi.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce in un'area a destinazione prevalentemente produttiva e in prossimità a gruppi di residenze. L'areale

presenta quindi qualche criticità legata alla vicinanza di bersagli sensibili. E' possibile superare tali criticità prestando attenzione alla progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) così da creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità dei bersagli sensibili presenti nelle vicinanze (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di clima/impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali).

Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese,: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT (fascia legata alla SS16) e indicate da PTCP e PGQA.

### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

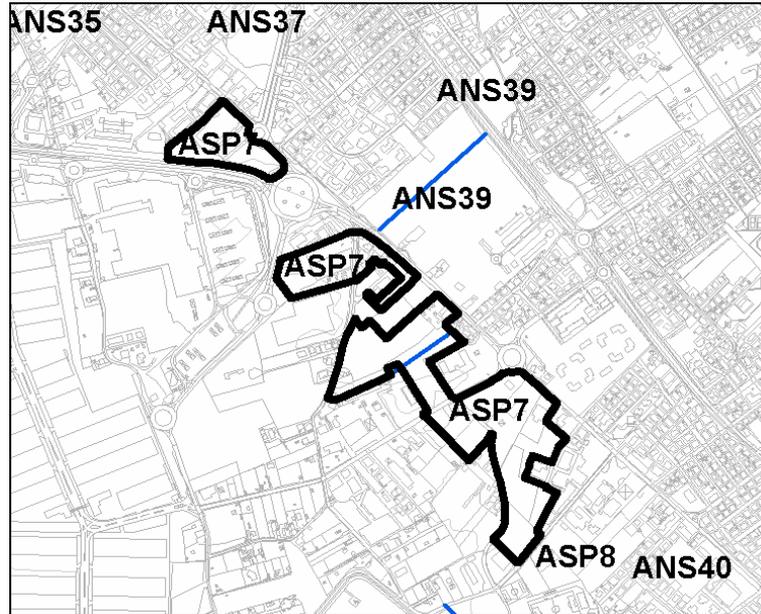
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS9 o comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale.

In riferimento allo stato futuro, vista la destinazione dell'areale di espansione sembrano non essere presenti criticità.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



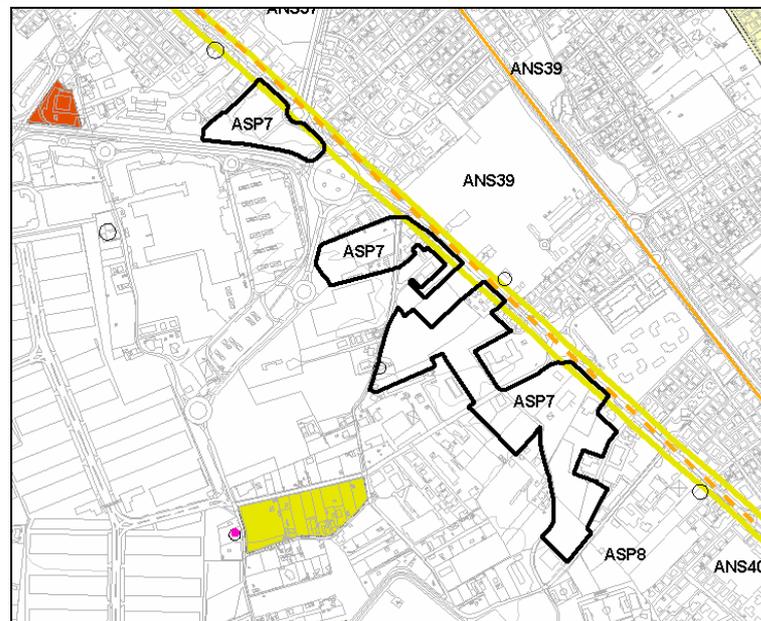
Una parte del comparto è interessata da un breve tratto di un corso d'acqua appartenente al reticolo idrografico minore.

Tale elemento lineare è escludente per il tratto interessato.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

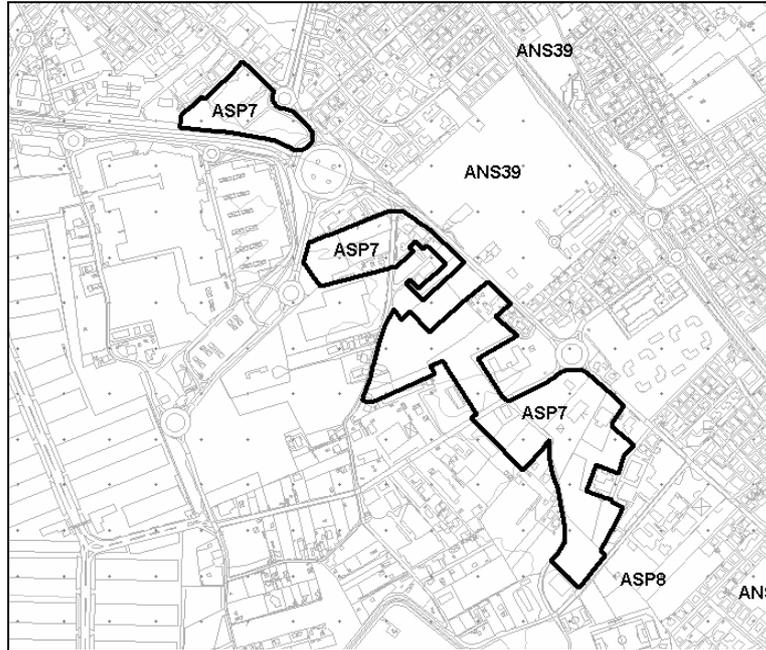
### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Sul suo confine orientale, gli areali interferiscono marginalmente con l'area archeologica della via Flaminia, a potenzialità medio-bassa.

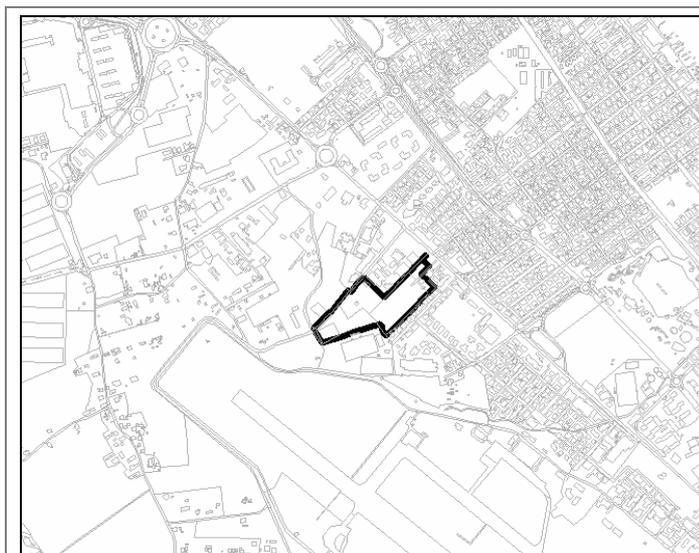
Questo elemento è mediamente condizionante per le previsioni insediative e richiede, in sede di progettazione preliminare, approfondimenti da concordare e coordinare con la Soprintendenza ai Beni Archeologici.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

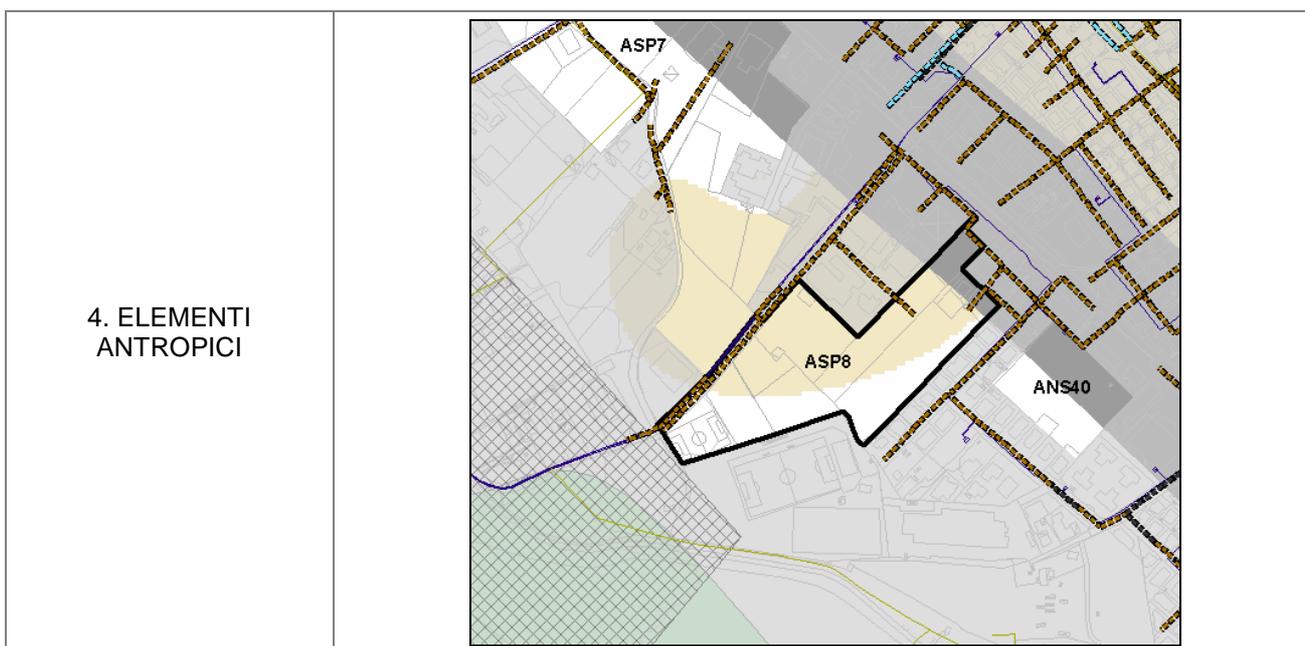


Descrizione e localizzazione ambito

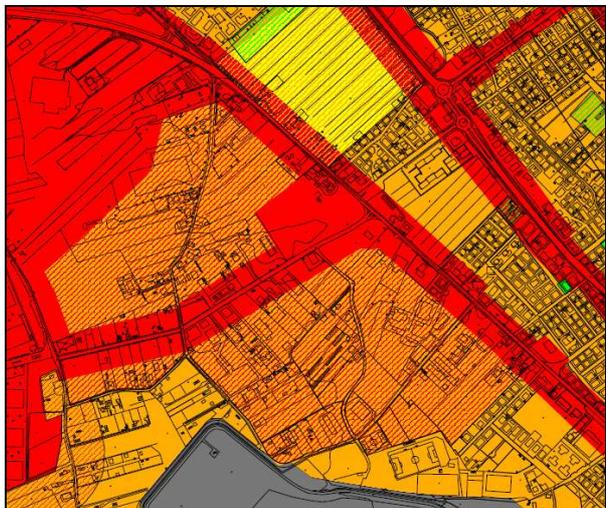
L'ambito ASP8 è localizzato nella zona sud dell'abitato di Rimini, a lato dell'Aeroporto F. Fellini, in affaccio alla SS16 ed a Via A. Musiani.

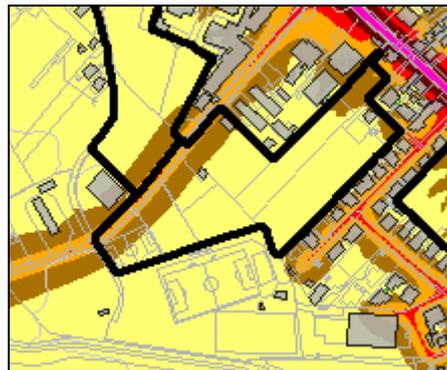
Questo è un ambito produttivo a prevalente destinazione artigianale e manifatturiera, secondo quello che è l'inquadramento tipologico descritto nelle norme del PSC che va sotto la sigla di ASP.NA.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'ASP8 va ad inserirsi in un'area periurbana di Rimini, caratterizzata nella sua interezza dalla presenza di attività produttive di vario tipo: manifatturiero, terziario, commerciale e direzionale.</p> <p>Ne consegue che l'inserimento di questa nuova area, va a completare e a chiudere gli spazi ancora liberi di questa porzione di territorio urbano, in perfetta coerenza con la struttura urbanistica di questa zona.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>La potenzialità massima edificatoria d'ambito porta alla determinazione di una SC massima realizzabile pari a 13,4 mq.</p> <p>La conferma definitiva del carico urbanistico atteso avverrà solo in sede di POC</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'accessibilità di questa zona, si avvale di diversi ed importanti elementi infrastrutturali: SS16 e a poca distanza il casello autostradale di Rimini Sud della A14.</p> <p>Non secondaria, la presenza nelle vicinanze dell'aeroporto civile di Rimini.</p>



	<b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b>
	<p>L'ambito ASP8 è interessato per una piccola porzione dalla fascia di rispetto stradale del PGQA.</p> <p>Si è quindi in presenza di un elemento mediamente condizionante che genera condizionamenti alla progettazione delle trasformazioni dei suoli a fini insediativi (necessità di mitigazioni). Per gli approfondimenti relativi a questo elemento di vincolo si rimanda al riquadro delle criticità atmosferiche.</p>
	<b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b>
	<p>Gli areali in oggetto, si inseriscono in un contesto urbano già fortemente caratterizzato e dotato dal punto di vista infrastrutturale e delle reti tecnologiche.</p>

<b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b>	<b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'ASP8, appartenente agli ambiti ASPNA, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività manifatturiere e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della V classe acustica.</p> <p>In sede di progetto attuativo, una volta individuati gli usi dell'areale in modo definitivo, si assegnerà la classe ai sensi della DRG 2053/2001.</p> <p>Si inserisce quindi un'area di V classe all'interno di un'area di IV classe di progetto e in prossimità di zone di III classe, sembrano quindi presenti criticità.</p> <p>La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto e alle aree immediatamente vicine, alla quota di 4m dal piano di campagna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- da 50 dBA a 65 dBA di periodo diurno</li> <li>- da 45 a 55 dBA di notturno</li> </ul> <p><b><u>L'areale non parrebbe presentare criticità verso il proprio interno legate al rumore prodotto da traffico veicolare,</u></b> difatti per lo stesso si ha un generale rispetto della V classe acustica (valori limite 70dBA diurni e 60dBA notturni).</p>



Mappatura diurna e notturna

### Legenda

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

Leq ≤ 35
35 < Leq ≤ 40
40 < Leq ≤ 45
45 < Leq ≤ 50
50 < Leq ≤ 55
55 < Leq ≤ 60
60 < Leq ≤ 65
65 < Leq ≤ 70
70 < Leq ≤ 75
Leq > 75

La mappatura di zona non riporta l'indotto della linea ferroviaria governato, ai fini del piano di risanamento RFI, dal DPR 459/98: la linea, distante da questo ambito d'intervento, non dovrebbe indurre condizionamenti significativi all'edificazione.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva, inoltre vista la destinazione produttiva manifatturiera è ipotizzabile l'inserimento sul territorio di un certo numero di sorgenti puntuali legate ad esempio agli impianti tecnologici che saranno a servizio delle attività. Tale incremento dovrà essere valutato in sede di attuazione dove si dovrà verificare l'impatto dello stesso sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale: non sono presenti criticità relative al clima acustico attuale difatti un'ampia zona del comparto risulta rispettosa dei limiti di V classe acustica.

In riferimento allo scenario futuro: l'areale si inserisce prossima a gruppi di bersagli sensibili, abitazioni. E' allora necessario prestare particolare attenzione nella progettazione del comparto (distribuzione degli edifici nell'areale) e delle singole attività (edificio, lay out e localizzazione impianti) al fine di creare un numero di accessi all'area e una viabilità interna in grado di non gravare su pochi assi stradali e distribuire al meglio il traffico indotto dalle future attività. ed al fine di non localizzare impianti esterni o in generale sorgenti sonore fisse in prossimità od in direzione dei bersagli sensibili esistenti (o dei bersagli sensibili introdotti dal progetto stessa quali ad esempio uffici).

Si consiglia l'introduzione di una fascia di mitigazione da realizzare tra le residenze e le future attività.

Resta il fatto che è necessario che le attività che si inseriranno nell'area in esame dovranno essere accompagnate da opportuna documentazione di impatto acustico in grado di caratterizzare il rumore da loro prodotto e di verificare il rispetto dei limiti indicati dalla ZAC, e dei valori limite differenziali per i bersagli/residenze sparse eventualmente presenti nei dintorni dell'areale.

Naturalmente le nuove attività potranno essere realizzate solo conseguentemente alla dimostrazione del rispetto dei valori limite normativi (valori assoluti di immissione e valori limite differenziali). Nel caso in esame i vicini recettori appartengono alla III e IV classe acustica (da ZAC).

In ultimo, occorre infine segnalare che il presente areale è posto in prossimità dell'area aeroportuale riminese,: la verifica di compatibilità del presente intervento dovrà essere affrontata prendendo in esame anche tale possibile interferenza.

## 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA: SS16.

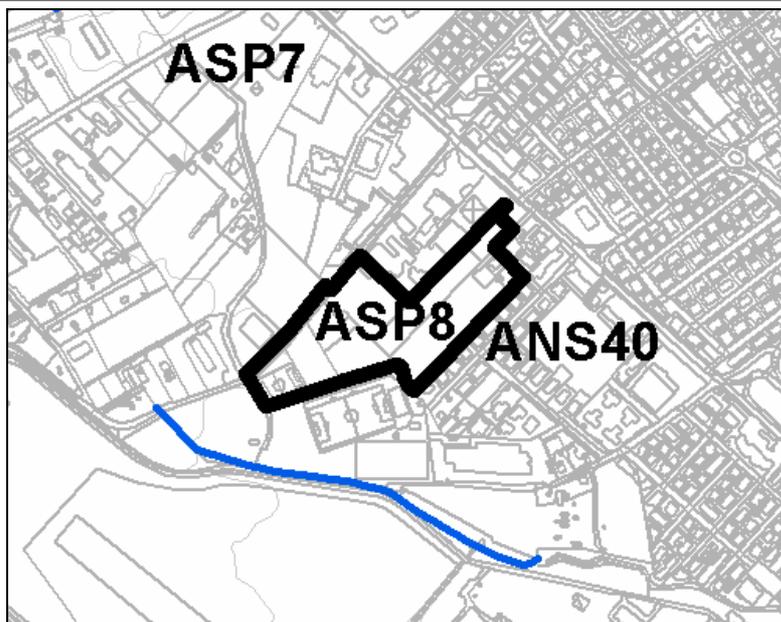
### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera, inoltre visto che l'areale è a destinazione produttiva è altamente ipotizzabile che le nuove attività comporteranno l'introduzione sul territorio di nuove sorgenti emmissive di tipo puntuale il cui carattere dipenderà dalla particolare attività che si andrà ad insediare sull'areale..

### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale si consiglia di realizzare le porzioni sensibili dei futuri edifici, uffici, in posizione più arretrata possibile rispetto alla SS16.0 comunque di prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e a quella urbanistica dell'areale. In riferimento allo stato futuro, la presenza nelle immediate vicinanze di gruppi di abitazioni presenta qualche criticità. E' allora necessario prestare particolare attenzione alla progettazione architettonica degli edifici e al processo produttivo che andrà ad inserirsi nell'areale. Sarà quindi doveroso che la realizzazione delle nuove attività sia accompagnata da una valutazione delle sorgenti emmissive introdotte in relazione anche ad eventuali bersagli sparsi presenti nei dintorni dell'areale, inoltre qualora le stesse ricadessero fra le attività elencate dalla normativa (DLgs 152/06 e smi) dovranno presentare opportuna domanda di autorizzazione alle emissioni. Si suggerisce inoltre l'introduzione di una fascia di mitigazione fra le residenze e le future attività.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

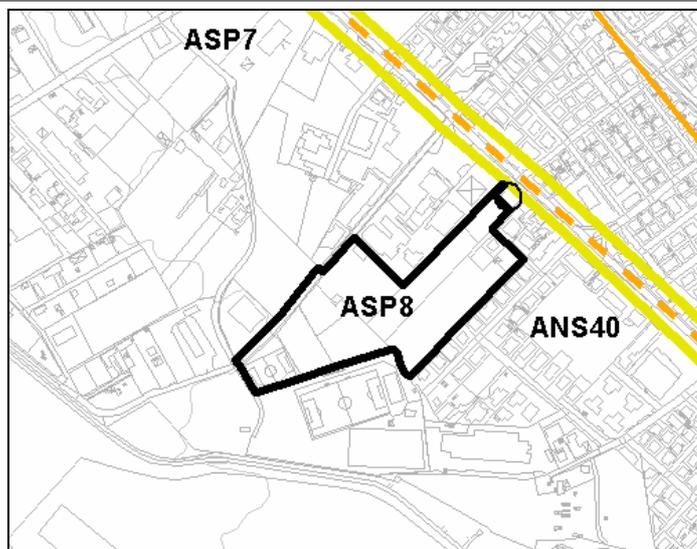


L'areale non è interessato da elementi di criticità relativi al sistema idrogeologico. Pertanto non vi sono condizionamenti alle previsioni insediative.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

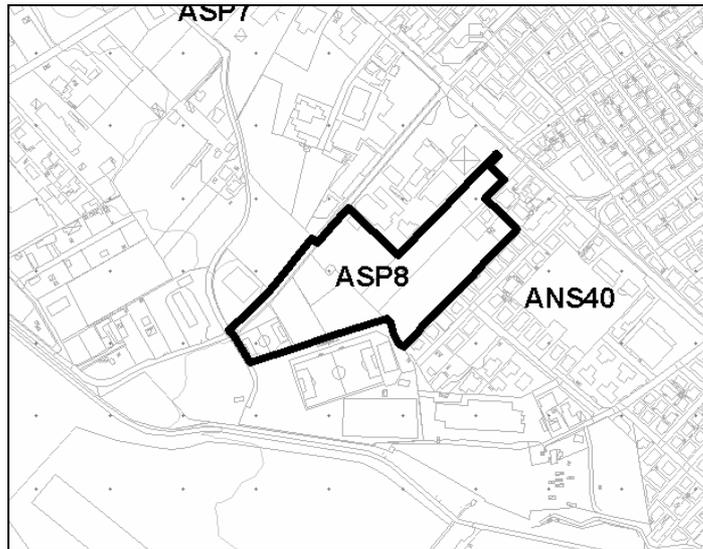
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Sul comparto ASP8, a contatto con la sua estremità orientale, è presente un "edificio o complesso isolato di interesse storico, ambientale e paesaggistico". Questo elemento è lievemente condizionanti per le previsioni insediative.

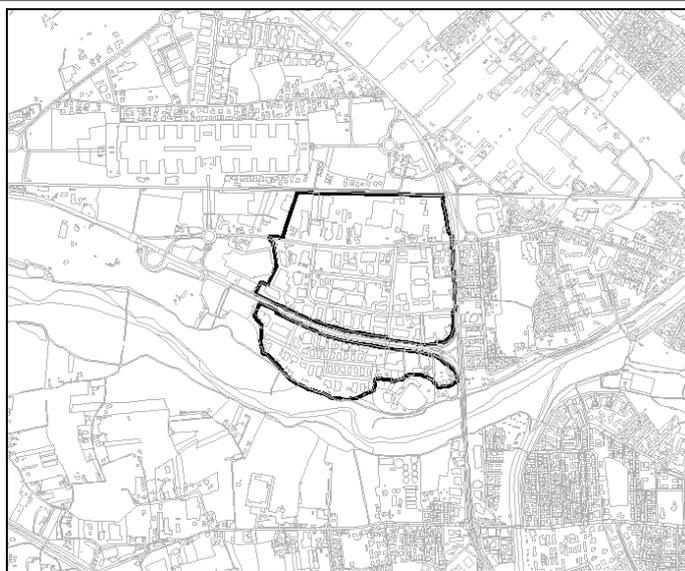
## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'immagine mostra chiaramente la non rilevanza del comparto in oggetto rispetto agli elementi di interesse naturalistico ed ecologico.

Pertanto per il comparto in esame è possibile indicare l'assenza di condizionamenti.

**AR ( Ambiti da riqualificare)**



Descrizione e localizzazione ambito

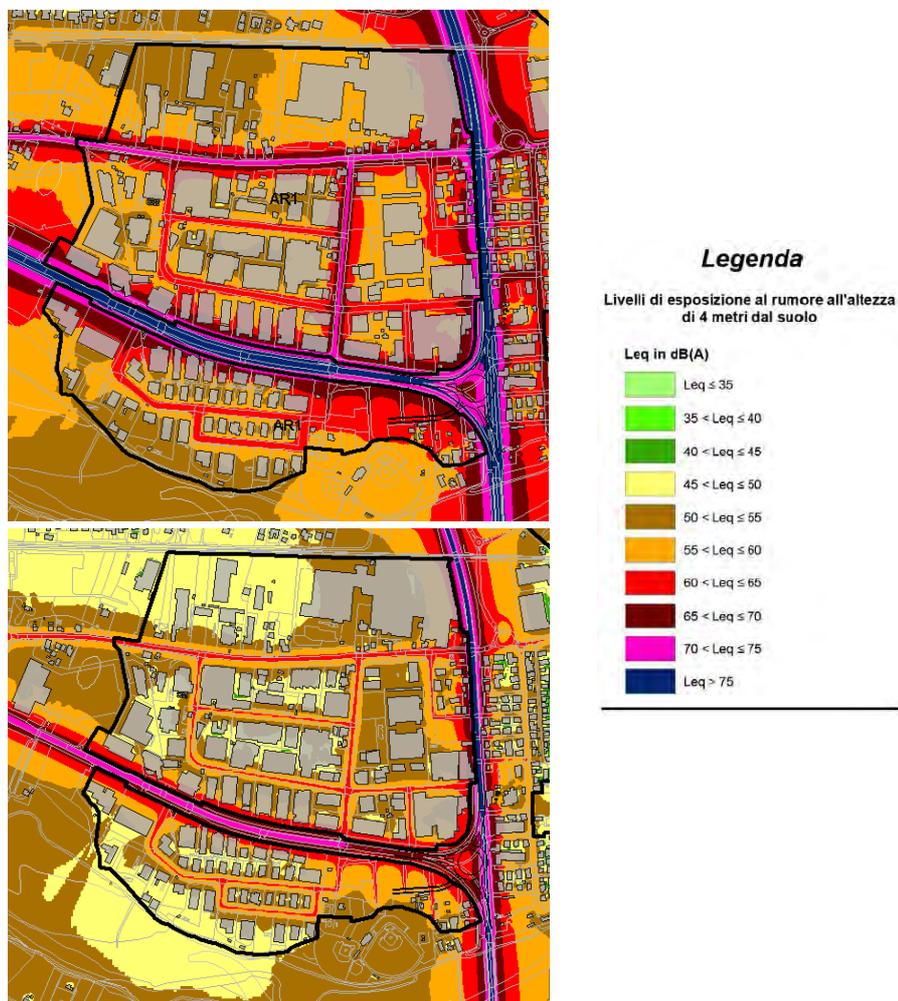
L'AR.1, ambito di riqualificazione, comprende la zona produttiva di vecchio impianto in zona Celle sui due lati della Via Emilia, con l'obiettivo di governarne l'evoluzione già in corso da attività manifatturiere verso attività prevalentemente terziarie e commerciali, nonché di formazione e ricerca, non escludendo anche la possibilità di trasformazioni parziali per destinazioni residenziali.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>L'intervento di riqualificazione previsto su questo ampio areale, attualmente a destinazione produttiva-artigianale, è in qualche modo autoreferenziale, nel senso che, l'intero areale è di per sé un ambito urbano autonomo che determina autonomamente la sua stessa funzione e la sua identità urbanistica.</p> <p>Per cui, un intervento di riqualificazione su tutto l'ambito, ridefinisce anche il contesto urbano in cui esso viene ad inserirsi.</p> <p>Non è secondaria però la presenza dell'alveo del Fiume Marecchia a sud dell'AR1. Questa presenza non rappresenta un elemento urbano ciò nondimeno deve essere considerata prioritariamente per definire la coerenza urbanistica dell'intervento. In particolare, saranno da considerarsi incoerenti quegli interventi al di sotto di Via Circonvallazione Nuova e a ridosso dell'ambito fluviale, che non tengano conto delle funzioni idrogeologiche, ecologiche e paesaggistiche del corridoio rappresentato dal Fiume Marecchia.</p> <p>A questo proposito, dal momento che si parla di un ambito di riqualificazione, appare incongruente l'esclusione da questo AR, delle aree immediatamente ad ovest che insistono sull'alveo del Marecchia e che sono a tutt'oggi interessate da attività impattanti, come descritto anche nella relazione di VAS, tenuto conto per di più delle grosse criticità ambientali che insistono su questa fascia perifluviale, come si può leggere nei riquadri sottostanti.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>Non definibile. Si rimanda al POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale, è dotato di un'ampia e diffusa rete stradale interna, inoltre il suo collegamento con l'esterno è garantito da diversi importanti assi stradali: la SS9, Via Circonvallazione Nuova e la SS16. Oltre ai collegamenti su gomma, è importante evidenziare la presenza, nella parte nord dell'areale, della linea ferroviaria adriatica e della stazione di Rimini-Fiera a ridosso dell'AR.</p>

<p>4. ELEMENTI ANTROPICI</p>	<div data-bbox="636 197 1273 741" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="475 757 906 790" data-label="Section-Header"> <p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> </div> <div data-bbox="475 808 1437 931" data-label="Text"> <p>Sull'ambito esistente, sono visibili sostanzialmente due tipi di interferenze: la fascia di rispetto ferroviario relativa sia alla linea ferroviaria Adiratica che al tracciato del futuro SFM, e le fasce di rispetto stradale del PGQA relative alla SS9 e alla SS16.</p> </div> <div data-bbox="475 943 1150 969" data-label="Text"> <p>In entrambi i casi il vincolo è mediamente condizionante.</p> </div> <div data-bbox="475 1016 1437 1077" data-label="Text"> <p>Per quanto riguarda il vincolo ferroviario, esso è emendabile su precisa richiesta e successiva autorizzazione dell'autorità ferroviaria competente.</p> </div> <div data-bbox="475 1088 1369 1115" data-label="Text"> <p>Per quel che riguarda il vincolo del PGQA, si rimanda all'apposito riquadro.</p> </div> <div data-bbox="475 1173 788 1207" data-label="Section-Header"> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> </div> <div data-bbox="475 1225 1437 1348" data-label="Text"> <p>L'ambito è già pienamente dotato delle reti tecnologiche primarie. In sede di POC, sarà necessario valutare correttamente la loro sufficienza e efficienza, prevedendo nel caso interventi di potenziamento, miglioramento e/o adeguamento.</p> </div>
<p>5. CRITICITA' AMBIENTALI</p>	<div data-bbox="475 1406 799 1440" data-label="Section-Header"> <p><b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b></p> </div> <div data-bbox="475 1451 938 1485" data-label="Section-Header"> <p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p> </div> <div data-bbox="719 1491 1190 1984" data-label="Figure"> </div> <div data-bbox="475 1995 1437 2085" data-label="Text"> <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'AR1, viste le riconversioni del territorio, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie commerciali e di eventuali residenze e</p> </div>

pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.

La riconversione dell'areale verso attività diverse dal produttivo comporta sull'area miglioramenti dal punto di vista acustico in quanto diminuisce sensibilmente la quota di traffico pesante circolante sulle vicine strade e il numero di impianti tecnologici a servizio delle attività ovvero le sorgenti fisse o meglio gli impianti a servizio di attività diverse dal produttivo sono in genere meno impattanti e quindi determinano emissioni sonore inferiori.



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 e 70dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 55 dBA di notturno con punte di 65 70dBA in prossimità delle principali strade

**Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:**

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area con le nuove destinazioni. Si consiglia comunque di porre particolare attenzione nell'inserimento di aree residenziali da realizzare comunque in posizione arretrata rispetto agli assi stradali che perimetrano e attraversano l'AR1.

Si consiglia quindi di porre particolare attenzione nella progettazione architettonica e nella pianificazione urbanistica dell'AR1 al fine di localizzare le destinazioni più sensibili (uffici, residenze) nelle zone che presentano i livelli sonori più bassi e di utilizzare anche l'effetto schermante degli edifici stessi.

Inoltre sarà necessario redarre opportune valutazioni di clima acustico focalizzate sull'intervento in questione in grado di restituire informazioni circa la compatibilità del progetto stesso.

La riqualificazione dell'AR1 in genere comporta una diminuzione degli impatti rispetto a quelli attualmente prodotti dalle attività produttive. Qualora necessario la nuova attività che verrà ad insediarsi sull'areale dovrà comunque presentare apposita documentazione di impatto acustico.

### 5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE

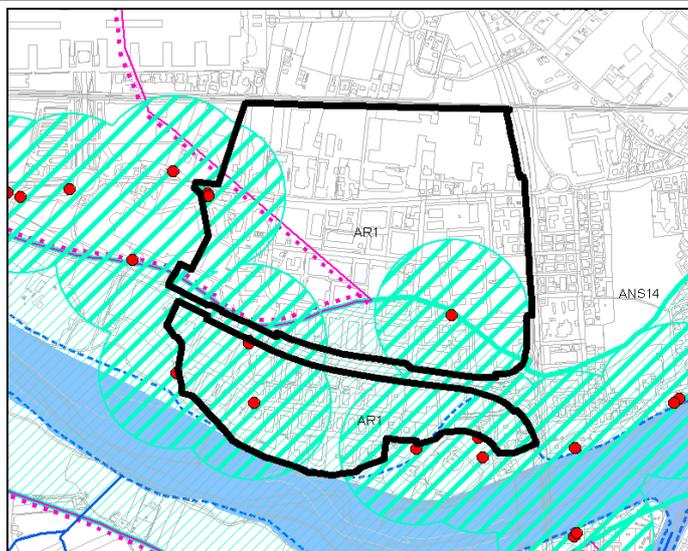
#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'AR1 presenta alcune porzioni ricadere nelle fasce di tutela della qualità dell'aria indicate da PTCP e PGQA e riprese nelle tavole di VALSAT (fascia legata alla via Emilia). L'areale non presenta criticità in quanto vista la dimensione e le nuove destinazioni d'uso evitando di realizzare le residenze all'interno dell'area ricadente nella fascia di tutela della qualità dell'aria.

#### **Qualità dell'aria nello stato futuro:**

La riconversione di un'area produttiva comporta dei miglioramenti a livello locale legati alla qualità dell'aria, difatti a seguito della riqualificazione si vedono diminuire le quote di veicoli pesanti legati alle precedenti attività produttive e soprattutto vanno a scomparire tutte le sorgenti puntuali caratterizzanti le preesistenti attività.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



Come si può vedere nell'immagine precedente, l'areale è interessato da diversi elementi di tutela e vincolo. In particolare si possono evidenziare: due pozzi acquedottistici attivi, diversi areali di rispetto pozzi, una porzione di AR ricadente nell'areale di esondazione con tempi di ritorno di 200 anni, un lembo di territorio relativo all'area di ricarica indiretta della falda ed una porzione molto più ampia che interferisce con l'area di ricarica della falda idrogeologicamente connessa all'alveo (ARA).

Partendo da quest'ultimo elemento, certamente il più critico, si può affermare che la presenza di attività o insediamenti antropici in generale, su queste parti di

territorio è inaccettabile dal punto di vista ambientale. Pertanto, si richiede che il processo di riqualificazione previsto dal PSC, preveda, nella parte di AR a sud della Via Circonvallazione Nuova, interventi mirati al ripristino ambientale di una fascia sufficientemente profonda di areale, da valutare in sede di POC, col fine di riportare i suoli ad una condizione di vitalità e permeabilità consona all'ambito fluviale in cui sono inseriti. La restante porzione di AR che interferisce con l'areale ARA, deve portare ad una riqualificazione che sia attenta e rispettosa delle funzioni di permeabilità dei suoli interessati, riducendo quindi le superfici impermeabilizzate, aumentando se possibile la laminazione e evitando assolutamente interrati o scavi che scendano al di sotto di 1 m dal piano di campagna.

Le porzioni di areale che interferiscono con l'area di ricarica indiretta della falda, sulle quali insistono anche alcune aree di rispetto pozzi, risulta, per previsioni insediative residenziali e sensibili lievemente condizionante, mentre, per le previsioni più impattanti, mediamente condizionante.

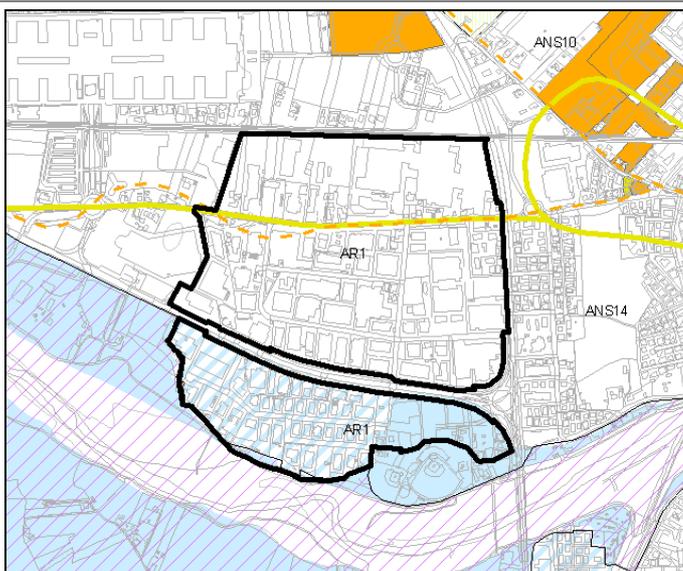
Le dinamiche idrogeologiche relative alle aree ARI, determinano un collegamento, per quanto indiretto, con la falda freatica superficiale. Questa condizione determina, nel caso di questi ambiti, a destinazione mista residenziale/terziario/commerciale, la necessità di definire prescrizioni che consentano la salvaguardia della falda sottostante, sia per quel che riguarda il problema dell'impermeabilizzazione dei suoli e quindi della riduzione della capacità di ricarica dei suoli, sia per quel che riguarda la potenziale e accidentale immissione di sostanza pericolose in falda, soprattutto durante le fasi di cantierizzazione delle opere e degli interventi previsti sull'area.

Gli elementi puntuali interessati dall'areale, pozzi acquedottistici a cui si aggiunge la piccola fascia di in edificabilità che li circonda, sono e rimangono escludenti per qualunque tipo di intervento.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



Dal punto di vista paesaggistico, è evidente come la criticità maggiore insista sulla porzione di AR al di sotto di Via Nuova Circonvallazione. Su questa porzione insiste infatti una zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini

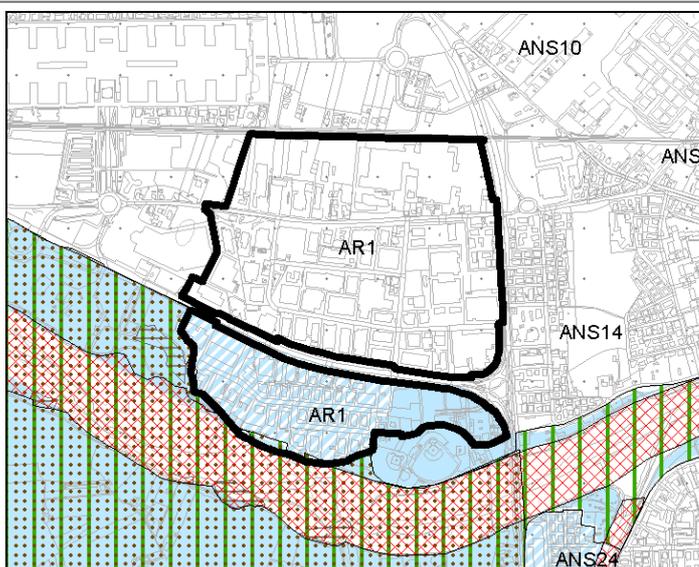
e corsi d'acqua (Art. 5.4 del PTCP).

Sulla parte settentrionale dell'areale, è invece presente l'ampia area archeologica a potenzialità medio-bassa di Rimini Nord.

Per la fascia di areale che ricade all'interno dell'ambito di pertinenza fluviale, si richiama in qualche modo quanto già detto nel riquadro relativo all'idrogeologia. La fragilità e l'importanza non solo naturale ma anche paesaggistica di questa porzione di territorio, richiede, in seno ad un processo di riqualificazione, interventi più marcati dal punto di vista ambientale, con l'obiettivo di ripristinare condizioni e percezioni perdute.

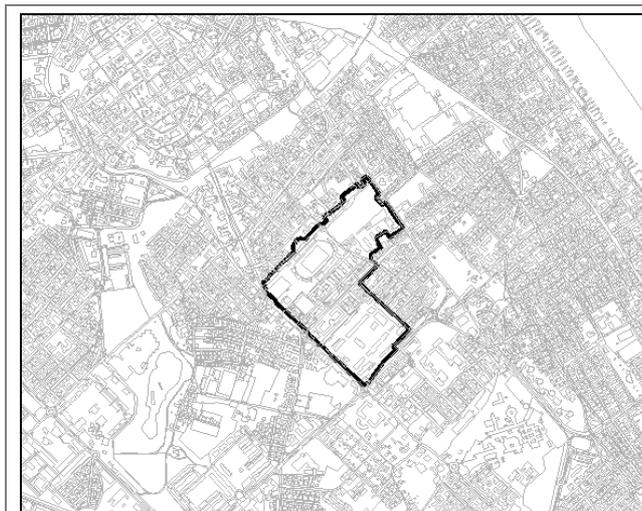
In merito alla presenza dell'areale a potenzialità archeologica si richiede, nel caso di scavi e rimozione di terreno per profondità superiori a 1,5 m, un preventivo contatto e accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, soprattutto qualora si rendessero necessari dei saggi per determinare la presenza o meno di elementi di interesse archeologico.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



La seguente immagine, oltre a mostrare nuovamente l'interferenza dell'areale con la zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua, i quali rappresentano dal punto di vista ecologico un elemento di connessione e di vitalità importante per le dinamiche ambientali, mostra anche l'evidente interruzione del tracciato dei segni grafici relativi a: corridoi ecologici di interesse regionale e aree meritevoli di tutele ai sensi delle categorie della L.R. 06/2005.

E' evidente come, la porzione inferiore dell'AR1, sia dal punto di vista della funzionalità territoriale ed ecologica da riqualificare, ma non per problematiche di tipo urbanistico quanto per l'incongruità della sua attuale e futura destinazione relativamente alle funzioni che questa porzione di territorio dovrebbe avere.



Descrizione e localizzazione ambito

L'AR.2, è ubicato in zona Colonnella-Lagomaggio e comprende la caserma militare sulla Via Flaminia, lo Stadio Neri, le altre attrezzature scolastiche e sportive contigue, un complesso di vecchie case popolari, e, a nord dello stadio, l'ampio comparto già oggetto di un Accordo di programma finalizzato alla realizzazione degli uffici della Questura.

L'obiettivo è di governare le eventuali trasformazioni degli usi in atto, di riqualificare l'insediamento abitativo, di ammodernare e qualificare le attrezzature sportive nella direzione di una "cittadella dello sport";

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Il contesto entro cui si inserisce l'AR2, la sua localizzazione e l'impianto urbanistico in cui si colloca, rendono di fatto coerente l'intervento di riqualificazione definito nel PSC.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>Non definibile. Si rimanda al POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è inserito in un contesto abbastanza centrale di Rimini, piuttosto lontano dalle grandi vie di comunicazione di livello sovra regionale. Si evidenzia comunque la presenza di due assi piuttosto importanti per l'attraversamento, l'entrata e l'uscita dal centro di Rimini: Viale Ugo Bassi e Via Flaminia.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p> <p>Non sono presenti sull'areale in oggetto elementi di vincolo o tutela del tessuto antropico.</p> <p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p> <p>L'areale è inserito in un'area densamente urbanizzata ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.</p> <p>E' necessario in sede di POC analizzare e valutare la reale sufficienza ed efficienza delle reti esistenti e se necessario prevedere i necessari interventi di potenziamento, miglioramento e/o adeguamento.</p>
-------------------------------------	--

5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale.

Per l'AR2, viste le riconversioni del territorio, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie commerciali e di eventuali residenze e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica.



**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

Mappatura diurna e notturna

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 e 70dBA in prossimità delle principali strade
- da 40 a 50 dBA di notturno con punte di 60 65dBA in prossimità delle principali strade

**Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:**

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area anche con destinazioni residenziali.

E' necessario che le eventuali attività, indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e prestino particolare attenzione alle vicine residenze.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

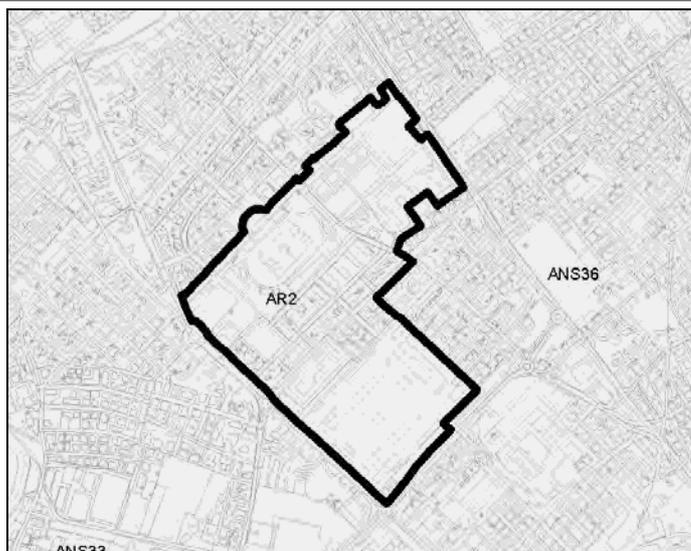
**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

**5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**

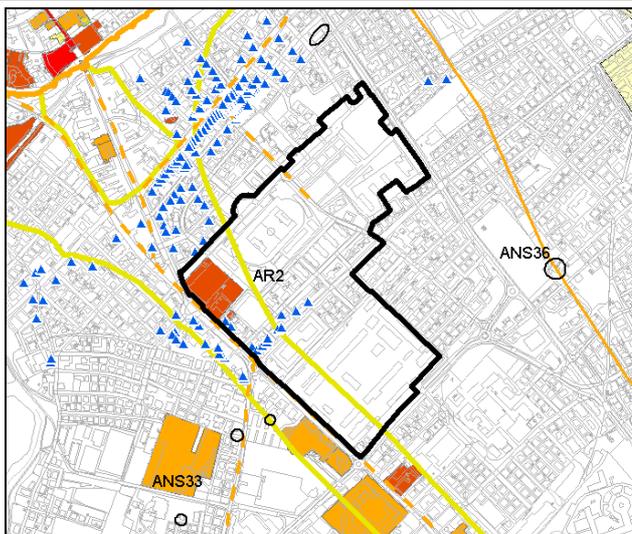


L'areale non interferisce con nessun elemento di vincolo idrogeologico.

**5.4 CRITICITÀ SISMICHE**

Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



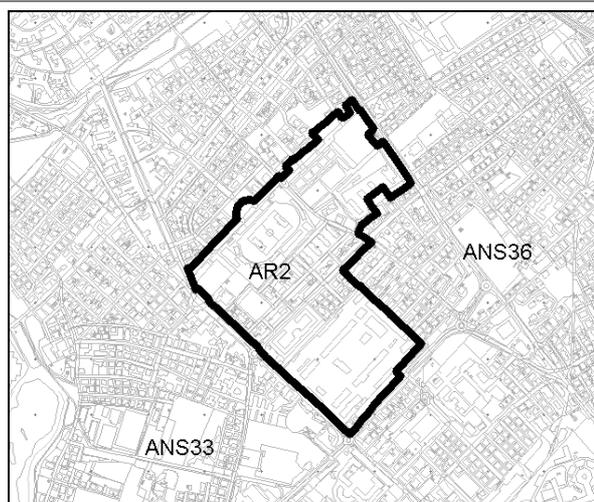
All'interno dell'areale, soprattutto a ridosso della fascia relativa alla Via Flaminia, sono presenti diversi siti a potenzialità archeologica medio-alta tra loro sovrapposti, oltre all'ampio areale a potenzialità archeologica della fascia extraurbana di Rimini ed in questo caso connesso alla presenza della storica Via Flaminia.

Inoltre sono presenti diversi elementi puntuali appartenenti al "Sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico".

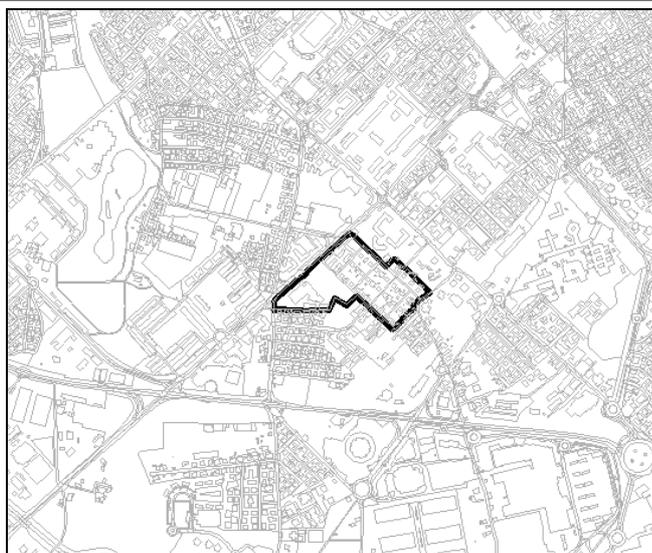
Gli elementi a potenzialità archeologica richiedono, nel caso di scavi e rimozione di terreno per profondità superiori a 1,5 m, un preventivo contatto e accordo con la Soprintendenza per i Beni Archeologici, soprattutto qualora si rendessero necessari dei saggi per determinare la presenza o meno di elementi di interesse archeologico.

Relativamente agli edifici appartenenti al sistema residenziale storico si dovrà valutare, in accordo con la Soprintendenza ai Beni Architettonici, il livello di salvaguardia e conservazione a cui sottoporre detti edifici.

### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'areale non interferisce con elementi naturali e della rete ecologica.

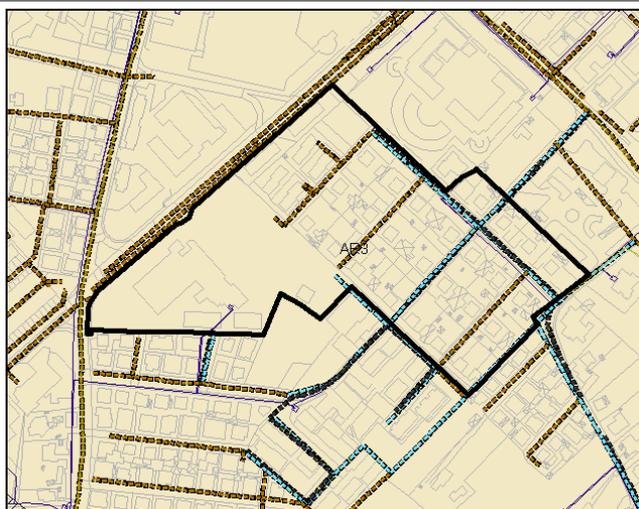


Descrizione e localizzazione ambito

L' AR.3 è ubicato in zona Viale Alberto Dalla Chiesa e comprende l'area attualmente adibita a deposito autobus dell'Azienda Trasporti e il quartiere residenziale "Villaggio dei lavoratori", ed ha l'obiettivo di destinare a nuove funzioni l'area del deposito autobus e riqualificare il contiguo insediamento abitativo,

1. COERENZA URBANISTICA	L'areale, sia nella sua attuale configurazione che in quella prevista dal PSC, appare coerente rispetto al contesto in cui è inserita.
2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO	Non definibile. Si rimanda al POC.
3. ACCESSIBILITA'	L'areale, oltre alla viabilità interna esistente, si può avvalere della presenza di due viabilità importanti come la Via Flaminia e Viale Carlo Alberto dalla Chiesa, nonché della vicinanza con la SS16.

**4. ELEMENTI ANTROPICI**



**4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI**

Non sono presenti sull'areale in oggetto elementi di vincolo o tutela del tessuto antropico.

**4.2 RETI TECNOLOGICHE**

L'areale è inserito in un'area densamente urbanizzata ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.

E' necessario in sede di POC analizzare e valutare la reale sufficienza ed efficienza delle reti esistenti e se necessario prevedere i necessari interventi di

5. CRITICITA' AMBIENTALI

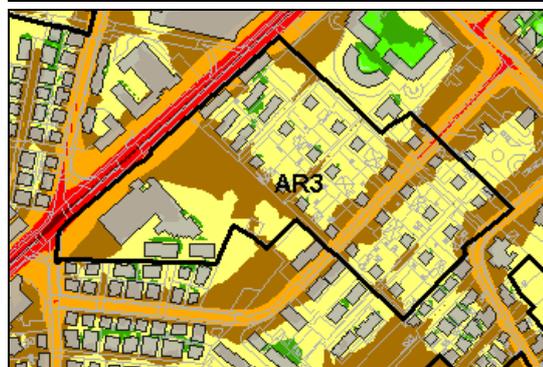
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale.

Per l'AR3, viste le riconversioni del territorio, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie commerciali e di eventuali residenze e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica



Mappatura diurna e notturna

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)

- Leq ≤ 35
- 35 < Leq ≤ 40
- 40 < Leq ≤ 45
- 45 < Leq ≤ 50
- 50 < Leq ≤ 55
- 55 < Leq ≤ 60
- 60 < Leq ≤ 65
- 65 < Leq ≤ 70
- 70 < Leq ≤ 75
- Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via

software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 55 dBA di notturno con punte di 60 dBA in prossimità delle principali strade

**Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:**

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico d'area anche con destinazioni residenziali.

E' necessario che le eventuali attività, indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e prestino particolare attenzione alle vicine residenze.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

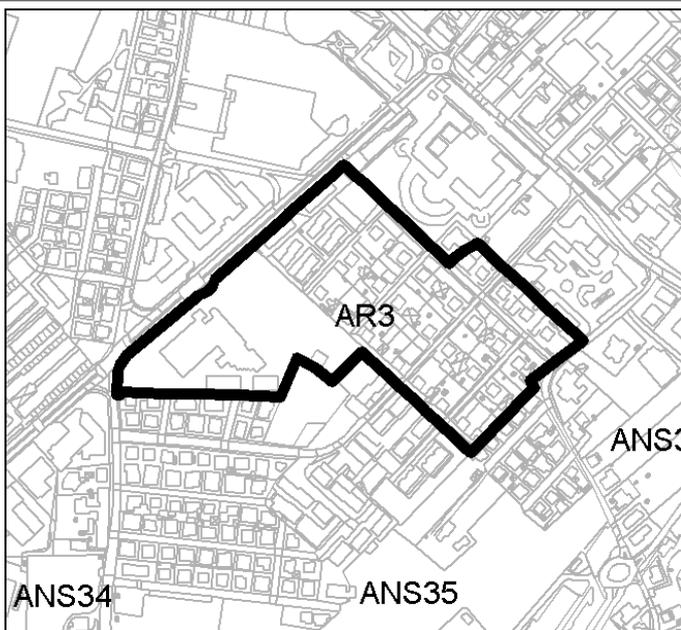
**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

**5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE**

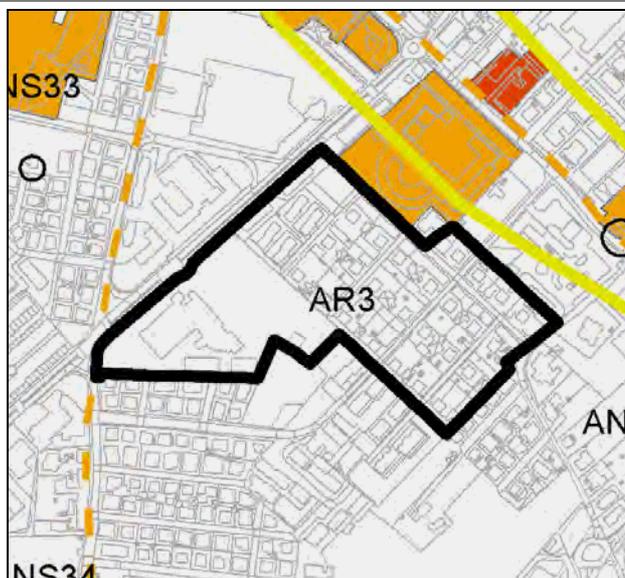


L'areale non interferisce con nessun elemento di vincolo idrogeologico.

#### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

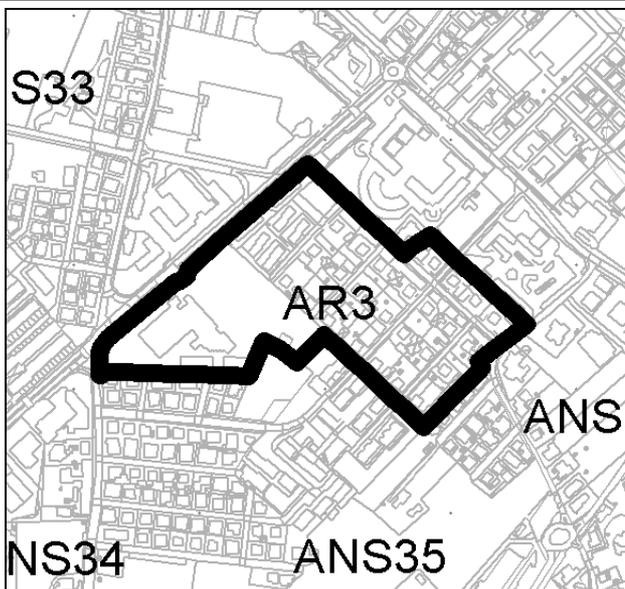
Per questo areale lo studio di micro zonizzazione sismica non ha riscontrato la necessità di procedere oltre l'analisi di II livello effettuata per il PSC.

#### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

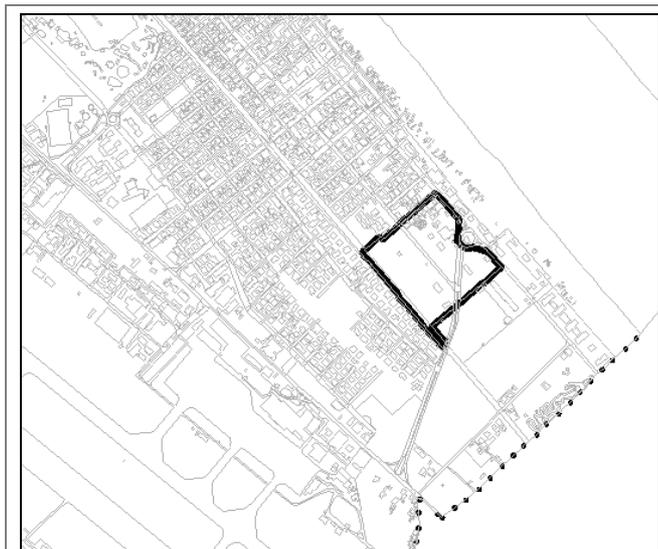


L'areale non interferisce con elementi di natura paesaggistica o storico-architettonica.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'areale non interferisce con elementi del sistema naturale e della rete ecologica.



Descrizione e localizzazione ambito

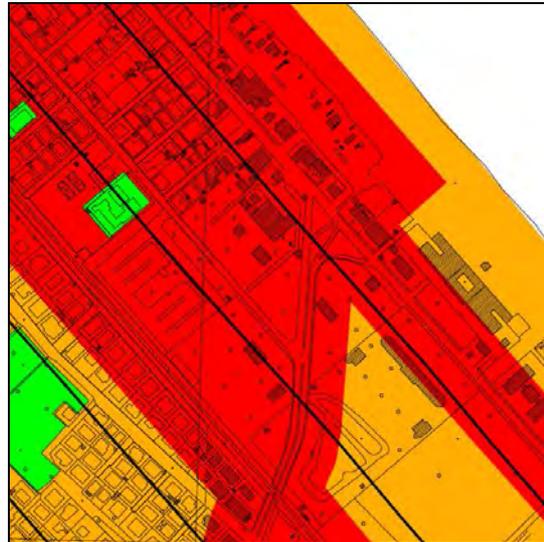
L' AR.4 è ubicato presso il Talassoterapico e comprende l'area classificata dal PTCP come ambito di qualificazione dell'immagine turistica, disciplinata al precedente art. 2.9 comma 3 lettera d) e altre aree contigue.

<p><b>1. COERENZA URBANISTICA</b></p>	<p>Questo areale, destinato ad una riqualificazione in senso turistico dell'area, non appare incoerente rispetto sia all'uso attuale che al contesto urbanistico in cui si trova.</p>
<p><b>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</b></p>	<p>Non definibile. Si rimanda al POC.</p>
<p><b>3. ACCESSIBILITA'</b></p>	<p>L'areale è ben connesso con Rimini e col territorio circostante per via della sua vicinanza con la SS16 alla quale è collegato mediante Via cavalieri di Vittorio Veneto. Inoltre affaccia sul lungo mare e su Viale Principe di Piemonte. Da evidenziare infine la vicinanza con l'aeroporto di Rimini.</p>

<p><b>4. ELEMENTI ANTROPICI</b></p>	
	<p><b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b></p>
	<p>Non sono presenti sull'areale in oggetto elementi di vincolo o tutela del tessuto antropico.</p>
	<p><b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b></p>
<p>L'areale è a contatto con la periferia densamente urbanizzata di Rimini ed è già servito dalle reti tecnologiche principali.</p>	

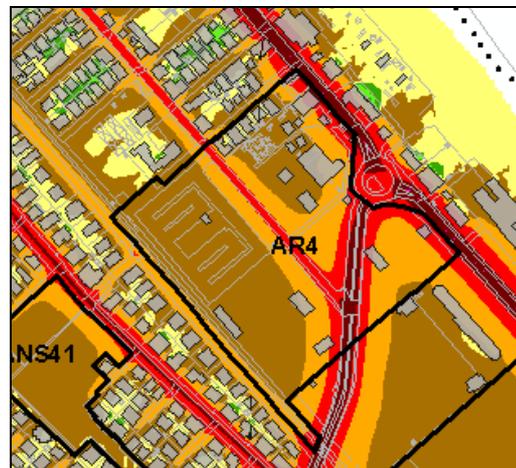
5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

**Il clima acustico di scenario attuale:**



Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale.

Per l'AR3, viste le riconversioni del territorio, è ipotizzabile la presenza indicativa di attività terziarie commerciali e di eventuali strutture ricettive e pertanto in riferimento allo scenario di progetto, l'assegnazione all'area di interesse della IV classe acustica



Mappatura diurna e notturna

**Legenda**

Livelli di esposizione al rumore all'altezza di 4 metri dal suolo

Leq in dB(A)	
Light Green	Leq ≤ 35
Green	35 < Leq ≤ 40
Dark Green	40 < Leq ≤ 45
Yellow	45 < Leq ≤ 50
Orange	50 < Leq ≤ 55
Light Orange	55 < Leq ≤ 60
Red	60 < Leq ≤ 65
Dark Red	65 < Leq ≤ 70
Magenta	70 < Leq ≤ 75
Dark Blue	Leq > 75

La mappatura acustica prodotta da ARPA sull'intero territorio riminese, redatta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software, ha portato alla determinazione dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto, alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 dBA a 60dBA di periodo diurno con punte di 65 dBA in prossimità delle principali strade
- da 45 a 50 dBA di notturno con punte di 60 dBA in prossimità delle principali strade

**Il clima acustico di scenario futuro e impatto della riqualificazione:**

La mappatura evidenzia la compatibilità del clima acustico con le destinazioni previste da PSC:

*sono ammissibili esclusivamente attività ricettive, preferibilmente per trasferimento da altre zone consolidate turistiche, nonché attività commerciali, sportive, ricreative di intrattenimento, di servizio al turismo e al tempo libero. Sono ammissibili medie strutture di vendita nei limiti di quanto consentito dal PTCP. E' esclusa la residenza e le grandi strutture di vendita.*

E' necessario che le attività indicate come possibili da PSC, producano relativa documentazione di impatto acustico e che prestino particolare attenzione nei confronti degli attuali bersagli sensibili, residenze, presenti nei pressi dell'area.

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti acustici e impatti limitati sulle esistenti residenze.

**5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

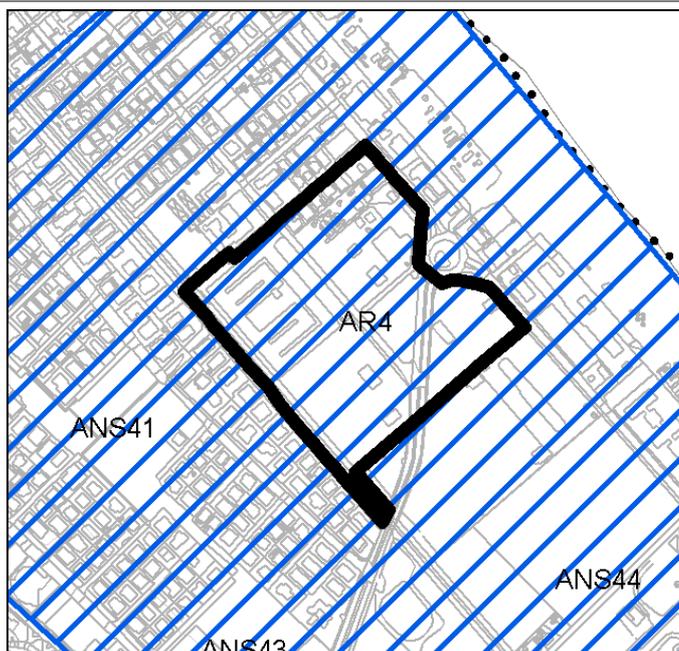
**Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA. Pertanto non sono presenti criticità.

**Qualità dell'aria nello stato futuro:**

Si suggerisce di porre particolare attenzione alla viabilità interna al comparto al fine di distribuire più uniformemente il traffico sulle strade e comportare così miglioramenti locali della qualità dell'aria e evitare che il traffico indotto dalle possibili attività insediabili sull'areale produca un impatto elevato.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE



L'areale è pienamente inserito nell'area di tutela delle "concessioni di coltivazione per acque minerali e termali con punti di captazione".

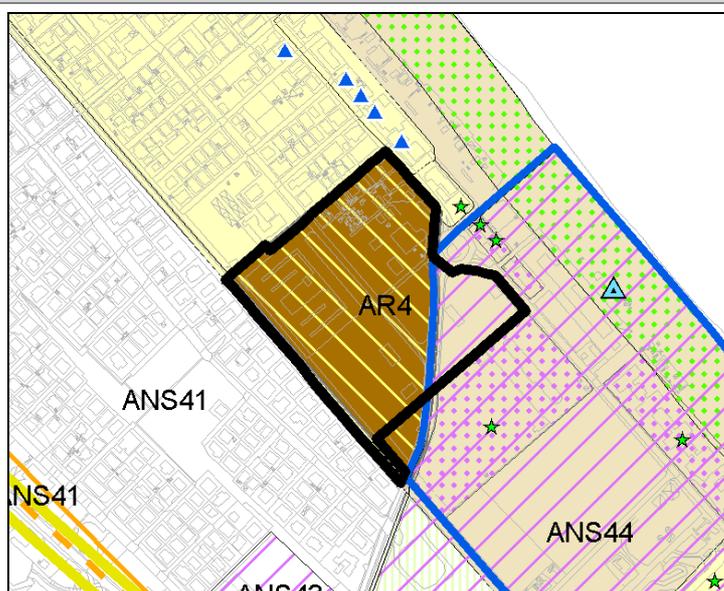
La natura delle attività esistenti su quest'area e la destinazione che si vuole dare alla riqualificazione, non determinano particolari impatti sull'elemento di tutela individuato.

Si evidenzia una sola potenziale criticità e cioè quella relativa ad eventuali escavazioni che dovessero interessare strati profondi di suolo, oltre quindi 1,5 m dal piano di campagna.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

La posizione dell'areale, richiede l'esecuzione di approfondimenti sismici che portino l'indagine ad un terzo livello di analisi.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

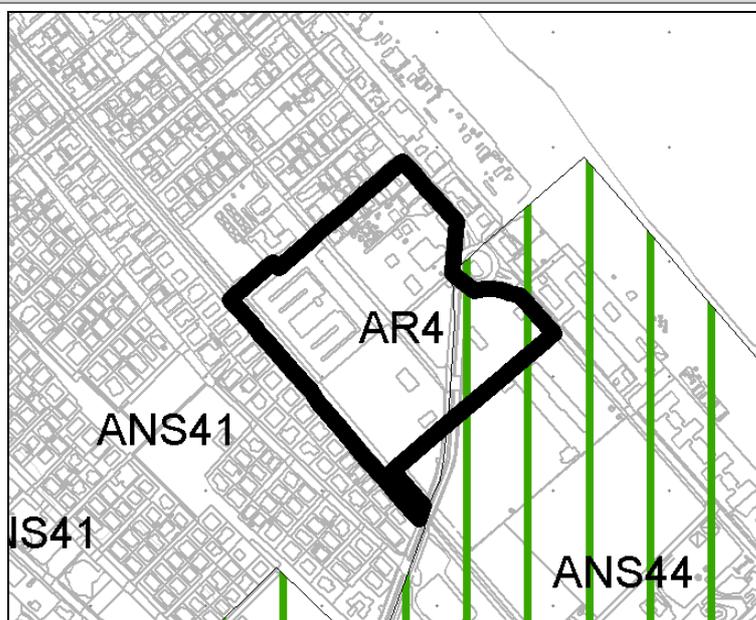


La porzione maggioritaria dell'areale è interessata da un elemento definito come "ambito di riqualificazione dell'immagine turistica". I

Inoltre l'angolo a sud-est dell'areale va ad intersecare una parte del vicino varco a mare nonché dell'areale relativo alla Città delle Colonie.

Mentre il primo elemento di tutela è in qualche modo allineato alla proposta di riqualificazione portata avanti dal PSC su questo areale, la piccola porzione di AR4 a sud-est di Via cavalieri di Vittorio Veneto, interferisce con elementi di tipo paesaggistico e, come vedremo sotto, di tipo ecologico, che restringono la forchetta di potenzialità edificatorie ed insediative per la porzione di AR4 considerata. Allo stesso tempo non è possibile ignorare il fatto che la vicina ex-Colonia novarese, che ricade e interferisce pesantemente con il varco a mare considerato, è in via di ristrutturazione, rendendo di fatto superfluo un qualsiasi intervento sulla porzione di AR4 in questione, che miri a salvaguardare e potenziare le funzionalità paesaggistiche del varco.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE

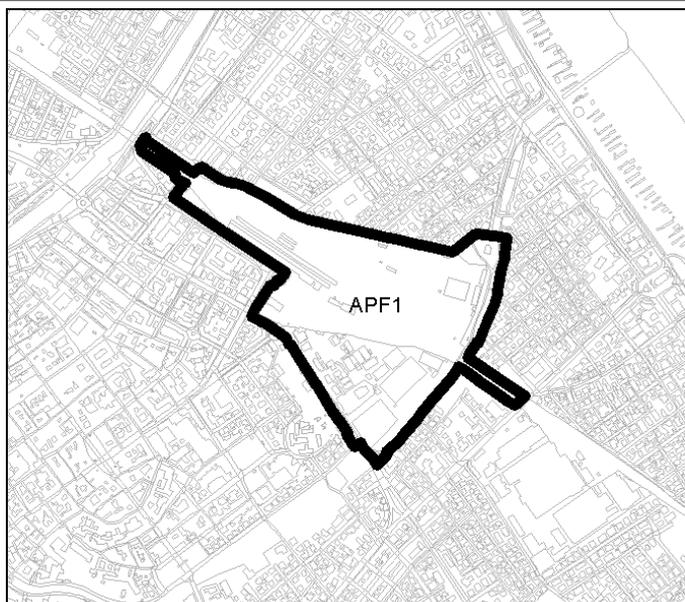


L'unico ma importante elemento visibile in figura e interferito parzialmente dalla reale in oggetto, è l'area di collegamento ecologico di rilevanza regionale rappresentata da uno dei pochi varchi a mare ancora esistenti su questo territorio.

Per questo elemento vale quanto detto sopra relativamente alle criticità paesaggistiche.

La criticità è evidenziata ulteriormente dalla presenza, su quella che dovrebbe essere la zona dunale, di altre strutture storiche e fattiscenti che bloccano di fatto la permeabilità e la visibilità tra costa e forese, riducendo quindi notevolmente le funzionalità ecologiche che altrimenti potrebbero manifestarsi all'interno di questo varco territoriale.

**APF (Poli funzionali)**



Descrizione e localizzazione ambito

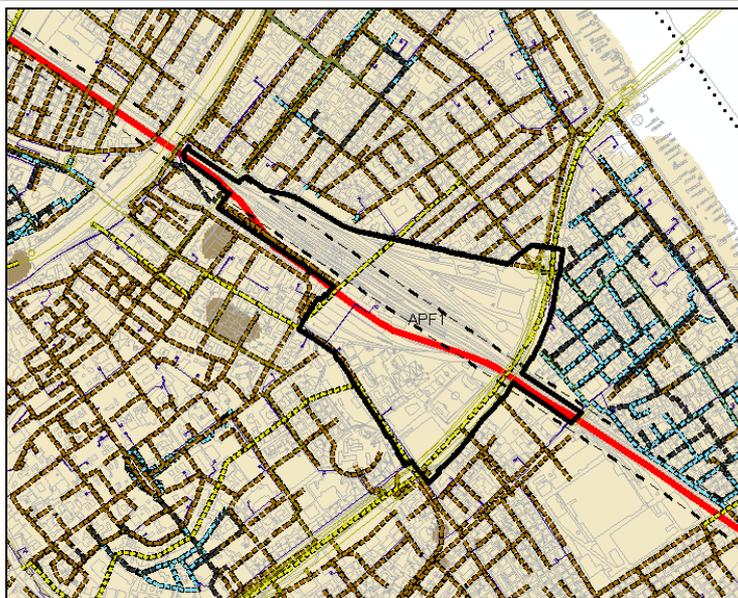
L'areale in oggetto è quello relativo al polo funzionale n. 7 della Stazione FS di Rimini, di cui al PTCP della Provincia di Rimini.

Il PTCP prevede per questo ambito le seguenti scelte strategiche: *“Combinazione di strategie di consolidamento e riqualificazione, anche con l'introduzione di funzioni urbane e di accoglienza e servizio alla persona e di sviluppo della conoscenza e della cultura; ricercare una integrazione bivalente con le politiche infrastrutturali (es. TRC) e di facilitazione della accessibilità; gli interventi dovranno perseguire il miglioramento del clima acustico e la riduzione delle discontinuità.”*

Il PSC ha già definito un piano di sviluppo di massima dell'area in oggetto che prevede un articolato sistema di interventi, dall'aumento della superficie del Parco dell'Ausa, alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie e su rotaia (TRC).

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>L'APF1, è un oggetto piuttosto complesso dal punto di vista urbanistico, sia rispetto all'esistente che rispetto alla direzione in cui è stato pensato il suo possibile e indicativo sviluppo.</p> <p>La coerenza urbanistica delle scelte definite su questo areale, andrà valutata nel momento in cui queste stesse scelte e gli interventi conseguenti verranno definiti con precisione nella pianificazione comunale attuativa e di dettaglio.</p> <p>Un elemento sicuro da questo punto di vista è che, la necessità di una riorganizzazione dell'areale deriva non solo dalla dismissione da parte di FS, ma anche dalla necessità di reinserire una superficie tanto ampia e articolata nel tessuto urbano del centro di Rimini.</p> <p>Un eventuale approfondimento in questo senso dovrà essere realizzato in sede di POC.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Il carico urbanistico di questo areale verrà valutato in sede di POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale risulta inserito in una zona urbana servita da una rete viaria di quartiere, caratterizzata quindi da piccoli e brevi assi di collegamento interno.</p> <p>L'elemento di maggior collegamento con l'area è certamente rappresentato dalla stazione centrale di Rimini.</p> <p>Contestualmente al recupero dell'area si prevede anche la realizzazione di un nuovo collegamento viario nord-sud così da risolvere anche la cesura che il fascio ferroviario genera sull'urbanizzato.</p>

#### 4. ELEMENTI ANTROPICI



##### 4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI

I vincoli esistenti sull'areale sono ovviamente quelli relativi all'infrastruttura ferroviaria. Questi vincoli, a parte gli elementi lineari del tracciato, sono derogabili su richiesta all'autorità ferroviaria competente.

##### 4.2 RETI TECNOLOGICHE

La complessità dell'area, pur essendo inserita in un contesto storicamente urbanizzato, richiede un'attenta analisi in fase di pianificazione attuativa per definire lo stato, la diffusione e l'efficienza delle reti esistenti, ed operare quindi di conseguenza.

#### 5. CRITICITA' AMBIENTALI

##### 5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE

##### Il clima acustico di scenario attuale e futuro:

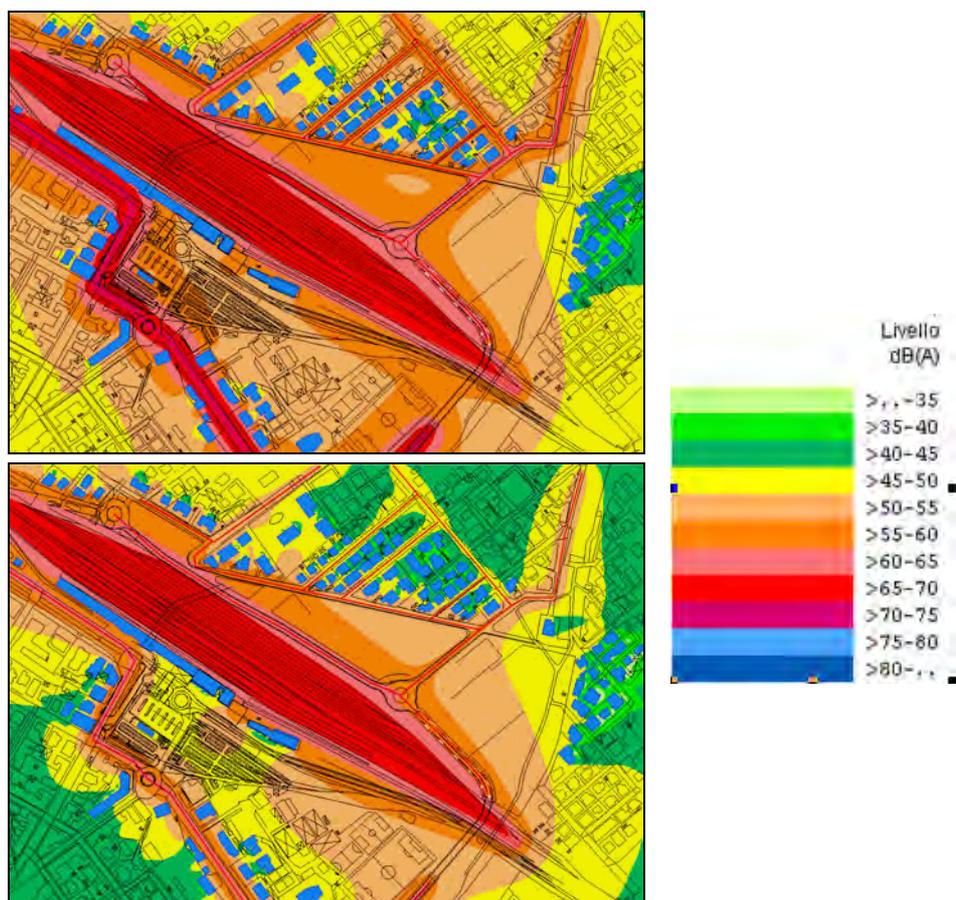


Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale.

Per l'APF1, polo funzionale della stazione FS, è ipotizzabile l'assegnazione della IV classe acustica, in ragione degli usi previsti, di tipo misto, con dominante terziario-commerciale ed elementi residenziali ad elevata densità.

In funzione degli usi definitivamente previsti sull'area (POC) si potrà realizzare in seguito una più corretta proposta di classificazione, ai sensi della LR 15/01 e DGR 2053/2001.

Il polo funzionale si inserisce all'interno di un'area di IV: non sembrerebbero quindi presenti forti elementi di criticità, stando all'ipotesi di assegnazione sopra indicata.



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa al polo funzione della stazione FS è stata prodotta sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software (mappatura) eseguita da ARPA.

La mappatura ARPA è stata poi rielaborata e tenendo conto delle seguenti condizioni (descrittive dei risultati di simulazione di cui alle immagini sopra riportate):

- Per il nuovo asse stradale che attraversa il comparto si è assunto che raccolga il 60% dell'attuale traffico di Viale Principe Amedeo, flusso che, in direzione est si spezza in due uguali quote, dalla rotonda a centro comparto in direzione mare e dalla medesima rotonda verso il sottopasso che porta in direzione monte;
- Per il fascio ferroviario di stazione si è assunta la stessa rumorosità di fondo rilevata presso altra stazione di simili dimensioni, posta lungo la medesima linea (Faenza);
- Non sono computate le sorgenti locali minori, fisse e non, non avendo realizzato rilevazioni di dettaglio sull'area.

Il nuovo calcolo ha portato alla determinazione, per il rumore indotto da traffico su strada e ferrovia, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 50 a 65dBA di periodo diurno
- da 45 a 65dBA di periodo notturno

La mappatura acustica risultante pone in evidenza ampie porzioni rispettose dei valori limite della IV classe acustica. Appare ovvio che particolari attenzioni dovranno essere poste nel caso delle destinazioni residenziali, soprattutto alle quote superiori a quella del primo piano, in relazione ai fronti affacciati sul fascio ferroviario o sulla viabilità principale.

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

L'attuazione delle azioni previste per il polo funzionale APF1 introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva, così come la nuova strada comporta un generale riassetto viario d'area.

Tali elementi (incremento e riassetto dei volumi di traffico circolanti) dovrà essere valutato in sede di attuazione ed in relazione all'intervento in esame dove si dovrà verificare l'impatto dell'intervento sugli esistenti e futuri bersagli interessati.

Sarà inoltre necessario valutare anche l'impatto di eventuali sorgenti puntuali introdotte dai possibili interventi da realizzarsi sul polo.

#### **Clima acustico, mitigazioni degli impatti:**

In riferimento allo stato attuale l'APF1 risulta caratterizzato da qualche elemento di criticità, in riferimento al periodo notturno.

Tali criticità possono essere superate con una attenta pianificazione e progettazione del comparto realizzando ad esempio eventuali edifici destinazione sensibile nelle zone che presentano il rispetto dei valori limite di IV classe acustica e/o ponendo particolare attenzione anche all'effetto schermante degli edifici stessi in modo così da creare zone ove sussista il rispetto normativo nel periodo notturno.

In relazione infine alle destinazioni extraresidenziali, si dovrà valutare, se necessario, in funzione degli usi effettivamente introdotti sull'areale, il potenziale impatto verso l'esterno .

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:).

Pertanto non sono presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

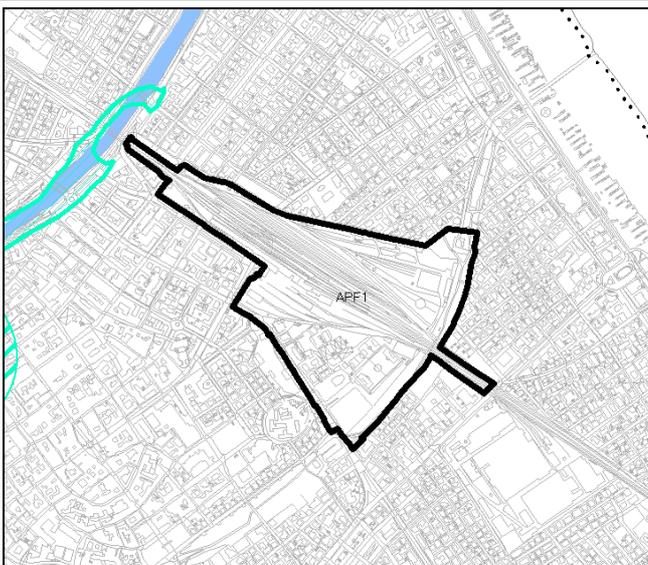
L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

#### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro,sarà necessario (qualora necessario e previsto dal Dlgs 152/2006 e smi) valutare l'impatto delle nuove funzioni introdotte sull'areale in esame.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

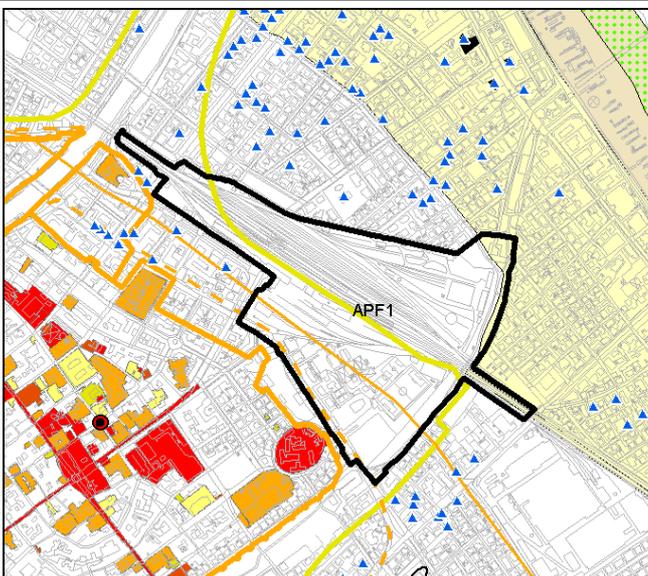


L'areale non interferisce con elementi di vincolo e tutela idrogeologica.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

La maggior parte dell'areale, come si può vedere nella cartografia relativa alla microzonizzazione sismica, è inserita all'interno di una fascia in cui gli effetti sismici locali richiedono l'attivazione del III° e ultimo livello di approfondimento. Gli interventi di nuova realizzazione che dovessero essere previsti su questa parte dell'APF1 dovranno quindi essere accompagnati da uno studio sismico di III livello.

### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

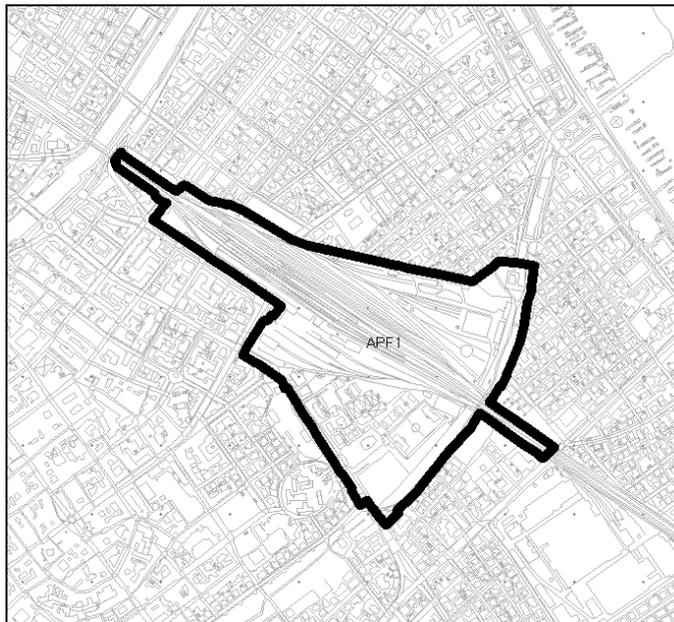


L'areale è interessato da due elementi di tutela. Una porzione piuttosto ampia, dall'area archeologica a potenzialità medio-bassa relativa alla fascia extraurbana di interesse storico. Inoltre nella porzione sudoccidentale, l'APF1 è attraversato dal tracciato della paleo falesia incerta.

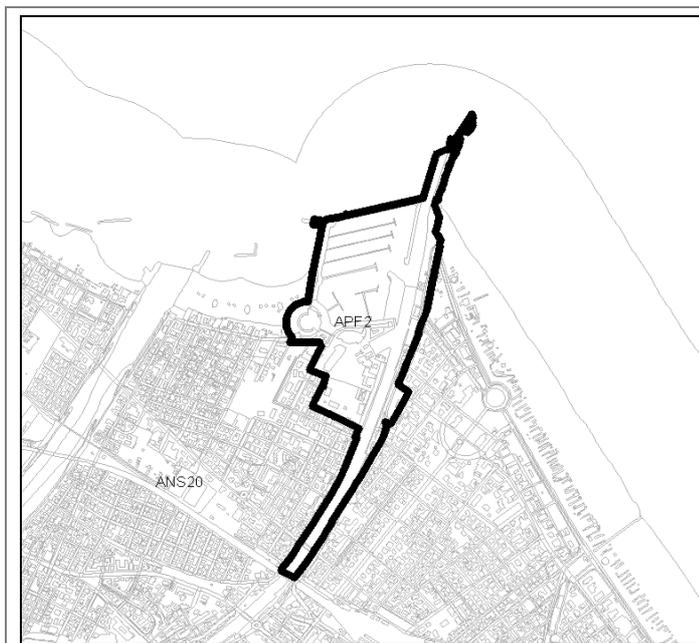
Gli interventi che verranno pianificati sull'area archeologica necessiteranno di approfondimenti e indagini da concordare con la Soprintendenza ai beni archeologici.

Per quel che riguarda invece la paleofalesia, è necessario accertarne eventualmente la presenza e, nel caso di risultanza positiva, evitarne modificazioni della struttura geomorfologica laddove essa risultasse intatta.

## 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



Non sono presenti elementi di vincolo e tutela relativi al sistema naturale e delle reti ecologiche.

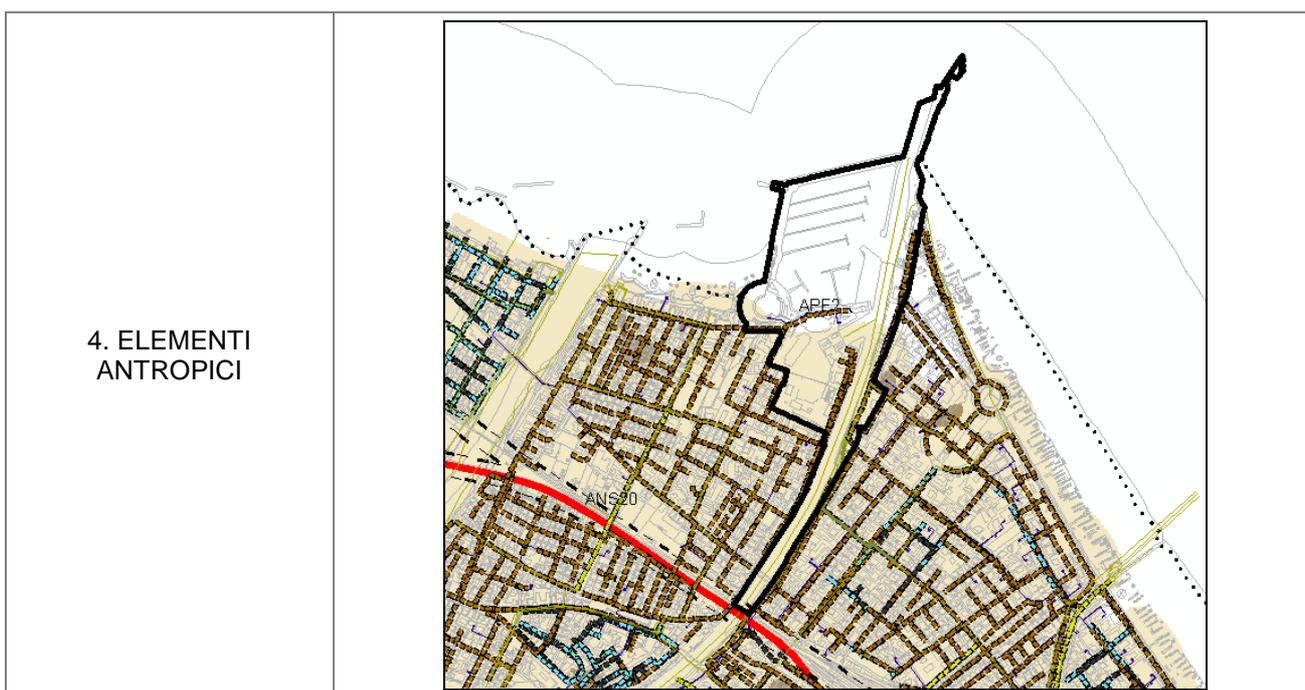


Descrizione e localizzazione ambito

L'areale è relativo al polo funzionale del Porto di Rimini.

Su questo ambito è previsto un'operazione di riqualificazione dell'esistente e potenziamento delle funzioni portuali.

<p>1. COERENZA URBANISTICA</p>	<p>Il tipo di intervento definito dal PSC, non stravolge e non modifica l'areale nella sua struttura e nelle sue funzioni urbane, di conseguenza viene mantenuta la coerenza urbanistica dell'esistente, a cui si aggiungono interventi di miglioramento e di potenziamento dell'offerta attuale.</p>
<p>2. STIMA DEL CARICO URBANISTICO</p>	<p>Non è al momento possibile stimare il carico urbanistico di questa previsione, elemento questo che sarà oggetto di lettura di dettaglio in POC.</p>
<p>3. ACCESSIBILITA'</p>	<p>L'areale è attualmente piuttosto carente in termini di raggiungibilità. Scopo delle previsioni per questo ambito è anche quello di migliorare, non solo l'accessibilità dal mare, ma anche la connessione e il suo attraversamento via terra.</p>



	<b>4.1 RISPETTI E VINCOLI ANTROPICI</b>
	Non sono presenti vincoli o tutele di tipo antropico sull'areale in oggetto.
	<b>4.2 RETI TECNOLOGICHE</b>
	L'areale appartiene al tessuto urbano consolidato ed è pertanto servito dalle reti tecnologiche primarie. L'operazione di riqualificazione e sviluppo dell'APF2 dovrà mirare anche al miglioramento dell'efficienza ed al potenziamento di queste reti esistenti.

<b>5. CRITICITA' AMBIENTALI</b>	<b>5.1 CRITICITÀ ACUSTICHE</b>
	<p><b><u>Il clima acustico di scenario attuale:</u></b></p>  <p>Qui sopra è riportato uno stralcio della vigente Zonizzazione Acustica Comunale. Per l'APF2, polo funzionale portuale, è ipotizzabile l'assegnazione della IV classe acustica.</p> <p>Il polo funzionale inserisce all'interno di un'area di IV non sembrerebbero quindi presenti forti elementi di criticità.</p>



*Mappatura diurna e notturna*

La mappatura acustica relativa all'intero territorio riminese è stata prodotta da ARPA, sulla base di monitoraggi fonometrici e di traffico e successiva simulazione via software. Si tratta di un'analisi effettuata a macroscala ed ha portato alla determinazione, per il solo rumore indotto da traffico su strada, dei seguenti livelli di esposizione d'area, da riferirsi all'intero comparto ed alla quota di 4m dal piano di campagna:

- da 45 a 60dBA di periodo diurno con punte di 65-dBA in prossimità della via destra del PO e di 70dBA in prossimità della via Coletti
- da 40 a 55dBA di periodo notturno con punte di 60dBA in prossimità della via destra del PO e di 65dBA in prossimità della via Coletti

#### **Il clima acustico di scenario futuro:**

In funzione di come realmente si andrà ad operare sull'areale (operazioni di riqualificazione e potenziamento delle attività portuali) sarà necessario caratterizzare il comparto o porzioni dello stesso in sede di piano attuativo con una relazione previsionale di clima acustico o di impatto acustico (a seconda del tipo di intervento definito in sede di POC) focalizzata sull'area di interesse (rif. art. 8, L.447/95 e art. 10 L.R. 15/01; DGR 673/04) e riferita all'operazione che si intende intraprendere tenendo in considerazione gli attuali livelli sonori presenti sull'area.

### **5.2 CRITICITÀ ATMOSFERICHE**

#### **Qualità dell'aria nello stato attuale :**

L'areale in esame non risulta prossimo ad infrastrutture stradali a cui sono associate le fasce di tutela per la qualità dell'aria riportate nelle relative tavole di VALSAT e indicate da PTCP e PGQA:). Pertanto non sono presenti criticità.

#### **Qualità dell'aria nello scenario futuro:**

L'attuazione del comparto introduce sulle vicine arterie stradali una quota di traffico aggiuntiva quindi un delta positivo di emissioni in atmosfera.

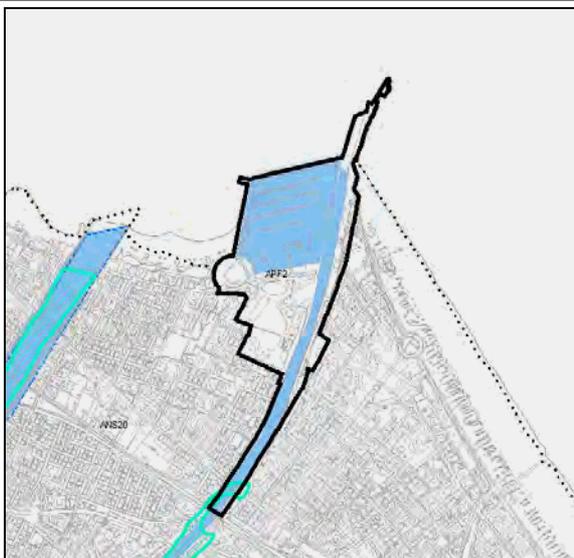
#### **Aria mitigazione degli impatti**

In riferimento allo stato attuale :non sono presenti particolari criticità.

In riferimento allo stato futuro, sarà necessario (qualora necessario e previsto

dal Dlgs 152/2006 e smi) valutare l'impatto delle nuove funzioni introdotte sull'areale in esame.

### 5.3 CRITICITÀ IDROGEOLOGICHE

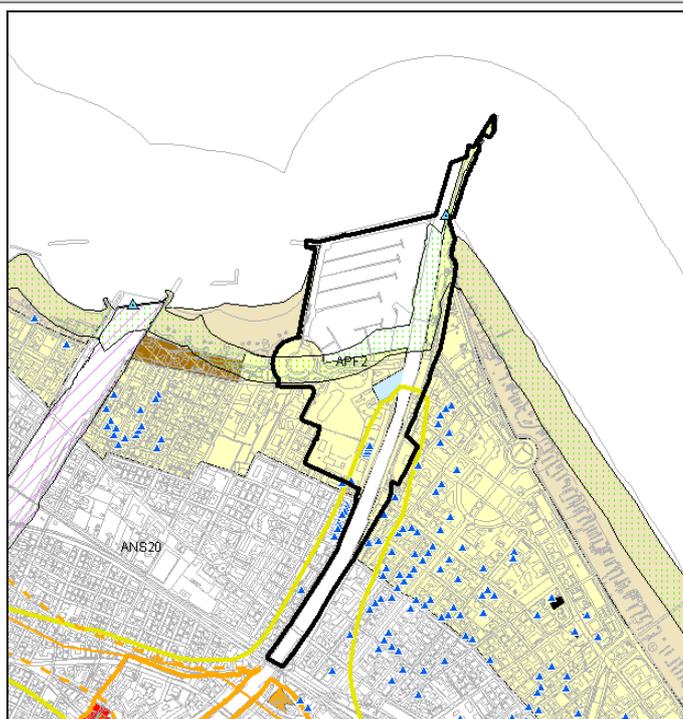


L'unico vincolo presente su questo areale è quello relativo alla area di rispetto degli "Invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua", che risulta comunque già pienamente inglobato nel tessuto esistente.

### 5.4 CRITICITÀ SISMICHE

L'areale, come si può vedere nella cartografia relativa alla microzonizzazione sismica, è inserito all'interno di una fascia in cui gli effetti sismici locali richiedono l'attivazione del III° e ultimo livello di approfondimento. Gli interventi di nuova realizzazione che dovessero essere previsti sull'APF2 dovranno quindi essere accompagnati da uno studio sismico di III livello.

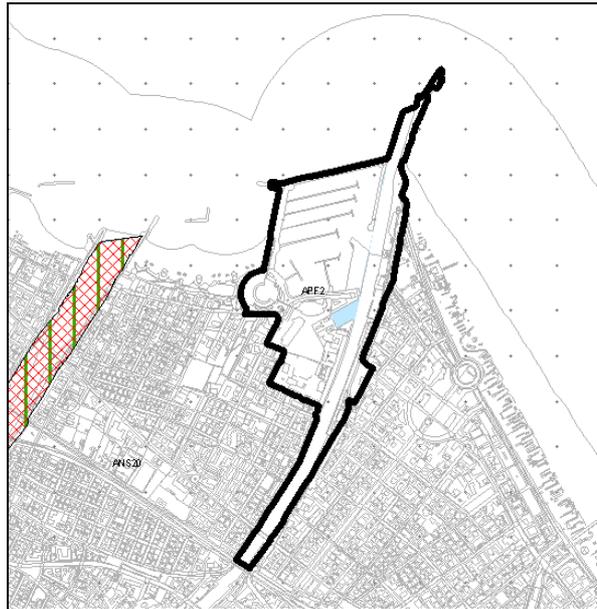
### 5.5 CRITICITÀ PAESAGGISTICHE



I vincoli paesaggistici interferiti più o meno estesamente dall'ambito in oggetto sono: "Zone urbanizzate in ambito costiero e ambiti di qualificazione dell'immagine turistica", "Aree fragili dei fiumi e dell'arenile per progressiva perdita della leggibilità nel paesaggio", area archeologica a potenzialità medio-bassa relativa alla fascia extraurbana di interesse storico e alcuni elementi puntuali del sistema insediativo costiero di tipo residenziale storico.

L'opportunità riguardante lo sviluppo e la riqualificazione di questo ambito è da ricercarsi anche nella ricerca di valorizzazione di questi elementi di pregio dell'ambito costiero urbanizzato di Rimini.

#### 5.6 CRITICITÀ NATURALI ED ECOLOGICHE



L'ambito non interferisce con elementi naturalistici e della rete ecologica significativi.

L'accesso diretto al mare che caratterizza questo areale e gli indirizzi di sviluppo e potenziamento del sistema della navigazione, rendono certamente più impattante rispetto al sistema marino gli effetti delle previsioni dell'APF2.