



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA-2012-0015297 del 26/06/2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Segreteria particolare del Ministro Prof. Corrado Clini

Si trasmette la documentazione allegata:

Per competenza

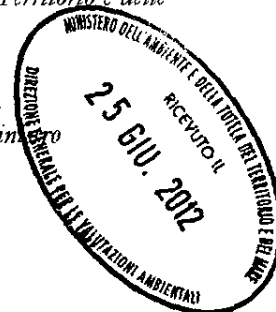
Predisporre nota esplicativa citando nella risposta il n. di prot. della Segreteria

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Ministro Prof. Corrado Clini | <input type="checkbox"/> Cons. Massimiliano Atelli
Capo Ufficio Legislativo |
| <input type="checkbox"/> Ing. Tullio Fanelli
Sottosegretario di Stato | <input type="checkbox"/> Dott.ssa Ilde Gaudiello
Ufficio Legislativo |
| <input type="checkbox"/> Cons. Caro Lucrezio Monticelli
Capo di Gabinetto | <input type="checkbox"/> Dott. Renato Grimaldi
Dir. Gen. per la Protezione della Natura e del Mare |
| <input type="checkbox"/> Dott. Nicola Storto
Dir. Gen. degli Affari Generali e del Personale | <input checked="" type="checkbox"/> Dott. Mariano Grillo
Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali |
| <input type="checkbox"/> Antonio Agostini
Segretario Generale | <input type="checkbox"/> Dott. Mariano Grillo
Dir. Gen. per lo Sviluppo Sost. il Clima e l'Energia (ad interim) |
| <input type="checkbox"/> Dott.ssa Manuela Campisi
Capo della Segreteria del Ministro | <input type="checkbox"/> Avv. Maurizio Pernice
Dir. Gen. per la Tutela del Territorio e delle Risorse Idriche |
| <input type="checkbox"/> Sig.ra Franca Nardi
Segretaria Particolare del Ministro | <input type="checkbox"/> Dott. Salvatore Bianca
Capo Ufficio Stampa del Ministro |
| <input type="checkbox"/> Min. Plen. Vittorio Rocco di Torrepadula
Consigliere Diplomatico del Ministro | <input type="checkbox"/> Dott. Jacopo Giliberto
Portavoce del Ministro |
| <input type="checkbox"/> Dott. Paolo Puntoni
Vice Capo di Gabinetto Vicario | <input type="checkbox"/> Dott.ssa Neri Angela |
| <input type="checkbox"/> Dott.ssa Paola Lucarelli
Vice Capo di Gabinetto | <input type="checkbox"/> Ufficio Stampa |
| <input type="checkbox"/> Dott. Antonio Strambaci
Vice Capo di Gabinetto | <input type="checkbox"/> Gasser Stephan |
| <input type="checkbox"/> Dott. Sebastiano Serra
Capo della Segreteria Tecnica | <input type="checkbox"/> Mazzei Diego |
| <input type="checkbox"/> Dott.ssa Maria Rosaria Pignataro
Coordinatrice della Segreteria Tecnica | |

Roma 21.06.2012

Il Capo della Segreteria del Ministro
Dott.ssa Manuela Campisi

Per favore





SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
IL RESPONSABILE

ALESSANDRO MARIA DI STEFANO

REGIONE EMILIA-ROMAGNA: GIUNTA

PG.2012. 0146013
del 14/06/2012



**Ministro dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

Ministro per i Beni Culturali e Ambientali
Via del Collegio Romano, 27
00186 Roma

Autostrade per l'Italia Spa
Via Alberto Bergamini, 50
00159 Roma

Amministrazione provinciale di Rimini
Ufficio Ambiente
Via Dario Campana, 64
47922 Rimini (RN)

Comune di Bellaria Igea - Marina
P.zza del Popolo, 1
47814 Bellaria-Igea Marina (Rn)

Comune di Rimini
Via Rosaspina, 7
47923 Rimini (RN)

Comune di Riccione
Viale Vittorio Emanuele II n. 2
47838 Riccione (RN)

Comune di Coriano
Piazza Mazzini, 15
47853 Coriano (RN)

Comune di Misano Adriatico
Via Repubblica, 140
47843 Misano Adriatico (RN)

Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Viale della Fiera, 8
40127 Bologna
tel 051.527.6953
fax 051.527.6095

a uso interno: DP/

INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB
Classif. 1316	550	180	10	50		2010	2	

ARPA
Via Settembrini, 17/D
47900 Rimini (RN)

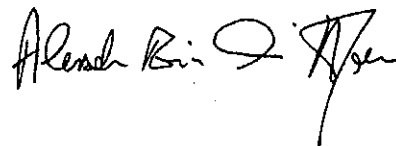
AUSL
Dipartimento del Servizio di Prevenzione
Via Coriano, 38
47900 Rimini (RN)

OGGETTO: Parere in merito alla valutazione d'impatto ambientale sul progetto di variante alla S.S. 16 "Adriatica" nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico, Provincia di Rimini (art. 25, comma 2, D.lgs 152/06). Trasmissione delibera

In allegato si trasmette copia della delibera di Giunta Regionale N. 735/2012 del 4 Giugno 2012, contenente la decisione in merito alla procedura in oggetto.

Distinti saluti

Arch. Alessandro Maria Di Stefano



GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno lunedì 04 del mese di giugno
dell' anno 2012 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Saliera Simonetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Bortolazzi Donatella	Assessore
4) Freda Sabrina	Assessore
5) Gazzolo Paola	Assessore
6) Lusenti Carlo	Assessore
7) Marzocchi Teresa	Assessore
8) Melucci Maurizio	Assessore
9) Mezzetti Massimo	Assessore
10) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
11) Peri Alfredo	Assessore
12) Rabboni Tiberio	Assessore

Presiede la Vicepresidente Saliera Simonetta
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore Muzzarelli Gian Carlo

Oggetto: PARERE IN MERITO ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE SUL PROGETTO DI VARIANTE
ALLA S.S. 16 "ADRIATICA" NEL TRATTO COMPRESO TRA IL COMUNE DI BELLARIA E IL COMUNE DI
MISANO ADRIATICO, PROVINCIA DI RIMINI (ART. 25, COMMA 2, D.LGS 152/06)

Cod.documento GPG/2012/782

Num. Reg. Proposta: GPG/2012/782

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

- 1.1 il proponente ANAS SpA, in data 19 febbraio 2010 ha depositato, ai sensi dell'art. 23, comma 3 del D.Lgs 152/06, presso questa Regione (che l'ha acquisita al prot. n. 45055 in pari data) la documentazione relativa al progetto definitivo dell'opera e allo Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) della Variante alla S.S. 16 "Adriatica" nel tratto compreso tra il comune di Bellaria Igea Marina e il comune di Misano Adriatico (RN);
- 1.2 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota acquisita al prot. della Regione Emilia Romagna n. 73880 del 16 marzo 2010, ha informato sull'esito della verifica di completezza degli elaborati presentati dal proponente ANAS, evidenziando la mancanza dell'avviso di deposito sui due quotidiani: uno di interesse nazionale e uno di interesse locale, nonché l'impegno del proponente a provvedere;
- 1.3 con avviso, pubblicato il giorno 22 marzo 2010 sul quotidiano "Il Sole 24 Ore" e sul quotidiano "Il Resto del Carlino", è stata data comunicazione dell'avvenuto deposito del S.I.A. e del relativo progetto in oggetto;
- 1.4 il progetto di Variante alla S.S. 16 "Adriatica" interessa il territorio dei comuni di Bellaria Igea Marina, Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico, nella provincia di Rimini;
- 1.5 il progetto in oggetto riguarda la costituzione di corridoio infrastrutturale che prevede la nuova SS 16 accostata alla terza corsia dell'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto, nel tratto compreso tra la progr. km 192+000 nel comune di Bellaria Igea Marina e la progr. km 214+300 nel comune di Misano Adriatico;
- 1.6 il S.I.A. è stato redatto dalla Società SPEA Ingegneria Europea, con sede legale a Milano in via G. Vida n. 11;

2 DATO ATTO CHE:

- 2.1 il S.I.A. e relativi elaborati progettuali, del progetto di Variante alla S.S. 16 "Adriatica", sono stati continuativamente depositati, per 60 giorni, al fine

della libera consultazione da parte dei soggetti interessati presso Assessorato Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Regione Emilia-Romagna sito in via Dei Mille 21, a Bologna;

- 2.2 la Regione Emilia Romagna ha dato avviso di avvenuto deposito, sul proprio sito WEB, degli elaborati progettuali e del SIA relativi al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in esame;
- 2.3 il Comune di Rimini ha provveduto ad affiggere all'Albo Pretorio avviso di avvenuto deposito dei medesimi elaborati;
- 2.4 in seguito alla pubblicazione dell'avviso di deposito del progetto, avvenuto in data 22 marzo 2010, entro la scadenza del 21 maggio 2010, (60 giorni consecutivi dalla data di pubblicazione dell'avviso di deposito) non sono state presentate alla Regione Emilia-Romagna osservazioni scritte;
- 2.5 oltre la scadenza del 21 maggio 2010, (60 giorni consecutivi dalla data di pubblicazione dell'avviso di deposito) sono state presentate alla Regione Emilia-Romagna le seguenti osservazioni scritte (tra parentesi è indicato il firmatario, il numero di protocollo della Regione Emilia-Romagna e la data di arrivo):
 - Oss. 1 Severina Maroni
(Prot. n. 138277 del 24 maggio 2010);
 - Oss. 2 Agostino Lunedei in qualità di primo firmatario
(Prot. n. 139068 del 24 maggio 2010);
 - Oss.3 Paola Pula in qualità di Direttore CIA (Confederazione Italiana Agricoltori) e per conto di Coldiretti
(prot. n. 146231 del 1 giugno 2010);
 - Oss. 4 Carlo Baldantoni in qualità di primo firmatario
(prot. n. 147055 del 3 giugno 2010);
 - Oss. 5 Lino Sampaoli in qualità di legale rappresentante della Tecnedil
(prot. n. 155270 del 14 giugno 2010);
 - Oss. 6 Gaudi Stefano Lilla in rappresentanza del Comitato Rimini Nord
(Prot. n. 130782 del 26 maggio 2011).

3 CONSIDERATO CHE:

- 3.1 le osservazioni pervenute, elencate al precedente punto, sono sintetizzate per argomento (avendo a riferimento la numerazione di cui al precedente punto) come specificato nell'Allegato A che costituisce parte integrante della

presente deliberazione;

4 RICORDATO CHE:

- 4.1 la Regione Emilia Romagna ha ritenuto necessario convocare, in data 20 maggio 2010, un incontro istruttorio, con la partecipazione del proponente e degli enti locali territorialmente interessati;
- 4.2 l'istruttoria del S.I.A. e del relativo progetto è stata condotta in costante e continua collaborazione con le strutture degli enti locali interessati;
- 4.2 a seguito delle prime fasi dell'istruttoria congiunta, dopo attento esame degli elaborati presentati per la valutazione ed in relazione alle lacune riscontrate, si evidenziava la necessità di richiedere alcuni approfondimenti allo Studio d'Impatto Ambientale;
- 4.3 con nota prot. n. 176193 del 8 luglio 2010 la Regione Emilia Romagna ha richiesto i chiarimenti al S.I.A. presentato, per il progetto in oggetto, di seguito riportati:

QUADRO PROGRAMMATICO

- 1) le tavole del Quadro programmatico fanno riferimento al PTCP della Provincia di Rimini pre-vigente. È necessario che vengano prodotte le stesse Tavole secondo il PTCP Vigente (PTCP 2007);
- 2) si richiede che il SIA del progetto tenga in considerazione le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. In particolare, in merito alle valutazioni di impatto acustico si chiede che vengano prese in considerazione anche le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. A riguardo si ricorda la definizione del DPR 142/2004, art. 1, lett. I e si chiede di considerare come ricettore le "...; aree territoriale edificabili già individuate dai PRG e loro varianti generali vigenti al momento della presentazione dei progetti di massima relativi alla costruzione delle infrastrutture di cui all'art. 2, comma 2, lett. B...";
- 3) si segnala che negli elaborati non viene riportato il Piano Particolareggiato di Rimini Porta Sud già realizzato (schede di PRG n.12.18 e 12.2). È necessario che il suddetto piano venga inserito come ricettore acustico. All'interno del Piano Particolareggiato di Rimini Porta Sud è prevista la realizzazione di un plesso scolastico in prossimità del Torrente Ausa pertanto si chiede che venga inserito come ricettore acustico;

QUADRO PROGETTUALE

- 4) gli interventi progettuali previsti lungo il Torrente Ausa devono essere coordinate con il progetto della Vasca di laminazione del Piano Particolareggiato di Rimini Sud;
- 5) Tratto Rimini nord di collegamento Via Emilia - Tolemaide - Adriatica in riferimento al tracciato della nuova Strada Statale 16, precisamente nel tratto dove la previsione di viabilità si scosta dall'autostrada A14 per andarsi a congiungere a nord, verso mare, con la Strada Statale Adriatica esistente (via Popilia), si chiede di valutare la possibilità di ottimizzare il tracciato al fine di ridurre quanto più possibile l'interferenza con la struttura fondiaria e minimizzare l'impatto sul territorio agricolo, affinché possa essere salvaguardato un territorio a vocazione agricola con produzioni di elevata qualità; si chiede, inoltre, di valutare la possibilità di traslare la rotatoria in progetto in asse con la via Abba; si chiede, infine, di giustificare la scelta progettuale relativamente al cavalcavia per il superamento rispettivamente di via Tolemaide (progr. Km 0+729.20) e di via Longana (progr. Km 0+879.10) e di valutare possibili alternative come indicato nell'osservazione di Maroni Severina del 18/05/2010;
- 6) Svincolo S.S. 9 Emilia - il Comune di Rimini, unitamente alla Provincia di Rimini, ha in corso di elaborazione il progetto preliminare per la nuova circonvallazione di S. Giustina che prevede una variante alla S.S. 9 Emilia (come meglio indicato nella planimetria allegata); sarebbe quindi opportuno prevedere lo svincolo con la S.S. 9 Emilia in corrispondenza dell'incrocio con la predetta variante compatibilmente con i tempi di attuazione delle due opere; (richiesta già inviata ad ANAS - Compartimento di Bologna con la nota prot. n.138442 del 30/07/2008 dal Comune di Rimini);
- 7) Cavalcavia Padulli - si ribadisce quanto già precedentemente osservato e cioè, oltre alle opere già previste per lo spostamento del sottopasso di Via Montese, occorre prevedere l'allargamento e la sistemazione di Via Secchiano fra Via Vicinale e la nuova strada di collegamento con Via Novafeltria; a monte della nuova S.S. 16 e dell'A14 si ritiene opportuno collegare il nuovo sottopasso di Via Montese con Via Montese stessa con un tracciato parallelo all'Autostrada evitando di prolungare Via Montese fino a Via Borghetto; si richiede di aggiornare la cartografia inserendo le rotatorie già esistenti all'incrocio fra Via Montese e S.P. Marecchiese e fra Via Montese e Via Novafeltria; verificare con

- attenzione l'accessibilità ai fabbricati posti a mare del nuovo tracciato della S.S. 16 nei pressi di Via Montese; occorre, inoltre, inserire il collegamento della Via Vicinale (P.P. Paduli) con Via Marecchiese come da proposta n° 2 delibera n° 31 del 06/03/2008 del Consiglio comunale di Rimini;
- 8) Nuova SS.16 e accesso alla città in prossimità delle "Industrie Valentini" - si chiede, al fine di rendere più efficace la nuova Strada Statale 16, di valutare la fattibilità di uno svincolo aggiuntivo, che inserisca un collegamento con l'attuale strada Adriatica (la "Nuova Circonvallazione") all'altezza dell'industria Valentini e di Via Aldo Moro;
 - 9) Attraversamento Colle di Covignano - si chiede di giustificare in termini progettuali e ambientali la soluzione progettuale di attraversamento del Colle di Covignano anche in relazione alle possibili alternative di progetto tra le quali il trasferimento a monte, in galleria, del suddetto tratto autostradale urbano di Rimini, con declassamento dello stesso tratto urbano dismesso in variante alla SS16;
 - 10) Si ribadisce la necessità di mantenere il percorso naturalistico esistente sull'argine sinistro del Deviatore AUSA;
 - 11) Svincolo Rimini Sud - si richiede di verificare il progetto dello svincolo fra la S.S. 72 per S. Marino e la bretella di collegamento con la nuova S.S. 16 per inserire l'uscita in direzione monte verso il casello di Rimini Sud dell'A14 e verso S. Marino per evitare di convogliare questa componente di traffico nella rotatoria prevista fra la attuale S.S. 16 e la S.S. 72', spostando lo svincolo verso l'attuale sede della S.S. 16. Si allega copia del progetto definitivo della rotatoria S.S. 16/ S.S. 72 che ha già ottenuto il parere favorevole di ANAS;
 - 12) Sottovia nuova variante Montescudo - si richiedono chiarimenti circa il tracciato di una strada, (piano particellare di esproprio (Tav. ESC221) che si dirama verso mare, dalla rotatoria prevista all'incrocio fra Via Coriano e la nuova variante Montescudo, inserita nei lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A14 per l'adeguamento della viabilità interferita. Tale tratto di strada si collega ad una strada vicinale di sezione ridottissima;
 - 13) Svincolo Aeroporto - si richiede di inserire, nella rotatoria prevista all'incrocio fra Via Coriano e la bretella di collegamento con la nuova S.S. 16, l'ultimo tratto di Via Macanno;
 - 14) Misano adriatico - si chiede di giustificare la scelta progettuale di collegare il tracciato di progetto della SS16 con l'attuale Statale 16 tra l'autodromo di Santamonica e la località Belvedere e di considerare e

valutare la proposta del Comune di Misano adriatico (osservazioni del 19/05/2010) che prevede di innestare il tracciato di progetto con l'attuale SS16 oltre il Villaggio S.Lucia nelle vicinanze del casello autostradale di Cattolica;

QUADRO AMBIENTALE

- 15) in relazione al fatto che il tracciato attraversa l'area del conoide del fiume Marecchia nella fascia dove avvengono i processi di alimentazione diretta della falda, al fine di ridurre i rischi di contaminazione delle acque superficiali e sotterranee, si chiede che il progetto preveda un sistema generalizzato di "fossi filtro" di tipo impermeabilizzato e di vasche di trattamento delle acque di prima pioggia ai sensi della Direttiva Regionale 286/2005;
- 16) si chiede inoltre di prevedere opere di presidio idraulico per laminare le acque provenienti dalla piattaforma stradale verso il reticolo idrografico presente, rispettando il principio di invarianza idraulica;
- 17) relativamente alla occupazione da parte delle opere in progetto di aree del demanio idrico e al fine di consentire il rilascio della concessione da parte del Servizio Tecnico di Bacino Romagna di Rimini è necessario che il progetto contenga elaborati grafici con:
 - a) individuazione dell'attraversamento del corso d'acqua e dell'eventuale area richiesta in concessione con planimetrie in scala 1:5.000,
 - b) rilievo piano altimetrico delle singole aree in scala opportuna;
 - c) restituzione del rilievo dell'area richiesta in concessione su base catastale in scala 1:2.000 con l'individuazione del comune e delle particelle antistanti, in cui siano riportate le superfici e gli attraversamenti previsti;
- 18) al fine di ridurre al massimo l'utilizzo del suolo si chiede di ottimizzare le aree di ingombro del sedime stradale;
- 19) ovunque le strutture lo consentano si chiede l'utilizzo di materiali foto-catalitici per pavimentazioni e rivestimenti;
- 20) nei tratti adiacenti alla nuova infrastruttura non interessati da edificati si chiede di prevedere una fascia continua attrezzata a verde con alberature e arbusteti (lato mare), con funzione di fascia filtro;
- 21) si chiede che venga fornita adeguata documentazione dello stato di fatto della vegetazione esistente e indicazione delle alberature previste in abbattimento;

- 22) il SIA deve valutare il cumulo degli effetti prodotti dalla A14 e della Variante alla SS16; a tal proposito si richiama il punto 2 lett.a) delle prescrizioni del Decreto VIA n.405 del 16/05/2007 relativo al progetto di ampliamento a tre corsie dell'A14;
- 23) le tavole degli interventi di mitigazione acustica devono riportare evidenziate le barriere acustiche previste dal progetto di ampliamento dell'A14;
- 24) si chiede di verificare se le barriere acustiche previste dal progetto di ampliamento dell'A14 abbiano le caratteristiche di fonoassorbimento anche sul lato rivolto verso il nuovo progetto della SS16, in modo tale da evitare fenomeni di riflessione dell'onda sonora;
- 25) in riferimento all'Allegato 2 "Criteri di progettazione degli interventi di risanamento" del D.M.A. 29/11/2000 si chiede:
 - a) per quanto riguarda la progettazione acustica degli interventi di bonifica, di fornire la mappatura acustica, contenente le curve di isolivello, dell'area circostante l'infrastruttura, comprese le opere viarie collegate, tenendo altresì conto della riflessione dell'onda sonora delle barriere acustiche previste per l'ampliamento dell'autostrada A14, sia per la fase ante operam che post operam,
 - b) di verificare nella progettazione delle barriere acustiche la convenienza dell'introduzione di sistemi fotovoltaici in grado di sfruttare l'energia solare;
- 26) si chiede di verificare le date di taratura dei fonometri, in particolare del fonometro LD84 numero serie 3298 riportate al capitolo 3 dell'elaborato AUA 402;
- 27) in relazione alla Delibera di G.P n.262/2005 inerente la classificazione delle strade provinciali per la corretta individuazione delle fasce di rispetto acustico e al fatto che il Comune di Rimini ha adottato con Delibera di C.C. n.45 del 26/03/2009 la prima Variante al Piano Comunale di Classificazione Acustica, si chiede di aggiornare le cartografie delle zonizzazioni acustiche comunali (tavole AUA 481-481-482) indicando:
 - a. le classi acustiche di progetto, indicando anche le nuove previsioni urbanistiche e le realizzazioni recenti nei pressi del tracciato, oltre a quelle di fatto per i tutti i Comuni che hanno approvato il Piano di classificazione acustica,
 - b. il recepimento delle zonizzazioni adottate dal Comune di Rimini con la Variante sopracitata

- 28) in relazione al fatto che il D.P.R. n. 142/04 all'art.4 prescrive che le infrastrutture di nuova realizzazione devono comunque rispettare i limiti indicati nella tabella 1 con valori limite che l'infrastruttura di progetto non deve in alcun modo superare pari a 65÷55 dB(A) all'interno di una fascia di pertinenza acustica pari a 250 metri estesa ad una dimensione doppia in caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo si chiede:
- a. di estendere l'ambito dello studio acustico oltre la fascia di pertinenza di 250 metri, entro la distanza di almeno 500 metri dall'infrastruttura stradale al fine di verificare la presenza di recettori di classe I e il rispetto dei limiti pari a 50÷40 dB(A). Nel caso dovranno essere previste opere di mitigazione e compensazione,
 - b. si chiede di verificare la classe di zonizzazione acustica assegnata per la zona da adibire a servizi sensibili: ospedali e case di cura nei pressi di via Covignano, in quanto si rileva una contraddizione con quanto indicato nella tavola AUA 171 e nel caso di prevedere le necessarie opere di mitigazione;
- 29) si richiede sia verificato il rispetto dei limiti acustici anche per i tratti degli svincoli e delle arterie stradali di collegamento al tracciato della Variante alla SS16, in quanto direttamente connessi alla realizzazione di tale infrastruttura;
- 30) si chiede di specificare con maggior dettaglio gli interventi di mitigazione previsti nelle aree residenziali con particolare riferimento agli agglomerati più esposti (es. via Montescudo - Villaggio Primo Maggio di Rimini ed edifici compresi tra la A14 e la nuova SS16);
- 31) si richiede che le simulazioni modellistiche delle componenti acustica e atmosferica (per quest'ultima si fa riferimento agli scenari programmatico e progettuale al 2030), in quanto, tengano in considerazione i dati e le stime previsionali utilizzati per il SIA del progetto di ampliamento a tre corsie dell'A14;
- 32) si chiede che l'impatto atmosferico per gli scenari futuri venga valutato anche senza considerare l'ammodernamento del parco veicolare o in ogni caso che sia valutata l'incidenza di tale casistica.
- 33) lo studio della componente atmosfera deve essere integrato anche con i parametri di PM 2,5 e dei metalli pesanti. Per il PM 2,5 deve essere considerato il valore obiettivo al 2010 come da proposta del Parlamento Europeo denominata COD/2005/0183; mentre

- per i metalli pesanti si devono considerare i valori obiettivi al 2010 previsti dal D.Lgs. 152/06;
- 34) si chiede di fornire delle mappe di isoconcentrazione dei parametri atmosferici relative agli scenari esaminati.
 - 35) si ritiene non affidabile l'utilizzo di dati rilevati da campagne di monitoraggio effettuate in anni successivi e in punti diversi, in quanto risultano indiscutibilmente differenti quantomeno le condizioni atmosferiche che per la loro natura influiscono sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici, per la definizione dei valori di fondo e le successive modellazioni per gli scenari futuri. Si chiede pertanto di utilizzare i dati della campagna di monitoraggio in corso di realizzazione da parte di Società Autostrade per la realizzazione della terza corsia dell'A14 al fine di definire l'ante operam ed effettuare realistiche simulazioni dei possibili impatti sui recettori individuati per le fasi di corso d'opera e di post operam;
 - 36) gli elaborati grafici dello Studio trasportistico devono essere riportati in modalità facilmente leggibili con fasce colorate corrispondenti ai livelli di traffico per ogni scenario analizzato.
 - 37) si chiede che nel SIA vengano trattati anche gli impatti socio-economici, così come previsto dalla normativa vigente.
 - 38) si chiede che nel SIA, oltre all'ipotesi zero corrispondente alla non realizzazione dell'opera in progetto, venga presentata almeno un'altra soluzione alternativa, così come previsto dalla normativa vigente; la soluzione progettuale individuata dovrà inoltre essere giustificata dal punto di vista dei minori impatti ambientali generati;
 - 39) si chiede di meglio esplicitare quali siano le mitigazioni e/o le compensazioni ambientali previste in un apposito documento.
 - 40) si chiede di valutare le interferenze tra la nuova infrastruttura viaria e le zone di tutela dei pozzi ad uso idropotabile presenti nell'area, individuando anche le soluzioni in caso di dispersione accidentale di sostanze pericolose (incidenti stradali, ecc.).
 - 41) per quanto riguarda le aree di cantiere si chiede di indicare le D.P.A. (distanza di prima approssimazione) dalle linee elettriche di alta tensione e in particolare le aree o i locali dove è prevista la sosta per periodi di tempo superiori alle quattro ore giornaliere dovranno essere posti al di fuori di tali D.P.A.
- 4.4 con nota, prot. CBO-0001671-P, del 18 gennaio 2011, la Società ANAS ha presentato le integrazioni richieste a

questa Regione che l'ha acquisita al prot. n. 22376 del 27 gennaio 2011;

- 4.5 su specifica richiesta della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, la Regione Emilia - Romagna ha attivato diversi incontri con il proponente ANAS, la Provincia di Rimini, il Comune di Rimini e il Comune di Misano adriatico mirati ad approfondire, anche alla luce delle osservazioni pervenute, le ipotesi progettate di collegamento tra il nuovo tracciato della SS 16 e il vecchio tracciato della medesima infrastruttura, nel comune di Rimini e nel comune di Misano Adriatico;
 - 4.6 gli esiti degli incontri hanno prodotto una richiesta ad ANAS di approfondimento del collegamento tra il nuovo tracciato della SS 16 e il vecchio tracciato della medesima infrastruttura, nel comune di Rimini e nel comune di Misano Adriatico;
 - 4.7 gli studi effettuati hanno evidenziato le criticità del collegamento tra il nuovo tracciato della SS 16 e il vecchio tracciato della medesima infrastruttura, nel comune di Rimini e nel comune di Misano Adriatico, rispetto alle quali ANAS ha individuato ipotesi di miglioramento e di mitigazione delle stesse (documentazione integrativa acquisita al protocollo della Regione Emilia - Romagna n. 0046668 in data 22/02/2012);
- 5 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA GENERALE CHE:
- 5.1 il S.I.A. in oggetto, comprensivo delle integrazioni, è redatto in modo sufficientemente corrispondente alla normativa vigente;
 - 5.2 la variante alla S.S.16 dovrà assolvere, principalmente, ai compiti di raccolta e smistamento della mobilità in entrata e in uscita sull'A14 Bologna - Canosa; di raccordo e smistamento della mobilità provinciale trasversale dal territorio collinare e vallivo; di raccolta e distribuzione della mobilità longitudinale tra le città della costa e verso il mare;
 - 5.3 essa è quasi interamente prevista in tracciato accostato a quello dell'autostrada A14 a costituire un fascio infrastrutturale sostanzialmente unitario;
 - 5.4 l'analisi territoriale del corridoio di studio ha evidenziato come lo sviluppo del tracciato di progetto interessi un'area che si estende dalla pianura della Valmarecchia e del Fiume Uso fino alla pianura

alluvionale della bassa Valconca, all'interno di un contesto connotato dalla preponderante attività turistica che coinvolge principalmente la fascia costiera e dalla presenza di aree a valenza paesistico-ambientale, in corrispondenza delle principali aste fluviali;

- 5.5 gli studi delle alternative di tracciato della variante alla S.S. n. 16 hanno riguardato i primi 20 km dell'opera, ovvero il tratto compreso tra Bellaria e Riccione, e l'ultimo tratto di ricongiunzione della nuova statale con il sedime esistente, in prossimità del Comune di Misano Adriatico di lunghezza pari a circa 2 km;

Motivazioni del progetto e alternative di tracciato

- 5.6 lo studio analitico delle alternative di tracciato è stato condotto nell'ambito della redazione del Progetto Preliminare, approvato da ANAS nel 2008 e trasmesso come documentazione integrativa; inoltre, sono stati prodotti, da ANAS, approfondimenti sulle connessioni tra il nuovo tracciato della SS 16 e il vecchio tracciato della medesima infrastruttura, nel comune di Rimini e nel comune di Misano Adriatico;

Relativamente alle alternative di tracciato nel comune di Rimini

- 5.7 la comparazione delle due ipotesi, pone in evidenza come la prima ipotesi presentata da ANAS e in procedura di VIA, complessivamente comporti un minor impatto sia ambientale che territoriale;
- 5.8 tale valutazione è stata condivisa sia dal Comune di Rimini, sia dalla provincia di Rimini, con nota acquisita al protocollo regionale n. 80944 del 29/03/2012, nella quale sono riportate le considerazioni di seguito riportate:

"...l'uso della Via Tolemaide, o meglio della S.P. 136, creerebbe una netta separazione tra i reticoli di strade secondarie e gli accessi ai fondi agricoli, che per essere ripristinati dovrebbero prevedere la costruzione di altre strade di collegamento, aumentando il consumo di suolo e di terreno agricolo.

Anche l'interruzione del flusso mare-monte attualmente presente sulla Tolemaide, che collega il forese con il mare, creerebbe difficoltà di inserimento di ulteriori arterie in grado di garantire le connessioni al momento presenti. L'ipotesi progettuale che prevede l'utilizzo della strada provinciale per l'allocazione della nuova

variante risulta, pertanto, maggiormente impattante.

Complessivamente gli espropri da compiere risulterebbero aumentati con danni rilevanti agli stessi produttori agricoli.

L'aspetto paesaggistico verrebbe maggiormente penalizzato dall'utilizzo della via Tolemaide che ovviamente dovrebbe essere ridisegnata nel proprio assetto modificandone alcune caratteristiche acquisite nel tempo, aumentando l'interferenza con gli assi viari storici.

Le interferenze complessive verso gli edifici, nonché gli impatti acustici, risultano in aumento rispetto alla soluzione originaria, così pure risultano maggiormente negativi gli aspetti legati alla modifica degli aspetti naturali.

Infine dal punto di vista strettamente trasportistico va rilevato che la sovrapposizione di flussi sulla via Tolemaide, uno di competenza della Statale ed uno del livello provinciale, renderebbe meno fluido il traffico nelle arterie stradali ivi presenti, prendendo in considerazione anche l'A14 ed il relativo Casello; nell'area infatti vi sono funzioni legate alla distribuzione delle auto in arrivo ed uscita dei turisti (sia per il mare che per la Fiera); dei mezzi che si recano nelle aree industriali e prossimamente nell'Apea (Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata), che sarà dotata di strade e parcheggi interni, e di un notevole flusso di auto interessate al polo commerciale.

Per quanto sopra esposto si ritiene preferibile, come già evidenziato, con lettera del 1 dicembre 2011, prot 51056, a firma del Presidente della Provincia e del Sindaco di Rimini, il progetto originariamente presentato da Anas, conforme peraltro agli strumenti di pianificazione vigenti, vedi sia PTCP 2007 e PSC adottato (Delibera C.C. di Rimini n. 66 del 29/03/2011).

Comune e Provincia continueranno da parte propria ad invitare Anas ad individuare, come pare emergere dai recenti ultimi incontri, ulteriori soluzioni migliorative del progetto in esame, con l'obiettivo di mitigare ulteriormente l'impatto ambientale e favorire l'inserimento dell'opera nel contesto ambientale e comunque con l'obiettivo di limitare il consumo del territorio";

- 6.1 il quadro pianificatorio di riferimento è costituito dai seguenti strumenti vigenti:
- P.G.T.L Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
 - Piano Pluriennale ANAS (2003-2012);
 - P.R.I.T. Piano Regionale Integrato dei Trasporti;
 - P.T.R. Piano Territoriale Regionale;
 - P.T.C.P. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini
 - P.R.G. Piano Regolatore Generale del comune di Bellaria;
 - P.R.G. Piano Regolatore Generale del comune di Rimini;
 - P.S.C. Piano Regolatore Generale del comune di Riccione;
 - P.R.G. Piano Regolatore Generale del comune di Coriano;
 - P.R.G. Piano Regolatore Generale del comune di Misano Adriatico

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (P.G.T.L.)

- 6.2 l'intervento, nonostante il tratto della statale Adriatica oggetto del presente progetto non rientri nell'ambito della rete stradale presa in esame dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è coerente con la logica, gli obiettivi e le strategie del medesimo Piano, in quanto consente di «servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati» e di dare «priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale», dal momento che la nuova SS16 è per l'appunto volta al superamento delle evidenti e rilevanti criticità funzionali che, soprattutto nel corso della stagione estiva, portano al livello di saturazione l'attuale tracciato, nonché a configurarsi anche come itinerario di livello regionale di collegamento tra il confine di Regione e Ferrara, destinato quindi a servire i segmenti di traffico di medio-lunga percorrenza;

Piano Pluriennale ANAS (2003-2012)

- 6.3 il Piano Pluriennale ANAS è stato redatto in coerenza con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti, con gli strumenti di programmazione comunitaria, con gli indirizzi fissati dalla Legge Obiettivo e tenendo conto delle segnalazioni e raccomandazioni delle Regioni,

individua gli interventi programmati sulle strade statali e sulle autostrade gestite direttamente dall'ANAS nel decennio 2003-2012; La statale Adriatica è oggetto di una serie di interventi nel loro complesso volti alla eliminazione delle criticità funzionali e di sicurezza, nonché ad elevarne le prestazioni;

Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.)

- 6.4 il P.R.I.T. '98, approvato con delibera del Consiglio Regionale n. 1322 del 22/12/99, assume un modello di rete articolato su due livelli funzionali distinti: la rete di collegamento regionale e nazionale ("grande rete"), con funzioni di servizio nei confronti della mobilità di ampio raggio (sia internamente alla Regione che di penetrazione e uscita dalla regione stessa) e di quella nazionale con entrambi i recapiti all'esterno del territorio regionale; la "rete di base", con funzione di rete di accessibilità, destinata pertanto ad un servizio capillare sul territorio;
- 6.5 per quanto riguarda la SS 16, individua tra i principali interventi "il potenziamento dell'attuale SS 16 Adriatica, nella tratta compresa tra Rimini e Cattolica mediante la realizzazione di una infrastruttura a carreggiate separate a 2 corsie per senso di marcia e intersezioni a livello differenziato" realizzabile anche per fasi successive;
- 6.6 tale intervento esplicita la volontà del Piano di conferire alla Statale Adriatica il ruolo di strada di collegamento regionale ("grande rete") che, oltre a soddisfare la domanda futura di trasporto tra il confine di Regione e Ferrara, crea un significativo "effetto rete", interconnettendosi con gli assi di collegamento Nord-Sud esistenti e programmati nella rete PRIT'98;
- 6.7 il Piano prevede, inoltre, che il tratto della statale Adriatica compreso tra il confine di Regione (Cattolica) e Rimini Nord (Sant'Arcangelo di Romagna) venga realizzato attraverso una nuova infrastruttura posta in affiancamento alla Autostrada A14;

Piano Territoriale Regionale (P.T.R.)

- 6.8 in riferimento alla rete infrastrutturale regionale primaria richiamata nel Piano Territoriale Regionale (approvato dall'Assemblea Legislativa Regionale con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010), la Regione Emilia Romagna si caratterizza come una grande area di snodo della mobilità nazionale, di persone e merci, essendo al centro dei principali collegamenti plurimodali tra il

nord e il sud del paese; pertanto, la direttrice adriatica, con il potenziamento della SS16 e le ramificazioni a sud verso Orte-Civitavecchia (E45) e a nord (E55), connessa attraverso Mestre alle autostrade per il nord-est dell'Europa, e integrata con il porto di Ravenna per i trasporti del Mediterraneo, assume un ruolo e una funzione strategica rispetto al sistema economico e infrastrutturale italiano;

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini (P.T.C.P.)

- 6.9 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, aggiornato nel 2007 rappresenta, in materia di pianificazione paesaggistica, per il territorio della provincia di Rimini, il Piano di riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa;
- 6.10 il PTCP della Provincia di Rimini è stato approvato ai sensi della Legge regionale 20/2000 con processo di piano integrato alla Valutazione Ambientale (delibera del Consiglio provinciale n. 61/2008); la Regione Emilia - Romagna ha espresso Parere motivato, in merito alla Valutazione Ambientale strategica del piano con delibera n. 1101 del 16/07/2008;
- 6.11 nel quadro degli obiettivi specifici definiti dal Piano, un ruolo centrale assume quello relativo al superamento del deficit infrastrutturale nella mobilità; a tale riguardo, si evidenzia la scelta del PTCP 2007 di riconfermare gli obiettivi assunti dal Piano previgente; evidenziando tra gli altri la «maggiore apertura del sistema della mobilità provinciale alle relazioni regionali, nazionali e transnazionali, nella prospettiva di una sua piena integrazione entro una riaffermata nozione di "corridoio adriatico" come grande sistema di infrastrutture e servizi per le relazioni fra centro Europa e sponda meridionale del Mediterraneo» e la «maggiore specializzazione delle reti e dei servizi e più efficiente interazione delle diverse modalità di trasporto»;
- 6.12 l'assetto di previsione della rete della viabilità principale si incentra sul potenziamento del grande canale infrastrutturale longitudinale costituito dall'autostrada A14 (in corso di ampliamento a tre corsie) e dalla nuova SS 16 Adriatica in continuità con la variante alla SS 9 Emilia e sul rafforzamento delle tre principali direttrici trasversali rappresentate dalla SP 258 Marecchiese, dalla SS 72 per San Marino e dalla SP 17 Fondovalle del Conca;

6.13 salvo eventuali brevi tratti, la nuova SS 16 è interamente prevista in tracciato accostato a quello dell'autostrada A14 allargata a 3 corsie, a costituire un fascio infrastrutturale sostanzialmente unitario; si tratta di una soluzione di forte rilevanza trasportistica per l'intera area provinciale, ma anche di particolare consistenza sotto il profilo tipologico-dimensionale;

6.14 il nuovo Piano ritiene che la classificazione funzionale della SS 16 è interamente confermabile (anche per quanto concerne i risvolti tipologici e geometrici) nei termini definiti dal PRIT, ovvero: SS 16 come componente della "grande rete" portante di collegamento regionale/nazionale;

6.15 per quanto attiene le tutele paesaggistico ambientali individuate dal Piano, i tratti in cui l'opera in progetto interessa tali tipologie di aree sono:

Corso d'acqua	Progr. inizio	Progr. fine	Estensione (m)
F. Marecchia	199+177	199+440	263
Fossa Paduli	202+739	202+739	-
Deviatore Ausa	204+007	204+041	34
T. Marano	211+275	211+370	95
R. Melo	212+837	212+879	42
R. Alberello	217+131	217+150	19
R. dell'Agina	218+182	218+196	14

6.16 in merito alle Zone di tutela delle acque sotterranee e superficiali, queste sono individuate dal Piano in adeguamento alle disposizioni del Piano stralcio dell'Autorità di Bacino e del Piano territoriale di Tutela delle Acque (PTA);

6.17 il tracciato in esame interessa, nei tratti identificati come "tratto Marecchia" e "tratto Conca", aree di ricarica della falda idrogeologicamente connesse all'alveo (ARA), aree di ricarica indiretta della falda (ARI) e aree di ricarica diretta della falda (ARD), come specificato di seguito:

Tratto	Tipologia	Progr. inizio	Progr. fine	Estensione (m)
Marecchia	ARA	199+071	199+180	109
	ARI	197+264	199+071	1.807
		199+430	201+125	4.721
Conca	ARA	218+900	219+429	529
		219+509	219+620	111
		219+811	220+074	263

	ARD	219+620	219+811	191
		217+780	218+900	1.120
		219+429	219+509	80
	ARI	220+074	fine intervent o	203

6.18 relativamente alle "Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale", queste comprendono gli «ambiti territoriali caratterizzati da aspetti di pregio sia per le componenti geologiche, vegetazionali e percettive sia per le componenti storico testimoniali»;

6.19 l'opera in progetto interessa tale tipologia di zone nel comune di Misano, precisamente in corrispondenza della rotatoria di raccordo tra la nuova infrastruttura e l'attuale tracciato della statale 16, per una estensione approssimativamente pari a circa 370 metri;

6.20 per quanto attiene le "Zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua", tali zone sono individuate in quelle aree che «per caratteristiche morfologiche e vegetazionali, appartengono agli ambiti fluviali del reticolo idrografico principale e minore»; a fronte di ciò, le disposizioni di Piano sono rivolte al «mantenimento ed alla valorizzazione di tali zone, che costituiscono la struttura portante della rete ecologica provinciale»;

P.R.G. del comune di Bellaria

6.21 il tratto della opera in progetto ricadente all'interno del territorio comunale di Bellaria - Igea Marina consta di circa 800 m; secondo il PRG vigente, approvato con DCP 398 e 399 del 07.09.1999 e PRGV approvato con DCC n. 7 del 15.02.2007, il territorio ricadente nell'area di studio è interamente a destinazione d'uso di tipo agricolo;

P.R.G. del comune di Rimini

6.22 il tratto della nuova SS16 ricadente all'interno del territorio del Comune di Rimini è compreso tra le progressive 192+958 e 211+326, all'altezza del torrente Marano; questo tratto, con lunghezza di poco superiore ai 18 km, rappresenta più del 67% della estensione complessiva;

6.23 secondo il PRG vigente, approvato con D.G.P. n. 351 del 03/08/1999 e D.G.P. n. 379 del 12/08/1999, il territorio ricadente nell'area di studio è prevalentemente a destinazione d'uso di tipo agricolo; sono schematicamente

individuabili due ambiti all'interno dei quali l'opera attraversa zone a destinazione diversa da quella agricola, identificabili con l'area compresa tra l'attraversamento del fiume Marecchia e la SP258R e quella in attraversamento del nodo di Rimini; la quota parte ricadente nelle zone a destinazione d'uso non agricola ammonta a circa il 37% del totale;

P.S.C. del comune di Riccione

- 6.24 il tracciato, oggetto del progetto di ampliamento della SS16, si sviluppa nel Comune di Riccione per una lunghezza totale di 3,1 km circa, non in modo continuo, ma intervallato da un breve tratto in attraversamento del Comune di Coriano;
- 6.25 secondo il PSC adottato con D.C.C. n. 30 del 08/04/2004 e approvato con D.C.C. n.34 del 23.04.2007, il territorio ricadente nell'area di studio è prevalentemente a destinazione d'uso di tipo agricolo, in considerazione del fatto che lo sviluppo dell'infrastruttura in progetto è alle spalle del centro urbanizzato di Riccione, così da evitare eventuali fenomeni di frammentazione del nucleo urbano; la quota parte ricadente all'esterno delle zone a destinazione agricola ammonta a circa il 45% del totale;

P.R.G. del comune di Coriano

- 6.26 il tracciato della nuova SS16 in progetto interessa per 400 m il Comune di Coriano;
- 6.27 secondo il PRG vigente, approvato con D.G.P. N.154 del 29/07/2003, e il PRG adottato con D.C.C. n.4 del 09.01.2004, il territorio ricadente nell'area di studio è interamente a destinazione d'uso agricola per la salvaguardia paesistico-ambientale;

P.R.G. del comune di Misano Adriatico

- 6.28 il tracciato in progetto, per la parte conclusiva, si sviluppa nel Comune di Misano Adriatico per quasi 5,3 Km;
- 6.29 secondo il PRG vigente, approvato con D.G.P. n. 482 del 26.10.1999, l'aspetto dominante dell'ambito d'uso è dato dalle aree agricole per la salvaguardia paesistico-ambientale; le aree agricole per la salvaguardia paesistico-ambientale ammontano a circa il 43% del totale, mentre quelle a destinazione agricola sono al 18%;

Aree tutelate dalle disposizioni legislative in materia di beni culturali e del paesaggio

- 6.30 nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) è specificato il quadro delle tutele ai sensi del D.Lgs 42/2004; la documentazione è stata integrata con la relazione paesaggistica redatta ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs n. 42/2004;
- 6.31 relativamente ai beni paesaggistici, nessuna area soggetta a vincolo paesaggistico in forza di apposito atto amministrativo, ricadente all'interno dell'area di studio, risulta essere interferita dalla opera in progetto;
- 6.32 l'unica situazione di maggiore prossimità ad una area vincolata si verifica in corrispondenza di S. Martino Montellabate (progr. 206+740 - progr. 209+170), laddove l'opera in progetto si trova in media ad una distanza di 40 metri da detta area, fatta eccezione per un breve tratto, approssimativamente posto tra le progr. 207+900 e 208+000, in corrispondenza del quale il tracciato si trova in affiancamento stretto;
- 6.33 il quadro complessivo delle aree vincolate ex art. 142 lett. c interessate dall'opera in progetto, ammontanti complessivamente a 2.344 metri, è il seguente:

Corso d'acqua	Tratti opera ricadenti nelle fasce ex art. 142 lett. c
F. Marecchia	dalla progr. 198+962 alla progr. 199+557
T. Ausa	dalla progr. 205+309 alla progr. 205+655
T. Marano	dalla progr. 210+977 alla progr. 211+489
R. Melo	dalla progr. 212+685 alla progr. 213+030
R. della Agina	dalla progr. 218+037 alla progr. 218+377
F. Conca	dalla progr. 219+509 alla progr. 219+714

- 6.34 per quanto, invece attiene le aree boscate, l'opera in esame interessa tali tipologie di aree in unico punto tra le progressive 211+267 e 211+358, nell'attraversamento del fiume Marano;
- 6.35 la ricognizione dei beni culturali, così come definiti dall'art. 10 del Dlgs 42/2004, ricadenti all'interno dell'area di studio ha evidenziato la presenza di un'ampia area sottoposta a vincolo, rappresentata dalla zona di interesse archeologico posta lungo le pendici del colle di Covignano, nonché di alcuni beni puntuali,

rappresentativi da ville, parchi, giardini e relative pertinenze; tali ultimi beni, in tutto in numero di quattro, sono localizzati approssimativamente alla altezza dell'abitato di Santà Giustina, lungo le pendici del colle di Covignano, nonché in prossimità di località Belvedere; nessuno di detti beni è interessato dalla opera in progetto;

6.36 all'interno dell'area oggetto di studio non si individua la presenza di alcuna area a parco o a riserva;

6.37 per quanto concerne le aree della Rete Natura 2000, si evidenzia che all'interno dell'area di studio non sono presenti né aree SIC, né ZPS;

6.38 il progetto in esame risulta coerente con la pianificazione regionale e provinciale e gli strumenti urbanistici generali dei Comuni attraversati, ad esclusione del primo tratto nel Comune di Rimini (interferenza con Via Tolemaide) e l'ultimo tratto nel Comune di Misano Adriatico;

7 VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE CHE:

7.1 la nuova SS16 rappresenta il collettore primario di distribuzione al sistema insediativo costiero e di raccordo fra le direttrici di vallata;

7.2 è prevista, per la maggior parte, in tracciato accostato a quello dell'autostrada A14 a costituire un fascio infrastrutturale sostanzialmente unitario;

7.3 il progetto della variante alla S.S.16 si è sviluppato in modo sinergico con il progetto di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 nel tratto Rimini Nord - Cattolica, ormai in fase di realizzazione;

7.4 il tracciato presenta un andamento pressoché pianeggiante nella maggior parte del suo sviluppo, con una differenza tra i punti di quota massima e minima di circa 50 metri; lungo il tracciato nelle aree di intersezione sono presenti viadotti che permettono il passaggio dell'infrastruttura al di sopra della viabilità sottostante;

7.5 l'infrastruttura di progetto è stata suddivisa in tratti omogenei, corrispondenti ai seguenti 4 lotti di realizzazione:

7.6 TRATTO 1: da progressiva 192+000 a progr. 197+000 (Svincolo Igea Sud - Via Variano); la statale in questi

primi 5 km, si snoda all'interno del territorio comunale di Rimini attraverso una zona agricola pianeggiante; il tracciato presenta curve di ampio raggio e un andamento altimetrico pressoché piatto (<2%), con rilevati bassi al fine di preservare la permeabilità visiva tra le zone interne ed il mare; nel tratto si prevede la realizzazione di due nuovi svincoli:

- Igea Sud al km 192+650 che attraverso la sede esistente della statale permette i collegamenti con le aree a Nord di Rimini (Torre Pedrera, Viserba, e zona fieristica);
- Rimini Nord (A14) - Santarcangelo di Romagna al km 195+800 con cui si attua il collegamento al casello autostradale di Rimini Nord e alla S.P. 136 via Tolemaide; le viabilità esistenti che si incontrano, Via Tolemaide, Via Orsoleto e Via Variano, vengono regolarizzate con l'inserimento di tre nuovi cavalcavia;

7.7 TRATTO 2: da progr. 197 +000 a progr. 205+300 (Svincolo Rimini Nord - Svincolo Rimini Centro); superato il cavalcavia di Via Variano inizia lo stretto affiancamento con l'A14; il tracciato di progetto assume, quindi, un andamento plano-altimetrico simile a quello autostradale; La livelletta è pressoché piatta (<2%), con rilevati di altezza mediamente superiore ai 4 m dovuti al sovrappasso in successione della ferrovia Bologna - Ancona, della Via Emilia, del Fiume Marecchia e della strada provinciale Marechiese; incontrando la prima fascia pedecollinare di Covignano - dal km 203+200 al km 203+800 la livelletta presenta un andamento ondulato con pendenze che mediamente non superano il 3%; in questo tratto, per permettere alla variante della statale di attraversare l'area evitando l'abbattimento di alcuni edifici densamente abitati prospicienti l'attuale carreggiata Nord dell'A14, si è convenuto di spostare fuori sede, verso monte, il nuovo tracciato autostradale lasciando così ad uso della variante SS16 l'attuale piattaforma autostradale; all'interno di questo tratto sono ubicati 3 importanti svincoli in corrispondenza delle principali direttrici di vallata:

- Svincolo S.S. 9 via Emilia
- Svincolo S.P. 258 Via Marechiese
- Svincolo Rimini Centro;

per questi svincoli, così come per la maggior parte degli svincoli presenti in progetto, si è adottata la soluzione con rotatoria a livelli sfalsati; Questa tipologia con rampe dirette che si innestano sulla rotatoria, generalmente a piano campagna, permette di minimizzare le zone residue intercluse;

7.8 TRATTO 3: da progr. 205+300 a progr. 213+050 (Svincolo

Rimini Centro - Svincolo Riccione); la prima parte di questo tratto è caratterizzata dall'attraversamento del quartiere "Villaggio I° Maggio"; proseguendo verso Sud il tracciato, attraversando il colle di San Martino Monte l'Abate, riutilizza, dal km 207+300 per un tratto di circa 700 m, il vecchio sedime autostradale; anche in questa zona, come per quella dell'attraversamento del colle di Covignano, si è convenuto con Autostrade per l'Italia di spostare, nell'ambito del progetto di ampliamento alla 3a corsia della tratta Rimini Nord - Pedaso, il tracciato autostradale leggermente verso monte; ciò, oltre ad evitare alcune demolizioni di edifici di pregio, ha permesso di minimizzare ulteriormente le occupazioni in questa area di particolare pregio ambientale; il tracciato presenta lunghi rettilinei raccordati da curve di ampio raggio e la livelletta presenta un andamento ondulato con pendenze che comunque non superano il 3% fino al km 209+500; successivamente fino allo svincolo di Riccione posto al km 213+000, il territorio ritorna ad essere pianeggiante; in questa seconda parte il sedime stradale è costituito prevalentemente da rilevati bassi ed attraversa con ponti ad unica luce il Torrente Marano ed il Rio Melo; attraversato il ponte sul Rio Marano si entra nel territorio comunale di Riccione; il tracciato in questo tratto è prevalentemente rettilineo ed è caratterizzato da un andamento pressoché piatto; gli svincoli di progetto sono:

- Svincolo Rimini Aeroporto - Centri Commerciali al km 208+400;
- Svincolo Riccione al km 213+050; il progetto prevede per tale svincolo la realizzazione di una bretella di circa 500 m che riattraversando il Rio Melo si innesta su una rotatoria, in fase di realizzazione, di Via Udine;

7.9 TRATTO 4: da progr. 213+050 a progr. 220+200 (Svincolo Riccione - Km SS.16 Misano-Cattolica); nella parte iniziale di questo tratto la variante di progetto, rimanendo accostata all' A14, si abbassa di circa 5 m sotto il piano campagna, per circa 700 m, in modo da sottopassare le rampe dello svincolo autostradale di Riccione;

7.10 dal km 213+800 il tracciato si inoltra nella zona collinare ed aumentando di quota con una livelletta pari al 4.0% raggiunge il tratto della Galleria Scacciano lunga 261 metri, nei pressi della frazione omonima, galleria artificiale già in fase di realizzazione in quanto prevista per i lavori di ampliamento alla 3° corsia dell'autostrada A14; superata la galleria artificiale il tracciato ridiscende con andamento flessuoso presentando prevalentemente sezioni a mezza

costa fino ad intercettare la SP. 35 di Morciano nei pressi del Villaggio Argentina (km 217); da questo punto la nuova S.S.16 ripercorre un territorio pianeggiante con tracciato costituito da lunghi rettifili raccordati da curve di ampio raggio ed un livelletta piatta; superata la S.P Carro, la superstrada curva verso mare ponendosi in sinistra del Fiume Conca terminando fra le frazioni di Belvedere e Casacce nel Comune di Misano Adriatico dove si ricollega alla sede attuale tramite una ampia rotatoria a raso; gli svincoli previsti in questo tratto terminale sono:

- Svincolo Riccione Oltremare;
- Svincolo Misano Villaggio Argentina;
- Svicolo Santa Monica;

Sinergia con la realizzazione dell'ampliamento della A14

7.11 la sinergia con la realizzazione dell'ampliamento dalle A14, si è concretizzata prevedendo all'interno del progetto dell'ampliamento autostradale i seguenti interventi:

- realizzazione di una galleria sul colle di Scacciano (in adiacenza a quelle esistenti) sul tracciato della nuova S.S.16; l'utilizzo temporaneo di tale struttura da parte del traffico autostradale permetterà l'allargamento delle gallerie esistenti limitando in tal modo il disturbo del territorio e l'occupazione di suolo;
- adozione di due varianti planoaltimetriche al tracciato al fine di rendere disponibile i tratti dimessi dell'A14 per allocarvi la nuova piattaforma della variante alla SS16; questo ha permesso alle due infrastrutture di minimizzare l'impatto con il sistema antropico e con gli insediamenti abitativi ed industriali preesistenti nell'attraversamento di due importante zone di particolare pregio paesaggistico-ambientale quali risultano essere i colli di Covignano e S.Martino Monte l'Abbate;
- realizzazione dei cavalcavia autostradali con luci tali da consentire il sovrappasso anche dell'infrastruttura in oggetto;

7.12 le soluzioni suddette, che garantiscono la compatibilità dell'intervento di ampliamento dell'autostrada A14 con la Variante alla Strada Statale "Adriatica" nel tratto riminese, traggono origine dall'accordo del 4 maggio 2005 fra Anas Direzione Centrale Autostrade e Trafori e Compartimento della Regione Emilia Romagna, Autostrade per l'Italia, Regione Emilia Romagna e Provincia di Rimini, come documentato dalla nota prot. n. 4309 del 31.05.2005;

Piattaforma stradale

- 7.13 la sezione tipo stradale è di Categoria B e sarà organizzata in due carreggiate separate da spartitraffico in cui sarà alloggiata una barriera di sicurezza monofilare (margine interno 3.50 m); ciascuna carreggiata sarà organizzata in 2 corsie di marcia da 3.75 m affiancate all'esterno da una banchina larga 1,75m e all'interno da una banchina in sinistra da 0,50m;
- 7.14 la piattaforma stradale assume pertanto una larghezza di 22 m ($3,75 \times 4 + 1,75 \times 2 + 3,50$); in corrispondenza delle intersezioni, per la presenza delle corsie specializzate di immissione e diversione, la piattaforma viene allargata di una corsia da 3,75m affiancata sul ciglio esterno da una banchina bitumata di larghezza pari a 1,75m;

Opere d'arte maggiori

- 7.15 complessivamente, per il progetto di variante della SS 16 sono previsti:
- sottopassi / sottovia;
 - cavalcavia;
 - viadotti;
 - 4 ponti su aste fluviali;
 - Gallerie artificiali;

Opere d'arte minori

- 7.16 la superstrada presenta una serie di manufatti minori per tipo e dimensioni, quali:
- ponti per la deviazione della viabilità ordinaria
 - tombini per lo scolo acque e per il passaggio degli animali
 - fossi e scoline
 - muri di sostegno di rilevati e scarpe
 - manufatti e opere civili per la segnaletica, l'illuminazione e l'impiantistica

Cantierizzazione dell'opera

- 7.17 i lavori di realizzazione della nuova SS comporteranno l'utilizzo da parte dei mezzi di cantiere dell'impronta della futura sede stradale e dei rilevati/trincee oltre un lieve margine di circa 6 metri al piede dei rilevati ed in testa alle trincee per consentire spazi di lavorazione più agevoli alle maestranze ed ai mezzi di cantiere impegnati nelle lavorazioni;
- 7.18 le lavorazioni inerenti ai nuovi tratti di statale nelle

zone di inizio e fine intervento che interessano le aree scarsamente urbanizzate tra la SS16 attuale e l'autostrada, non hanno particolari implicazioni sul tessuto urbano e infrastrutturale esistente, per cui in queste aree i lavori avverranno operando sull'impronta del futuro sedime stradale;

- 7.19 nelle zone in affiancamento all'autostrada le lavorazioni avverranno per la maggior parte sul sedime stradale, ma andranno ad interferire anche con la viabilità locale che corre trasversale all'A14;
- 7.20 nel lotto 1 le aree di cantiere sono state individuate lato carreggiata sud alla progressiva 196+000 circa nel territorio comunale di Rimini; complessivamente sono previsti 102 addetti su un'area totale di quasi 35.000 mq;
- 7.21 nel lotto 2 le aree di cantiere sono state individuate lato carreggiata nord tra la progressiva 200+400 e la progressiva 201+800 nel territorio comunale di Rimini; complessivamente, sono previsti 114 addetti su un'area totale di circa 43.000 mq;
- 7.22 nel lotto 3 le aree di cantiere sono state individuate lato carreggiata nord alla progressiva 210+700 circa nel territorio comunale di Rimini; complessivamente sono previsti 105 addetti su un'area totale di circa 32.000 mq;
- 7.23 nel lotto 4 le aree di cantiere sono state individuate lato carreggiata nord alla progressiva 219+000 circa nel territorio comunale di Rimini; complessivamente sono previsti 113 addetti su un'area totale di circa 31.000 mq;

Fasi di lavoro

- 7.24 all'interno dei singoli lotti operativi, le lavorazioni avranno la seguente organizzazione:
- fase 0: lavori fuori traffico: esecuzione di tutte le lavorazioni - sbancamenti, bonifiche, piani di posa rilevati - nelle zone che non interferiscono con le viabilità esistenti.;
 - fase 1: in questa fase possono essere eseguite le prime fasi delle opere la cui realizzazione è stata indicata in più step di lavorazione;
 - fase 2: in questa fase possono essere eseguite le seconde fasi delle opere la cui realizzazione è stata indicata in più step di lavorazione;
 - ultimata la fase 2 verranno eseguite le lavorazioni di completamento delle varie viabilità interferenti

(rotatorie, ecc..) e il completamento delle parti della nuova s.s. 16 nelle zone interessate dai manufatti di attraversamento e dalle vecchie viabilità interferenti;

l'esecuzione strato di usura e della segnaletica orizzontale definitiva sono previste al termine delle lavorazioni di realizzazione delle opere, subito prima dell'apertura al traffico;

7.25 le tempistiche di realizzazione complessiva sono di 30 mesi per il lotto 1 di 42 mesi il lotto 2 e di 36 mesi per i lotti 3 e 4;

Movimento terre

7.26 i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto in oggetto sono i seguenti:

- produzione terre (scavi) 921.149 mc;
- fabbisogno terre (rilevati) 2.853.648 mc;

7.27 i fabbisogni di materiali necessari per la realizzazione dell'infrastruttura prevedono il riutilizzo del materiale proveniente dalle lavorazioni di scavo con quantitativi destinati per la bonifica del piano di posa e la realizzazione dei rilevati stradali;

7.28 risulta una quantità da approvvigionare da cava o da depositi di inerti e pregiati pari a circa 1.900.000 mc;

7.29 ai sensi della normativa vigente, le terre e rocce da scavo possono considerarsi un "sottoprodotto" dei processi lavorativi, e quindi essere riutilizzate nell'ambito dei lavori, alle seguenti condizioni:

- utilizzo nei processi industriali in sostituzione di materiali di cava (nel caso specifico presso impianti di lavorazione di inerti;
- utilizzo per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati;

7.30 condizione indispensabile per il riutilizzo è comunque che il materiale non provenga da siti contaminati o sottoposti a procedimenti di bonifica;

7.31 le aliquote di materiale che non soddisfano alle predette condizioni e le parti di materiale che saranno considerate in esubero devono essere trattate come rifiuto; nell'ipotesi che non siano contaminate ad esse verrà assegnato il codice CER 170504 e dovranno essere gestite secondo quanto prescritto dalla vigente normativa sui rifiuti, seguendo i criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica ed effettuando pertanto una caratterizzazione di base secondo la norma UNI10802 con

la prova del test di cessione;

8. VALUTATO DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE CHE:

Atmosfera

8.1 nel SIA sono state valutate, le tonnellate di PM10 annue che l'infrastruttura in oggetto riversa sul territorio, sia allo stato attuale, sia allo stato futuro 2030, programmatico e di progetto;

8.2 l'analisi emissiva è stata svolta utilizzando il software COPERT IV, imputando come input i dati veicolare medi, in possesso dell'ACI, relativi alle diverse percentuali delle tipologie di autovetture di cui è composto il parco veicolare attuale, sia per quanto riguarda i veicoli leggeri sia per i veicoli pesanti;

8.3 nella seguente tabella sono riassunti i risultati dei calcoli emissivi

EMISSIONI DI PM10 (tonn/anno)		
Scenario Attuale	Scenario Programmatico 2030	Scenario Progettuale 2030
29	9	8

Tonnellate annue di PM10 emesse nei tre scenari analizzati

8.4 le emissioni stimate nello scenario programmatico, riguardano quelle che vengono emesse unicamente lungo la statale esistente e l'autostrada A14 (opzione zero), mentre per lo scenario progettuale, la quantità di tonnellate di PM10 stimata è la risultante delle emissioni lungo tre infrastrutture (la statale esistente, la nuova SS16, l'Autostrada A14) e quindi le 8 tonnellate emesse nello scenario progettuale, oltre ad essere inferiori di quelle stimate per lo scenario programmatico, sono più diluite sul territorio, con conseguenti livelli di concentrazione nell'atmosfera inferiori al caso programmatico;

8.5 nel SIA si sostiene che il miglioramento delle tecnologie che si utilizzeranno negli anni a venire apporteranno, già di per se, una riduzione delle emissioni, stimata in circa 2/3 nel passaggio dallo scenario attuale a quello futuro;

8.6 la riduzione delle emissioni, inoltre, sarà favorita anche dalla struttura della nuova statale di progetto che permetterà ai veicoli transitanti di attraversare il territorio senza incorrere in congestionamenti o rallentamenti del traffico, che sono causa di elevate immissioni di inquinanti in atmosfera;

- 8.7 nel SIA è stata effettuata una simulazione delle concentrazioni degli inquinanti CO (monossido di carbonio) NOx (Ossido di azoto) e PM10 (Particolato fine);
- 8.8 le concentrazioni restituite nello scenario 2030 risultano inferiori a quelle dello scenario attuale, grazie all'abbassamento delle emissioni prodotte dai motori di nuova generazione, costruiti con tecnologie sempre più attente alle problematiche ambientali;
- 8.9 nel SIA si stima che l'innalzamento del traffico veicolare, che si verificherà nello scenario futuro, non sarà tale da rendere vani gli abbassamenti dei fattori di emissione;
- 8.10 nel SIA si sono addizionati agli output del modello le concentrazioni di fondo, ottenendo concentrazioni al di sotto dei limiti normativi, come mostra la seguente tabella:

	VALORI MASSIMI DI CONCENTRAZIONE		
	CO mg/m ³	NOx µm/m ³	PM10 µg/m ³
scenario 2010	3,2	64,6	33,3
scenario 2030	2,2	48,2	24,8

Valori massimi di concentrazione (Infrastruttura+Fondo)

Atmosfera - cantierizzazione

- 8.11 dalle simulazioni effettuate è emerso un incremento delle concentrazioni di PM10 che, in rari casi e solo a brevi distanze dal cantiere, ha portato un valore complessivo di PM10 superiore al limite normativo; tale evento è stato riscontrato nelle immediate vicinanze del cantiere operativo e nelle zone più prossime ai cantieri sul fronte di avanzamento lavori, per la realizzazione dei rilevati, delle trincee e delle opere maggiori;

Interventi di mitigazione - Atmosfera

- 8.12 nel SIA non sono previsti interventi di compensazione ambientale in considerazione del fatto che la modifica della viabilità in oggetto di studio comporterà un miglioramento globale del territorio, dal punto di vista della viabilità, e conseguentemente anche dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico;
- 8.13 in fase di cantierizzazione sono previsti i seguenti interventi di mitigazione:
- bagnatura periodica della superficie di cantiere,
 - copertura dei mezzi adibiti a trasporto degli inerti,
 - i mezzi di cantiere viaggeranno velocità ridotta e

- dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio,
- saranno avviate, a fine lavori, le fasi di recupero a verde ed inerbimento delle superfici non pavimentate,
 - gli impianti di betonaggio saranno dotati di tutti i sistemi per il controllo delle polveri e delle emissioni in atmosfera,
 - all'ingresso dei cantieri saranno realizzati le cunette pulisci ruote;

Ambiente idrico superficiale e sotterraneo

8.14 i bacini idrografici interessati dal progetto sono, procedendo da Nord verso Sud:

- Rio Fontanaccia,
- Scolo Brancona,
- Fosso Viserba,
- Fiume Marecchia,
- Fosso Padulli,
- Deviatore Torrente Ausa,
- Torrente Ausa,
- Fosso Rodella,
- Scolo Roncasso,
- Torrente Marano,
- Torrente Melo,
- Rio Raibano,
- Rio Alberello,
- Rio Agina,

8.15 tali corsi d'acqua presentano un regime spiccatamente torrentizio, con portate massime mensili nei periodi tardo autunnali, ma soprattutto invernale ed inizio primaverile;

8.16 nel SIA si evidenzia che il progetto, laddove potrebbe avere una maggiore interferenza con il tema del rischio idraulico, ovvero in corrispondenza degli attraversamenti dei principali corsi d'acqua, avviene "in ombra" all'autostrada A14 e non comporta una sensibile alterazione delle attuali condizioni di deflusso;

Ambiente idrico interventi di mitigazione

8.17 relativamente al tema del sistema di allontanamento delle acque di piattaforma, che entra in stretto rapporto anche con la rete di canali artificiali oltre che con i corsi d'acqua naturali, il SIA prevede presidi costituiti da fossi inerbiti con vegetazione idonea (FI), a fossi rivestiti (FR) e a fossi filtro (FF);

8.18 nel SIA sono, inoltre, suggeriti i seguenti interventi:

- Studio idraulico di verifica dell'interferenza sull'estensione delle aree d'esondazione e sulla

- dinamica fluviale;
 - Progetto di sistemazione idraulica per la ricalibratura dell'alveo e delle golene;
 - Studio idraulico di verifica dell'interferenza sulla dinamica fluviale per i corsi d'acqua minori;
- 8.19 in fase di cantierizzazione, al fine di evitare l'alterazione della qualità delle acque, nel SIA si propongono i seguenti interventi di comune impiego:
- trattamenti con impianti disoleatori,
 - vasca per la regolazione dello scarico al corpo idrico di recapito;

Suolo e sottosuolo

- 8.20 nel SIA, dall'analisi geomorfologica e sedimentologica, si ipotizzano le seguenti interferenze:
- attraversamento di coltri detritiche di spessore considerevole;
 - intercettazione di depositi interessati da modesti fenomeni di soliflusso della coltre superficiale;
 - intercettazione di zona caratterizzata da erosione a rivoli e solchi attraversamento di acquiferi superficiali (fino a 10 m di profondità dal piano campagna);
- 8.21 in riferimento alle criticità sopra indicate si prevede che le azioni di progetto riguarderanno principalmente le seguenti lavorazioni:
- realizzazione dei viadotti, per i quali le mitigazioni previste per la componente Ambiente Idrico garantiscono nel contempo la riduzione delle criticità morfologiche;
 - esecuzione scavi in trincea, per i quali si rende necessario valutare in dettaglio la natura e le caratteristiche geotecniche e/o geomeccaniche dei terreni intercettati al fine di valutare correttamente le pendenze di scavo; idonee profilature permettono di escludere possibili deformazioni o franamenti del taglio stradale;
 - realizzazione di gallerie artificiali, le quali costituiscono un nuovo elemento morfologico sul territorio e, per la parte interrata, un possibile sbarramento alla circolazione naturale delle acque sotterranee, poiché esse comportano impermeabilizzazioni e predisposizione di sistemi di aggettamento e drenaggio dell'acqua di falda;

Interventi di mitigazione Suolo e sottosuolo

8.22 nel SIA si propone:

- nei casi in cui la profondità dello scavo si mantenga per tratti abbastanza lunghi ad una quota tale da interferire con la falda superficiale, si dovrà valutare sia l'interazione di questa con quella profonda, sia gli effetti di tale interferenza con il regime cosiddetto di subalveo, usualmente connesso con le falde più superficiali (la profondità, per tale analisi può assumersi, pari a 10 m dal piano campagna);
- la valutazione degli effetti comporta la necessità di svolgere un approfondimento progettuale per le successive fasi di progettazione, consistente in uno studio di modellazione idrogeologica degli acquiferi, onde determinare sia eventuali alterazioni della piezometria, come abbassamenti eccessivi che a loro volta provochino fenomeni di subsidenza, sia gli accorgimenti necessari a mitigare tali impatti;
- ripristino delle caratteristiche agronomiche mediante ripiantumazioni e riqualificazione delle aree limitrofe alle superfici sottratte,
- studio idrogeologico di verifica dell'interferenza con la falda acquifera;

Vegetazione, flora e fauna

- 8.23 il territorio si presenta essenzialmente agricolo con vasti e diffusi seminativi, inframmezzati da colture legnose, frutteti e vigneti, soprattutto nella parte settentrionale e centrale della provincia; la coltura dell'olivo è diffusa con una certa omogeneità, in particolare nella fascia collinare, come nell'area di Covignano;
- 8.24 relativamente alla componente faunistica, il popolamento è riferibile essenzialmente ad un territorio di tipo agricolo in cui è determinante la presenza di siepi, filari, che consentono lo spostamento e il rifugio dei singoli individui; la maggior parte delle specie, legate a spazi aperti è ad ampia distribuzione sul territorio nazionale e regionale, e versatile dal punto di vista ecologico;
- 8.25 più diversificato è il popolamento faunistico delle zone umide, caratterizzato da specie sensibili, legate ad esigenze ecologiche ben precise, che trovano lungo i corsi d'acqua principali un'ampia varietà di habitat idonei per il rifugio, la nidificazione, la ricerca di cibo;
- 8.26 nel SIA si evidenzia che la presenza dell'A14 si

configura come una barriera fisica nel comprensorio tale da costituire una sorta di separazione tra il settore costiero e l'entroterra, inoltre la diffusione delle attività antropiche sia di tipo agricolo, sia industriale, che hanno arrecato già da tempo profonde modifiche agli habitat naturali, implicano che la realizzazione del tracciato stradale, in progetto, non vada a compromettere in modo sostanziale la frequentazione delle specie faunistiche, dal momento che per la maggior parte della sua lunghezza il tracciato si snoda in affiancamento all'A14;

Interventi di mitigazione Vegetazione, flora e fauna

- 8.27 nei primi 5 Km il tracciato, si snoda secondo una direzione approssimativamente trasversale alla linea di costa determinando una sorta di effetto 'barriera' nel contesto agricolo in cui si inserisce; al fine di garantire il passaggio della fauna locale attraverso la nuova infrastruttura, si ritiene opportuno adottare progettare idonee opere di attraversamento (tombini, ponti ecc);

Rumore

- 8.28 la variante alla strada statale 16 in progetto richiama i limiti di riferimento acustico previsti nel DPR 142 del 30/03/2004 in cui si differenziano viabilità esistenti e viabilità di nuova realizzazione; per il caso di progetto si considera valida la definizione di strada extraurbana tipo "B" di nuova realizzazione con limiti acustici di 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) nel periodo notturno all'interno di una fascia di pertinenza acustica di 250 metri per lato; fatti salvi i limiti per i ricettori sensibili che prevedono 50 dB(A) nel periodo diurno e 40 dB(A) nel periodo notturno;
- 8.29 al di fuori della fascia di pertinenza acustica stradale, il rumore di origine stradale concorre al raggiungimento dei limiti acustici di zona previsti nei documenti comunali di classificazione acustica;
- 8.30 quanto sopra vale per le aree in cui l'infrastruttura di progetto costituisce la sorgente di rumore prevalente, mentre laddove vi è la presenza di ulteriori sorgenti di rumore (sorgenti concorsuali), i limiti acustici subiscono delle riduzioni in funzione della tipologia di sorgente incontrata; nel caso in esame, le infrastrutture che presentano una concorsualità "geometrica" con la variante SS 16 di progetto sono:
- l'autostrada A14;
 - la SP n° 136;
 - la SS n° 9;
 - la SP n° 258;

- la SP n° 69;
- la SS n° 72;
- la SP n° 41;
- la SP n° 31;
- la SP n° 35,
- la FF.SS. BO-AN.

- 8.31 la campagna di rilievo ante operam è stata organizzata suddividendo il territorio in 9 aree di studio, integrando le indagini effettuate in sede di Studio di Impatto Ambientale per l'ampliamento a 3 corsie dell'autostrada A14;
- 8.32 le misurazioni hanno avuto durata settimanale, come prescritto dalla vigente normativa per le misure del rumore prodotto dal traffico stradale, e sono state correlate a 13 postazioni con metodologia MAOG; tale metodologia, consiste nel rilevamento continuo per 10 minuti ripetuti 6 volte nell'arco giornaliero: quattro misure diurne e due misure notturne;
- 8.33 con la stessa metodologia di rilievo sono state svolte anche quattro misure di caratterizzazione che permettono di associare il livello sonoro rilevato durante la misura al numero di veicoli effettivamente transitati nei pressi della postazione ed alla tipologia degli stessi (veicolo leggeri, pesanti);
- 8.34 le misurazioni hanno fornito un quadro nel quale 7 aree risultano già fuori dai limiti normativi (evidenziate in tabella dalla sottolineatura) e le altre due presentano valori prossimi ai medesimi limiti come visualizzato nella tabella seguente;

Area di indagine	Valori in dB(A)	
	Leq(diurno)	Leq (notturno)
01 (Rimini Nord)	53.2	49.8
02 (Ghetto Petini)	<u>67.9</u>	<u>66.5</u>
03 (Villaggio 1° maggio)	<u>60.1</u>	<u>58.0</u>
04 (Casa Battara)	<u>58.1</u>	<u>57.7</u>
05 (Case Capronte)	<u>60.7</u>	<u>54.4</u>
06 (Villaggio Argentina)	<u>60.1</u>	<u>54.0</u>
07 (Belvedere)	54.5	42.9
08 (Covignano)	<u>66.5</u>	<u>62.4</u>
09 (Scacciano)	<u>61.3</u>	<u>57.1</u>

- 8.35 lo studio del rumore nella fase di esercizio è stato svolto mediante il modello di simulazione della propagazione acustica in ambiente esterno MITHRA;
- 8.36 il modello di simulazione è stato tarato sulla base dei risultati della campagna di misure fonometriche;
- 8.37 lo scenario simulato, composto dalla rappresentazione tridimensionale del territorio, dall'infrastruttura viaria esistente, dal traffico che la percorre e dai ricettori, è stato imputato nel modello di simulazione acustica, ottenendo così una rappresentazione del clima acustico, valutato come livello sonoro sui vari piani dei ricettori censiti, con riferimento agli intervalli diurno (6.00-22.00) e notturno (22.00-6.00);
- 8.38 sono state considerate le mitigazioni indirette (barriere antirumore) previste lungo il tracciato dell'Autostrada A14, dedotte dal SIA per il Progetto Esecutivo di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 (tratta Rimini Nord - Cattolica);

Rumore interventi di mitigazione

- 8.39 il progetto prevede interventi di mitigazione sul corpo stradale (barriere antirumore) e diretti sul ricettore (sostituzione dei serramenti stessi degli edifici), fino a ottenere i limiti interni previsti nel DPR 142/2004;
- 8.40 in particolare, gli interventi diretti sono stati previsti solo nei casi in cui il rispetto dei limiti interni, verificati a finestre chiuse, non fosse verificato avendo assunto pari a 15dB(A) il potere fonoisolante dei serramenti esistenti;
- 8.41 la verifica è stata effettuata confrontando il livello di rumore interno (ottenuto sottraendo al livello esterno in facciata 15 dBA) con i limiti interni previsti dal DPR n° 142/2004:
- 35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo;
 - 40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori di carattere abitativo;
 - 45 dB(A) Leq diurno per le scuole;
- 8.42 nel grafico seguente vengono indicati i ricettori e il numero dei piani fuori limite per comune di appartenenza, nello scenario Post Mitigazione:

Comuni	Scenario Post Operam (rif. Limiti esterni)	Scenario ricettori Post Mitigazione (rif. Limiti esterni)
	n. piani fuori limite	n. piani fuori limite

Bellaria	1	0
Rimini	208	14
Coriano	0	0
Riccione	55	2
Misano Adriatico	83	4
Totale	347	20

8.43 nella documentazione integrativa il proponente ha adeguato gli interventi di mitigazione acustica ed atmosferica previsti nella località Villaggio 1 maggio, nel Comune di Rimini, recependo anche il contributo costituito dalla Relazione Tecnica ed Elaborato grafico, predisposti dalla Direzione Infrastrutture, Mobilità, Ambiente del Comune di Rimini, contenenti le analisi e gli studi di valutazione ambientale prodotti nell'ambito del Procedimento Unico ai sensi dell'art. 36 ter della Legge Regionale 20/2000 per la localizzazione della nuova Scuola Villaggio I Maggio all'interno del piano particolareggiato di iniziativa privata denominato "Porta sud"; la simulazione acustica è stata estesa sia agli edifici residenziali, sia alla scuola prevista nel comparto dalla pianificazione comunale, rendendo necessaria, per rientrare nei limiti normativi, un'integrazione che prevede:

- il prolungamento di circa 120 m verso nord della barriera n. 40 di altezza 4 m;
- la realizzazione di una barriera alta 5 m a partire dal termine della barriera n. 40 fino alla spalla sud del viadotto di svincolo della SS 72 (prog. Km 205+380);

Paesaggio

8.44 gli effetti delle nuove opere sulla percezione del paesaggio sono stati valutati all'interno dell'ambito compreso tra la costa ad est, le prime propaggini collinari ad ovest, la valle del Fiume Uso a nord e la valle del Fiume Conca a sud (fino al confine di Regione);

8.45 nel SIA si evidenzia che nella tratta in cui il tracciato va in affiancamento all'A14, costituendo un unico canale infrastrutturale, si possono evidenziare due aspetti centrali, su cui sono state fondate le logiche degli interventi di mitigazione paesaggistica:

- configurazione del nuovo percorso stradale quale elemento di rafforzamento della lettura per fasce parallele alla linea di costa e configurazione di un effetto barriera;
- mantenimento della continuità degli elementi

trasversali, come valli e crinali, e degli elementi che vi si impostano;

8.46 la presenza del canale infrastrutturale formato dai due assi stradali, rimarca la linea di separazione tra il settore costiero e il confinante ambito agricolo periurbano; il canale funge da svolta del sistema orografico, assumendo su di sé entrambi i ruoli di collegamento lungo costa in direzione sud e verso l'interno in direzione nord ovest;

8.47 negli ultimi due chilometri di tracciato in progetto, che dall'attraversamento della SP Coriano - Misano mare, va a confluire nella strada statale 16 esistente; la modesta estensione di questo tratto e l'andamento del percorso, che si snoda nel settore costiero parallelamente al Torrente Conca, non rileva particolari criticità rispetto all'immagine mentale, che è stata elaborata per la comprensione delle relazioni fra elementi strutturanti il paesaggio, né rispetto alle condizioni percettive;

Interventi di mitigazione ambientale paesaggistica

8.48 nel SIA è previsto un rafforzamento delle formazioni vegetali a carattere arboreo ed arbustivo presenti, in diverso modo, lungo le sponde dei principali corsi d'acqua;

8.49 analogamente, per quanto concerne la viabilità storica, nel SIA è prevista la ricostruzione della continuità percettiva attraverso la previsione di filari arborei o arboreo - arbustivi a seconda che detti assi si trovassero in contesti rispettivamente urbani o agricoli;

9. VALUTATO COMPLESSIVAMENTE CHE

9.1 si concorda con il proponente che la realizzazione dell'infrastruttura si rende necessaria al fine del:

- raccogliere e smistare la mobilità provinciale trasversale dal territorio collinare e vallivo e di raccolta e distribuzione della mobilità longitudinale tra le città della costa e verso il mare;
- miglioramento dei livelli di servizio, con conseguente fluidificazione del traffico veicolare e con ricadute positive dal punto di vista ambientale in termini di emissioni di inquinanti e di emissioni rumorose, per le aree urbane attualmente attraversate dalla SS. 16;

9.2 relativamente al tratto iniziale della nuova infrastruttura, nel comune di Rimini, che rappresenta il lotto funzionale n.1, si condividono le valutazioni in base alle quali la prima ipotesi presentata da ANAS in procedura di VIA, rispetto alla variante che prevede la

- nuova SS16 correre parallelamente alla Via Tolemaide, complessivamente comporti un minor impatto sia ambientale che territoriale;
- 9.3 si valuta positivamente l'ottimizzazione del raccordo tra la SS16 e il casello di Rimini Nord (documentazione integrativa acquisita al protocollo della Regione Emilia - Romagna n. 0046668 in data 22/02/2012) sia al fine di ridurre il consumo del suolo, sia al fine di mitigare l'impatto territoriale sui fondi agricoli;
- 9.4 alla progressiva Km. 219+00,00, è prevista un'ampia curva che devia il tracciato della futura SS16 verso mare, distaccandosi dalla sede Autostradale dell'A14 e raccordandosi con l'attuale tracciato della SS16 prima del fiume Conca; il tracciato, individuato da ANAS; scostandosi dall'asse autostradale va a lambire il centro abitato residenziale di Belvedere attraversando un'area di particolare rilevanza ambientale limitrofa al fiume Conca; in prossimità dell'abitato di Belvedere il nuovo tracciato della SS16, complice il salto di quota trasversale del profilo del terreno, è in parte coperto da due gallerie artificiali di lunghezza 176 metri la prima e 80 metri la seconda; il tratto scoperto inframmezzato alle due gallerie previste in progetto, di circa 240 metri, risulta però essere quello più prossimo all'area abitata della zona Belvedere; si ritiene, pertanto, che tutto il tratto in questione debba essere realizzato in galleria artificiale (circa 500 metri) e che il tratto di variante che va dalla progressiva Km 219+00 sino all'innesto con la SS16 (escluso il tratto in galleria) venga provvisto di fasce di ambientazione e mitigazione ovvero di piantumazione e rinaturalizzazione al fine di mitigare e/o compensare gli impatti di inquinamento acustico ed atmosferico derivanti dall'infrastruttura in esame;
- 9.5 in merito allo svincolo della variante alla S.S. n. 16 presso il Villaggio Argentina, in comune di Misano, in corrispondenza di Via Tavoleto (SP35), si valuta positivamente la volontà di ANAS di recepire, per il tratto interessato, le richieste del Comune di Misano Adriatico; il nuovo assetto individuato va a modificare non solo la configurazione della nuova S.S. n. 16, contenuta nel Progetto Definitivo in corso di valutazione ambientale, ma anche il progetto delle opere di attraversamento dell'ampliamento autostradale della A14 in piena fase realizzativa da parte di Autostrade per l'Italia, ovvero il costruendo cavalcavia lungo la SP35 Via Tavoleto alla Progr. Km 216+855,00;
- 9.6 dall'esame degli elaborati risultano possibili interferenze tra le zone di tutela dei pozzi ad uso idropotabile e la nuova infrastruttura viaria; in particolare nei pressi della via Tolemaide a Rimini Nord;

in considerazione del fatto che, ai sensi dell'art. 96, del D.Lgs 152/2006, la zona di tutela assoluta del pozzo dell'acquedotto (10 m di raggio) deve essere assolutamente protetta (recintata) ed adibita esclusivamente ad opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio del pozzo, e che nella zona di rispetto (200 m di raggio dalla testata del pozzo) non è ammessa "la dispersione nel suolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade"; si ritiene necessario eliminare tali interferenze; nel caso non sia possibile eliminare le interferenze sopra richiamate, per la sola zona di rispetto dovranno essere adottate tutte le cautele per evitare contaminazioni della risorsa idrica in caso di dispersioni accidentali di sostanze pericolose (incidenti stradali, ecc); pertanto i fossati di scolo dell'infrastruttura dovranno ricadere al di fuori dell'area di rispetto dei pozzi;

- 9.7 si valutano insufficienti le opere di mitigazione progettate per la componente rumore poiché non consentono il rispetto dei valori limite imposti dalla normativa su alcuni i ricettori analizzati;
- 9.8 si valuta critica la qualità dell'atmosfera, nell'area oggetto dell'intervento, relativamente:
- ai valori rilevati del Particolato con diametro inferiore ai 10 micron (PM10); poiché vengono spesso superati, in giorni caratterizzati da intenso traffico veicolare, i livelli imposti dal Decreto ministeriale 60/2002;
 - alle concentrazioni di ozono rilevate, che mostrano per questo inquinante, soprattutto durante il periodo estivo, il superamento del valore imposto dalla normativa come salvaguardia della salute umana di 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ con singoli episodi di superamento della soglia di attenzione posta a 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 9.9 si valuta critico il fatto che la nuova infrastruttura, attraversa l'area della conoide del Marecchia e la attraversa lungo una linea di forte alimentazione sia da fiume sia da superficie; in tale area infiltrazioni delle acque di piattaforma, o peggio ancora sversamenti accidentali di sostanze tossiche, sull'area di conoide possono comportare rischi di contaminazione delle acque di falda;
- 9.10 si valuta critica la capacità del reticolo idrografico, principale e minore, di recapitare a mare le maggiori portate generate dalle impermeabilizzazioni di superficie; pertanto si afferma il principio dell'invarianza idraulica, secondo il quale le maggiori portate di picco devono essere laminate fino a riprodurre gli stessi deflussi nel reticolo idrografico che si

avrebbero per le superfici agricole non impermeabilizzate;

9.11 in relazione all'attraversamento dell'area boscata, nell'attraversamento del fiume Marano, si ritiene necessario siano progettate adeguate forme di compensazione, che il progetto non prevede;

10. RITENUTO QUINDI DI DARE LE SEGUENTI PRESCRIZIONI

Prescrizioni generali

10.1 si prescrive di adeguare il progetto del raccordo tra la nuova SS16 e il casello della A14 Rimini nord, come indicato nell'ottimizzazione progettuale presentata da ANAS (prot. CBO - 5998 -P del 22/02/2012) al fine di limitare il consumo di suolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio;

10.2 in merito allo svincolo della variante alla S.S. n. 16 presso il comune di Riccione, in corrispondenza di Via Venezia (svincolo Riccione - centro), deve essere coordinata la soluzione progettuale prevista nel presente studio, con gli accordi già intercorsi tra Regione Emilia Romagna e soc. ANAS, nei quali si prevede una bretella di collegamento tra la via Venezia e via Udine, la quale deve essere raccordata con lo svincolo di progetto contenuto nel SIA;

10.3 in merito allo svincolo della variante alla S.S. n. 16 presso il comune di Riccione, in corrispondenza di Via Ascoli Piceno (svincolo Riccione - Oltremare), si chiede uno studio alternativo alla viabilità proposta, in quanto andrebbe ad interessare il piede collinare del parco "Castello degli Agolanti"; con un raccordo diretto sulla via Ascoli Piceno, ed un parziale adeguamento della stessa permetterebbe la riduzione di suolo interessato dall'intervento;

10.4 si prescrive che, in prossimità dell'abitato di Belvedere, Comune di Misano, le due gallerie artificiali di lunghezza 176 metri la prima e 80 metri vengano unite in un'unica galleria artificiale (circa 500 metri);

10.5 in fase di progettazione esecutiva e di redazione del PMA dovranno essere indicate le D.P.A. da linee elettriche di Alta tensione e Media tensione, e da cabine di trasformazione elettrica e relative reti di alimentazione; nel merito si fa presente che alcune delle aree di cantiere sono poste nei pressi di linee elettriche ad alta tensione; i locali (es. dormitori, uffici, ecc.) ed aree ove è prevista la sosta per periodi di tempo superiori alle 4 ore giornaliere dovranno essere posizionati al di fuori delle aree ricadenti all'interno

delle D.P.A. delle linee elettriche di cui al D.P.C.M.08/07/2003 e D.M.29/05/2008;

Atmosfera

- 10.6 il piano di monitoraggio, redatto in coordinamento con Società Autostrade per l'Italia, sulla qualità dell'aria, dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati; tale piano sarà condiviso con la Provincia di Rimini e con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, le quali possono avvalersi delle strutture di ARPA;
- 10.7 di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, con la Provincia di Rimini e con ARPA, anche a seguito degli esiti del monitoraggio effettuato da Società Autostrade per l'Italia, la necessità di utilizzare, come previsto dal Piano per la qualità e risanamento dell'aria della provincia di Rimini; di tipologie di asfalti nei quali affianco delle tecniche tradizionali di posa, quali il "bitume schiumato", si associa, l'uso di conglomerati "eco-efficienti" o comunque ad alto assorbimento di polveri sottili, compatibili con i costi e le prestazioni, e che riducono le emissioni inquinanti sia in fase di posa che di esercizio; nonché la necessità di prevedere "pavimentazioni pedonali o di spazi di sosta con "autobloccanti" realizzati con materiali cementizi fotoattivi, finalizzati in particolare alla fotocatalisi degli Nox";
- 10.8 di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con la Provincia di Rimini e con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, la previsione di fasce alberate, adeguatamente dimensionate al fine di mitigare ed assorbire le emissioni in atmosfera;
- 10.9 la progettazione di tali fasce non può essere limitata alle aree intercluse o agli attraversamenti dei corsi d'acqua, non possono essere costituite da semplici filari, ma devono essere adeguatamente dimensionate per risultare efficaci, poste a protezione sia dei recettori che delle coltivazioni di pregio presenti nella zona;
- 10.10 la progettazione delle fasce arboree dovrà essere raccordata con quelle poste in capo a società autostrade per la realizzazione dell'ampliamento della terza corsia della A14;
- 10.11 è preferibile che la tipologia e finalità di tali fasce sia di tipo variabile ed in particolare:

- naturalistico in prossimità dei corsi d'acqua e della rete ecologica provinciale;
 - coltivato e produttivo nelle aree in fregio all'infrastruttura stradale;
- 10.12 particolare cura dovrà essere posta nella progettazione delle mitigazioni (fasce arboree, dune ecc.) nella località denominata Villaggio 1° maggio, anche in considerazione della previsione, negli strumenti urbanistici del Comune di Rimini; di un edificio scolastico in prossimità della nuova arteria;
- 10.13 si prescrive che, in prossimità dell'abitato di Belvedere, Comune di Misano, il tratto di variante che va dalla progressiva Km 219+00 sino all'innesto con la SS16 venga provvisto di fasce di ambientazione e mitigazione ovvero di piantumazione e rinaturalizzazione al fine di mitigare e/o compensare gli impatti di inquinamento acustico ed atmosferico derivanti dall'infrastruttura in esame;

Ambiente Idrico - Acque Superficiali

- 10.14 il sistema dei "fossi filtro" andranno adeguatamente sovradimensionati, in quanto a volume di contenimento, e dotati di apposito manufatto regolatore di scarico con funzione di laminazione delle portate con conseguimento dell'invarianza idraulica; tale manufatto dovrà essere dotato di saracinesca di chiusura da azionarsi nel caso di sversamento concentrato di sostanze pericolose, al fine del confinamento delle stesse all'interno dei fossi filtro;
- 10.15 sull'areale della conoide del Marecchia i "fossi filtro" dovranno essere del tipo impermeabilizzato a prevenire infiltrazioni di inquinanti in falda;
- 10.16 il progetto deve prevedere opere di presidio idraulico tali da perseguire quantomeno, il principio dell'invarianza idraulica, secondo il quale le maggiori portate conferite al reticolo idrografico, conseguenti alle acque di pioggia raccolte dalla piattaforma stradale, devono essere laminate fino a riprodurre gli stessi deflussi nel reticolo idrografico che si avrebbero in presenza di superfici ad uso agricolo non impermeabilizzate;
- 10.17 relativamente alle interferenze con i canali del reticolo idrografico minore, gestiti dal Consorzio di Bonifica della Romagna, si fa presente che il dimensionamento delle opere di laminazione andrà condotto in conformità alle indicazioni del vigente Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale, prevedendo il limite specifico di 10 l/s per ettaro di superficie drenata;

- 10.18 si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in zone d'alveo, compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto e di bonifica, non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque, né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica sia subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;
- 10.19 il progetto esecutivo del sistema di raccolta e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali dovrà essere approvato dall'amministrazione provinciale e, nel caso recapitino in fognatura, dalle Amministrazioni comunali territorialmente competenti;
- 10.20 la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ANAS; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";
- 10.21 l'infrastruttura non deve interferire con la zona di tutela assoluta dei pozzi dell'acquedotto (10 m di raggio) che deve essere assolutamente protetta (recintata) ed adibita esclusivamente ad opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio del pozzo;
- 10.22 dall'esame degli elaborati risultano possibili interferenze tra le zone di tutela dei pozzi ad uso idropotabile e la nuova infrastruttura viaria; in particolare nei pressi della via Tolemaide a Rimini Nord; in considerazione del fatto che, ai sensi dell'art. 96, del D.Lgs 15272006, la zona di tutela assoluta del pozzo dell'acquedotto (10 m di raggio) deve essere assolutamente protetta (recintata) ed adibita esclusivamente ad opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio del pozzo, e che nella zona di rispetto (200 m di raggio dalla testata del pozzo) non è ammessa "la dispersione nel suolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade"; si ritiene necessario eliminare tali interferenze;
- 10.23 per la sola zona di rispetto (200 m di raggio dalla testata del pozzo), nel caso in cui non sia assolutamente possibile spostare l'infrastruttura stradale, dovranno essere adottate tutte le cautele per evitare contaminazioni della risorsa idrica in caso di dispersioni accidentali di sostanze pericolose (incidenti stradali, ecc); pertanto i fossati di scolo

dell'infrastruttura dovranno ricadere al di fuori di tali aree di rispetto;

10.24 per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni necessarie in base alle vigenti normative in materia di polizia idraulica, previa verifica dei relativi progetti definitivi da parte dell'Autorità competente;

10.25 si ricorda che per il rilascio della concessione da parte del Servizio Tecnico di Bacino Romagna, per le occupazioni delle aree demaniali sono necessari i seguenti elaborati grafici, datati ed a firma di tecnico abilitato:


- stralcio della planimetria C.T.R. con individuazione dell'attraversamento e dell'eventuale area richiesta in concessione;
- rilievo plano altimetrico dell'area in scala opportuna a consentire la determinazione della superficie complessiva richiesta e delle opere progettate;
- restituzione del rilievo dell'area richiesta in concessione su base catastale in scala 1:2.000 con l'individuazione del comune, del foglio e delle particelle antistanti, in cui siano riportati le superfici e gli attraversamenti previsti;

Vegetazione, Flora e Fauna

10.26 si prescrive la realizzazione degli interventi a verde, in corrispondenza della fascia ripariale come previsti dal progetto; mediante la sistemazione di formazioni arboreo - arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, dovrà essere integrata con la progettazione delle fasce arboree finalizzate al contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera;

10.27 in relazione all'attraversamento dell'area boscata, nell'attraversamento del fiume Marano, si ritiene necessario siano progettate adeguate forme di compensazione, che andranno raccordate con la progettazione delle fasce arboree finalizzate al contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera;

10.28 si ritiene adeguato piantumare 5 volte il quantitativo di essenze abbattute; la tipologia di essenze da piantumare sarà concordata con i competenti uffici della provincia di Rimini;




Rumore

- 10.29 si prescrive, in fase di redazione del progetto esecutivo, di approfondire lo studio dei casi che, risultano al di sopra dei limiti normativi, tenendo conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e di pianificazioni urbanistiche già approvate o attuate, adeguando la progettazione delle mitigazioni al raggiungimento di tali limiti, anche ipotizzando l'uso di barriere provviste di piani inclinati, la realizzazione di dune e la collaborazione delle fasce arboree di mitigazione ed assorbimento delle emissioni in atmosfera;
- 10.30 particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei recettori sensibili;
- 10.31 si prescrive che il piano di monitoraggio, della fase di cantiere e della fase di esercizio, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio, sia concordato con la provincia di Rimini e le amministrazioni comunali, le quali possono avvalersi delle strutture di ARPA; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate;

Rischio archeologico

- 10.32 nelle aree indicate nello Studio Archeologico a rischio alto, medio alto e nelle aree di possibile interferenza tra l'opera in progetto e le presenze archeologiche individuate dovranno essere programmati saggi lineari, da effettuare con mezzo meccanico previsto di benna liscia, seguiti da archeologi;
- 10.33 i saggi lineari saranno realizzati della lunghezza di circa m 50 fino alle profondità di progetto, con eventuali approfondimenti di quota ove sarà ritenuto necessario; il numero dei saggi, da prevedere a distanza di circa 30 m l'uno dall'altro, varierà a seconda dell'estensione delle aree oggetto di indagine; nel caso in cui le verifiche o i controlli diano esito positivo (presenza di stratificazioni e/o resti strutturali) sarà necessario procedere ad uno scavo estensivo di quanto emerso e prevedere ampliamenti di contenute dimensioni, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà;
- 10.34 nelle aree indicate nello Studio Archeologico a rischio medio, dovrà essere prevista un'assistenza in corso d'opera nell'ambito delle attività connesse all'intervento, con particolare riguardo allo scotico della coltre erbosa; nel caso in cui le verifiche o i controlli diano esito positivo sarà necessario procedere ad uno scavo estensivo di quanto emerso;



10.35 nelle zone interessate dalla fondazione dei sostegni dei viadotti, nelle rotatorie, ove è prevista una viabilità secondaria e nelle aree in cui saranno previste eventuali opere di cantierizzazione, devono essere programmati saggi di più ridotte dimensioni cui potranno seguire approfondimenti di contenuta estensione, ove sarà ritenuto necessario, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà;

Fase di Cantiere

10.36 in riferimento al cantiere si prescrive la realizzazione di uno studio di impatto acustico di dettaglio, finalizzato ad esplicitare per quali ricettori non saranno rispettati i limiti previsti nella D.G.R. 45 del 21/1/2002 per le attività di cantiere e quale sarà la durata temporale prevista dei superamenti e la loro entità, e per i quali dovrà essere richiesta deroga al comune territorialmente interessato;

10.37 si dovrà definire la presenza di ricettori prossimi alle zone operative ed alle piste di cantiere; si precisa in generale che, se tecnicamente possibile, dovrà essere sempre presa in considerazione la possibilità di installare barriere antirumore definitive o provvisorie e reti antipolvere, in particolare in presenza di situazione di particolare criticità (ad es. trattamenti a calce, demolizioni, etc);

10.38 per quanto attiene le aree dei cantieri, al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;

10.39 qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà darne immediata comunicazione ai comuni territorialmente interessati e all'ARPA territorialmente competente;

10.40 per eventuali trattamenti a calce, devono essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche, ed individuati i mezzi spandi calce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni;

10.41 è necessario caratterizzare i fanghi di decantazione, depurazione e disoleazione al fine di scegliere le idonee modalità di stoccaggio, pretrattamento e smaltimento; la gestione e la manutenzione sarà a carico di Autostrade per l'Italia

S.p.A.;

- 10.42 il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui"; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;
- 10.43 per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali previa concessione da richiedere al Servizio Tecnico di Bacino Romagna;
- 10.44 per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:
- per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
 - qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;
 - prevedere, come descritto nel SIA, la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze dell'aggregato urbano;
 - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
- 10.45 il piano di monitoraggio dovrà contenere una sezione specifica relativa alla cantierizzazione dell'opera; tale sezione dovrà contenere il piano di gestione delle aree di cantiere e la modalità di trasmissione delle informazioni agli enti locali interessati: amministrazioni comunali ARPA e Provincia di Rimini;
- 10.46 il monitoraggio in fase di cantiere deve definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, etc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere

efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata;

10.47 come indicato nel SIA si prescrive:

- la predisposizione dello Studio idraulico di verifica dell'interferenza sull'estensione delle aree d'esondazione e sulla dinamica fluviale dei corsi d'acqua principali attraversati;
- il Progetto di sistemazione idraulica per la ricalibratura dell'alveo e delle golene dei medesimi corsi d'acqua;
- lo Studio idraulico di verifica dell'interferenza sulla dinamica fluviale per i corsi d'acqua minori;
- nei casi in cui la profondità dello scavo si mantenga per tratti abbastanza lunghi ad una quota tale da interferire con la falda superficiale, si dovrà valutare sia l'interazione di questa con quella profonda, sia gli effetti di tale interferenza con il regime cosiddetto di subalveo, usualmente connesso con le falde più superficiali (la profondità, per tale analisi può assumersi, pari a 10 m dal piano campagna);
- la valutazione degli effetti comporta la necessità di svolgere un approfondimento progettuale per le successive fasi di progettazione, consistente in uno studio di modellazione idrogeologica degli acquiferi, onde determinare sia eventuali alterazioni della piezometria, come abbassamenti eccessivi che a loro volta provochino fenomeni di subsidenza, sia gli accorgimenti necessari a mitigare tali impatti;
- ripristino delle caratteristiche agronomiche mediante ripiantumazioni e riqualificazione delle aree limitrofe alle superfici sottratte,
- un rafforzamento delle formazioni vegetali a carattere arboreo ed arbustivo presenti, in diverso modo, lungo le sponde dei principali corsi d'acqua;
- per quanto concerne la viabilità storica, la ricostruzione della continuità percettiva attraverso la previsione di filari arborei o arboreo - arbustivi a seconda che detti assi si trovassero in contesti rispettivamente urbani o agricoli;

10.48 per l'area di cantiere n° 3 nel territorio di Rimini a ridosso del rio Marano dovrà essere previsto l'adeguamento della viabilità locale via Casalecchio (comune di Rimini) e via Piemonte (comune di Riccione),

in quanto attualmente non presentano le sezioni stradali adeguate a supportare il traffico pesante necessario per l'adduzione di materiali all'area di cantiere;

10.49 resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

11. RITENUTO INOLTRE CHE:

in base alle valutazioni espresse ai precedenti punti 5., 6., 7., 8, e alle prescrizioni espresse al punto 10.;

sulle osservazioni presentate così come sintetizzate e raggruppate per argomento nell'Allegato A, si esprime il parere nell'allegato B, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Dato atto del parere allegato:

Tutto ciò premesso, dato atto, valutato e ritenuto;

su proposta dell'Assessore alle Attività Produttive, Piano Energetico e Sviluppo Sostenibile, Economia Verde, Autorizzazione Unica Integrata

d e l i b e r a

a) di esprimere, ai sensi dell'art. 25 del Decreto Legislativo 152/06, in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale, il parere che il progetto della Variante alla S.S. 16 "Adriatica" nel tratto compreso tra il comune di Bellaria Igea Marina e il comune di Misano Adriatico è ambientalmente compatibile a condizione che siano realizzate le prescrizioni specificate nel punto 10 della parte narrativa e di seguito riportate;

1. si prescrive di adeguare il progetto del raccordo tra la nuova SS16 e il casello della A14 Rimini nord, come indicato nell'ottimizzazione progettuale presentata da ANAS (prot. CBO - 5998 -P del 22/02/2012) al fine di limitare il consumo di suolo, ridurre l'impatto sulla consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio;
2. si prescrive di adeguare il progetto del raccordo tra la nuova SS16 e il casello della A14 Rimini nord, come indicato nell'ottimizzazione progettuale presentata da ANAS (prot. CBO - 5998 -P del 22/02/2012) al fine di limitare il consumo di suolo, ridurre l'impatto sulla

consistenza dei fondi agricoli e minimizzare l'impatto sul paesaggio;

3. in merito allo svincolo della variante alla S.S. n. 16 presso il comune di Riccione, in corrispondenza di Via Venezia (svincolo Riccione - centro), deve essere coordinata la soluzione progettuale prevista nel presente studio, con gli accordi già intercorsi tra Regione Emilia Romagna e soc. ANAS, nei quali si prevede una bretella di collegamento tra la via Venezia e via Udine, la quale deve essere raccordata con lo svincolo di progetto contenuto nel SIA;
4. in merito allo svincolo della variante alla S.S. n. 16 presso il comune di Riccione, in corrispondenza di Via Ascoli Piceno (svincolo Riccione - Oltremare), si chiede uno studio alternativo alla viabilità proposta, in quanto andrebbe ad interessare il piede collinare del parco "Castello degli Agolanti"; con un raccordo diretto sulla via Ascoli Piceno, ed un parziale adeguamento della stessa permetterebbe la riduzione di suolo interessato dall'intervento;
5. si prescrive che, in prossimità dell'abitato di Belvedere, Comune di Misano, le due gallerie artificiali di lunghezza 176 metri la prima e 80 metri vengano unite in un'unica galleria artificiale (circa 500 metri);
6. in fase di progettazione esecutiva e di redazione del PMA dovranno essere indicate le D.P.A. da linee elettriche di Alta tensione e Media tensione, e da cabine di trasformazione elettrica e relative reti di alimentazione; nel merito si fa presente che alcune delle aree di cantiere sono poste nei pressi di linee elettriche ad alta tensione; i locali (es. dormitori, uffici, ecc.) ed aree ove è prevista la sosta per periodi di tempo superiori alle 4 ore giornaliere dovranno essere posizionati al di fuori delle aree ricadenti all'interno delle D.P.A. delle linee elettriche di cui al D.P.C.M.08/07/2003 e D.M.29/05/2008;
7. il piano di monitoraggio, redatto in coordinamento con Società Autostrade per l'Italia, sulla qualità dell'aria, dovrà predisporre tutte le iniziative necessarie per il rispetto dei limiti normativi, compresa la imposizione temporanea di limiti di velocità adeguati; tale piano sarà condiviso con la Provincia di Rimini e con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, le quali possono avvalersi delle strutture di ARPA;
8. di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con le Amministrazioni comunali

territorialmente interessate, con la Provincia di Rimini e con ARPA, anche a seguito degli esiti del monitoraggio effettuato da Società Autostrade per l'Italia, la necessità di utilizzare, come previsto dal Piano per la qualità e risanamento dell'aria della provincia di Rimini, di tipologie di asfalti nei quali a fianco delle tecniche tradizionali di posa, quali il "bitume schiumato", si associa, l'uso di conglomerati "eco-efficienti" o comunque ad alto assorbimento di polveri sottili, compatibili con i costi e le prestazioni, e che riducono le emissioni inquinanti sia in fase di posa che di esercizio; nonché la necessità di prevedere "pavimentazioni pedonali o di spazi di sosta con "autobloccanti" realizzati con materiali cementizi fotoattivi, finalizzati in particolare alla fotocatalisi degli Nox";

9. di concordare, in fase di redazione del progetto esecutivo, con la Provincia di Rimini e con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, la previsione di fasce alberate, adeguatamente dimensionate al fine di mitigare ed assorbire le emissioni in atmosfera;
10. la progettazione di tali fasce non può essere limitata alle aree intercluse o agli attraversamenti dei corsi d'acqua, non possono essere costituite da semplici filari, ma devono essere adeguatamente dimensionate per risultare efficaci, poste a protezione sia dei recettori che delle coltivazioni di pregio presenti nella zona;
11. la progettazione delle fasce arboree dovrà essere raccordata con quelle poste in capo a società autostrade per la realizzazione dell'ampliamento della terza corsia della A14;
12. è preferibile che la tipologia e finalità di tali fasce sia di tipo variabile ed in particolare:
 - naturalistico in prossimità dei corsi d'acqua e della rete ecologica provinciale;
 - coltivato e produttivo nelle aree in fregio all'infrastruttura stradale;
13. particolare cura dovrà essere posta nella progettazione delle mitigazioni (fasce arboree, dune ecc.) nella località denominata Villaggio 1° maggio, anche in considerazione della previsione, negli strumenti urbanistici del Comune di Rimini; di un edificio scolastico in prossimità della nuova arteria;
14. si prescrive che, in prossimità dell'abitato di Belvedere, Comune di Misano, il tratto di variante che va dalla progressiva Km 219+00 sino all'innesto con la

SS16 venga provvisto di fasce di ambientazione e mitigazione ovvero di piantumazione e rinaturalizzazione al fine di mitigare e/o compensare gli impatti di inquinamento acustico ed atmosferico derivanti dall'infrastruttura in esame;

15. il sistema dei "fossi filtro" andranno adeguatamente sovradimensionati, in quanto a volume di contenimento, e dotati di apposito manufatto regolatore di scarico con funzione di laminazione delle portate con conseguimento dell'invarianza idraulica; tale manufatto dovrà essere dotato di saracinesca di chiusura da azionarsi nel caso di sversamento concentrato di sostanze pericolose, al fine del confinamento delle stesse all'interno dei fossi filtro;
16. sull'areale della conoide del Marecchia i "fossi filtro" dovranno essere del tipo impermeabilizzato a prevenire infiltrazioni di inquinanti in falda;
17. il progetto deve prevedere opere di presidio idraulico tali da perseguire quantomeno, il principio dell'invarianza idraulica, secondo il quale le maggiori portate conferite al reticolo idrografico, conseguenti alle acque di pioggia raccolte dalla piattaforma stradale, devono essere laminate fino a riprodurre gli stessi deflussi nel reticolo idrografico che si avrebbero in presenza di superfici ad uso agricolo non impermeabilizzate;
18. relativamente alle interferenze con i canali del reticolo idrografico minore, gestiti dal Consorzio di Bonifica della Romagna, si fa presente che il dimensionamento delle opere di laminazione andrà condotto in conformità alle indicazioni del vigente Regolamento di Polizia Idraulica Consorziale, prevedendo il limite specifico di 10 l/s per ettaro di superficie drenata;
19. si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in zone d'alveo, compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto e di bonifica, non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque, né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica sia subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;
20. il progetto esecutivo del sistema di raccolta e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali dovrà essere approvato dall'amministrazione provinciale e, nel caso recapitino in fognatura, dalle Amministrazioni comunali

territorialmente competenti;

21. la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di ANAS; il progetto esecutivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";
22. l'infrastruttura non deve interferire con la zona di tutela assoluta dei pozzi dell'acquedotto (10 m di raggio) che deve essere assolutamente protetta (recintata) ed adibita esclusivamente ad opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio del pozzo;
23. dall'esame degli elaborati risultano possibili interferenze tra le zone di tutela dei pozzi ad uso idropotabile e la nuova infrastruttura viaria; in particolare nei pressi della via Tolemaide a Rimini Nord; in considerazione del fatto che, ai sensi dell'art. 96, del D.Lgs 15272006, la zona di tutela assoluta del pozzo dell'acquedotto (10 m di raggio) deve essere assolutamente protetta (recintata) ed adibita esclusivamente ad opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio del pozzo, e che nella zona di rispetto (200 m di raggio dalla testata del pozzo) non è ammessa "la dispersione nel suolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade"; si ritiene necessario eliminare tali interferenze;
24. per la sola zona di rispetto (200 m di raggio dalla testata del pozzo), nel caso in cui non sia assolutamente possibile spostare l'infrastruttura stradale, dovranno essere adottate tutte le cautele per evitare contaminazioni della risorsa idrica in caso di dispersioni accidentali di sostanze pericolose (incidenti stradali, ecc); pertanto i fossati di scolo dell'infrastruttura dovranno ricadere al di fuori di tali aree di rispetto;
25. per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni necessarie in base alle vigenti normative in materia di polizia idraulica, previa verifica dei relativi progetti definitivi da parte dell'Autorità competente;
26. si ricorda che per il rilascio della concessione da parte del Servizio Tecnico di Bacino Romagna, per le occupazioni delle aree demaniali sono necessari i seguenti elaborati grafici, datati ed a firma di

tecnico abilitato:

- stralcio della planimetria C.T.R. con individuazione dell'attraversamento e dell'eventuale area richiesta in concessione;
 - rilievo piano altimetrico dell'area in scala opportuna a consentire la determinazione della superficie complessiva richiesta e delle opere progettate;
 - restituzione del rilievo dell'area richiesta in concessione su base catastale in scala 1:2.000 con l'individuazione del comune, del foglio e delle particelle antistanti, in cui siano riportati le superfici e gli attraversamenti previsti;
27. si prescrive la realizzazione degli interventi a verde, in corrispondenza della fascia ripariale come previsti dal progetto; mediante la sistemazione di formazioni arboreo - arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, dovrà essere integrata con la progettazione delle fasce arboree finalizzate al contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera;
28. in relazione all'attraversamento dell'area boscata, nell'attraversamento del fiume Marano, si ritiene necessario siano progettate adeguate forme di compensazione, che andranno raccordate con la progettazione delle fasce arboree finalizzate al contenimento e mitigazione delle emissioni in atmosfera;
29. si ritiene adeguato piantumare 5 volte il quantitativo di essenze abbattute; la tipologia di essenze da piantumare sarà concordata con i competenti uffici della provincia di Rimini;
30. si prescrive, in fase di redazione del progetto esecutivo, di approfondire lo studio dei casi che, risultano al di sopra dei limiti normativi, tenendo conto delle evoluzioni del tessuto urbanizzato e di pianificazioni urbanistiche già approvate o attuate, adeguando la progettazione delle mitigazioni al raggiungimento di tali limiti, anche ipotizzando l'uso di barriere provviste di piani inclinati, la realizzazione di dune e la collaborazione delle fasce arboree di mitigazione ed assorbimento delle emissioni in atmosfera;
31. particolare cura dovrà essere posta al rispetto dei limiti dei recettori sensibili;
32. si prescrive che il piano di monitoraggio, della

- fase di cantiere e della fase di esercizio, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio, sia concordato con la provincia di Rimini e le amministrazioni comunali, le quali possono avvalersi delle strutture di ARPA; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate;
33. nelle aree indicate nello Studio Archeologico a rischio alto, medio alto e nelle aree di possibile interferenza tra l'opera in progetto e le presenze archeologiche individuate dovranno essere programmati saggi lineari, da effettuare con mezzo meccanico previsto di benna liscia, seguiti da archeologi;
34. i saggi lineari saranno realizzati della lunghezza di circa m 50 fino alle profondità di progetto, con eventuali approfondimenti di quota ove sarà ritenuto necessario; il numero dei saggi, da prevedere a distanza di circa 30 m l'uno dall'altro, varierà a seconda dell'estensione delle aree oggetto di indagine; nel caso in cui le verifiche o i controlli diano esito positivo (presenza di stratificazioni e/o resti strutturali) sarà necessario procedere ad uno scavo estensivo di quanto emerso e prevedere ampliamenti di contenute dimensioni, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà;
35. nelle aree indicate nello Studio Archeologico a rischio medio, dovrà essere prevista un'assistenza in corso d'opera nell'ambito delle attività connesse all'intervento, con particolare riguardo allo scotico della coltre erbosa; nel caso in cui le verifiche o i controlli diano esito positivo sarà necessario procedere ad uno scavo estensivo di quanto emerso;
36. nelle zone interessate dalla fondazione dei sostegni dei viadotti, nelle rotatorie, ove è prevista una viabilità secondaria e nelle aree in cui saranno previste eventuali opere di cantierizzazione, devono essere programmati saggi di più ridotte dimensioni cui potranno seguire approfondimenti di contenuta estensione, ove sarà ritenuto necessario, al fine di definire e comprendere la natura di quanto emergerà;
37. in riferimento al cantiere si prescrive la realizzazione di uno studio di impatto acustico di dettaglio, finalizzato ad esplicitare per quali ricettori non saranno rispettati i limiti previsti nella D.G.R. 45 del 21/1/2002 per le attività di cantiere e quale sarà la durata temporale prevista dei superamenti e la loro entità, e per i quali dovrà essere richiesta deroga al comune territorialmente interessato;

38. si dovrà definire la presenza di ricettori prossimi alle zone operative ed alle piste di cantiere; si precisa in generale che, se tecnicamente possibile, dovrà essere sempre presa in considerazione la possibilità di installare barriere antirumore definitive o provvisorie e reti antipolvere, in particolare in presenza di situazione di particolare criticità (ad es. trattamenti a calce, demolizioni, etc);
39. per quanto attiene le aree dei cantieri, al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;
40. qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà darne immediata comunicazione ai comuni territorialmente interessati e all'ARPA territorialmente competente;
41. per eventuali trattamenti a calce, devono essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche, ed individuati i mezzi spandi calce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni;
42. è necessario caratterizzare i fanghi di decantazione, depurazione e disoleazione al fine di scegliere le idonee modalità di stoccaggio, pretrattamento e smaltimento; la gestione e la manutenzione sarà a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.;
43. il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui"; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;
44. per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali previa concessione da richiedere al Servizio Tecnico di Bacino Romagna;
45. per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla

movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:

- per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;
 - qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;
 - prevedere, come descritto nel SIA, la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze dell'aggregato urbano;
 - per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;
46. il piano di monitoraggio dovrà contenere una sezione specifica relativa alla cantierizzazione dell'opera; tale sezione dovrà contenere il piano di gestione delle aree di cantiere e la modalità di trasmissione delle informazioni agli enti locali interessati: amministrazioni comunali ARPA e Provincia di Rimini;
47. il monitoraggio in fase di cantiere deve definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, etc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata;
48. come indicato nel SIA si prescrive:
- la predisposizione dello Studio idraulico di verifica dell'interferenza sull'estensione delle aree d'esondazione e sulla dinamica fluviale dei corsi d'acqua principali attraversati;
 - il Progetto di sistemazione idraulica per la ricalibratura dell'alveo e delle golene dei medesimi corsi d'acqua;
 - lo Studio idraulico di verifica dell'interferenza

sulla dinamica fluviale per i corsi d'acqua minori;

- nei casi in cui la profondità dello scavo si mantenga per tratti abbastanza lunghi ad una quota tale da interferire con la falda superficiale, si dovrà valutare sia l'interazione di questa con quella profonda, sia gli effetti di tale interferenza con il regime cosiddetto di subalveo, usualmente connesso con le falde più superficiali (la profondità, per tale analisi può assumersi, pari a 10 m dal piano campagna);
- la valutazione degli effetti comporta la necessità di svolgere un approfondimento progettuale per le successive fasi di progettazione, consistente in uno studio di modellazione idrogeologica degli acquiferi, onde determinare sia eventuali alterazioni della piezometria, come abbassamenti eccessivi che a loro volta provochino fenomeni di subsidenza, sia gli accorgimenti necessari a mitigare tali impatti;
- ripristino delle caratteristiche agronomiche mediante ripiantumazioni e riqualificazione delle aree limitrofe alle superfici sottratte,
- un rafforzamento delle formazioni vegetali a carattere arboreo ed arbustivo presenti, in diverso modo, lungo le sponde dei principali corsi d'acqua;
- per quanto concerne la viabilità storica, la ricostruzione della continuità percettiva attraverso la previsione di filari arborei o arboreo - arbustivi a seconda che detti assi si trovassero in contesti rispettivamente urbani o agricoli;

49. per l'area di cantiere n° 3 nel territorio di Rimini a ridosso del rio Marano dovrà essere previsto l'adeguamento della viabilità locale via Casalecchio (comune di Rimini) e via Piemonte (comune di Riccione), in quanto attualmente non presentano le sezioni stradali adeguate a supportare il traffico pesante necessario per l'adduzione di materiali all'area di cantiere;

50. resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;

- b) di esprimere alle osservazioni presentate (come sintetizzate nell'Allegato A, parte integrante della presente deliberazione) le risposte di cui all'Allegato B, parte integrante della presente deliberazione;
- c) di inviare il presente parere al Ministro dell'Ambiente ed al Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali, al

fine di concorrere alla definizione della compatibilità
Valutazione di impatto ambientale sul progetto in
oggetto;

- d) di inviare il presente parere per conoscenza al
proponente ANAS; all'Amministrazione provinciale di
Rimini, alle Amministrazioni dei comuni di: Bellaria Igea
Marina, Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico, ad
ARPA sez di Rimini e alla Ausl di Rimini.

ALLEGATO A

SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DI VARIANTE ALLA S.S. 16 "ADRIATICA" NEL TRATTO COMPRESO TRA IL COMUNE DI BELLARIA IGEA MARINA E IL COMUNE DI MISANO ADRIATICO (RN)

A. Osservazioni di carattere generale:

A.1 l'infrastruttura comporta il depauperamento delle aziende agricole interessate con una stima approssimativa della perdita di 24 unità di lavoro umano (oss.3);

B. Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

B.1 l'opera, nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000 non è conforme al PTCP della Provincia di Rimini (oss.1);

B.2 l'opera nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000 attraversa aree ecologiche di rilevanza provinciale (art. 15 del PTCP) (oss.1);

B.3 l'opera, nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000 non è conforme al PRG del Comune di Rimini che prevede l'infrastruttura in sovrapposizione, per la maggior parte del tracciato, con via Tolemaide (oss.1);

B.4 si esprime preoccupazione per il fatto che l'opera, nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000, interferisce con corsi d'acqua a regime torrentizio, il cui attraversamento è ammesso da infrastrutture previste dagli strumenti urbanistici generali (oss.1);

B.5 si richiede l'inserimento delle aree intercluse tra la viabilità di progetto (svincolo Rimini Nord -Via Tolemaide - svincolo 2) e la viabilità esistente all'interno del futuro polo logistico produttivo Porta Nord (oss.1);

B.6 non risulta applicata la V.A.S. (Valutazione Ambientale strategica) (oss.2);

C. Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

C.1 si esprime preoccupazione per il fatto che il collegamento del casello autostradale Rimini Nord e la S.P. 136 via Tolemaide non costituirà semplice bretella di collegamento tra la viabilità locale e la futura SS 16, ma diverrà naturale prosecuzione della futura Variante alla SS 9, nonché smistamento del traffico verso l'insediamento di grandi strutture commerciali (IKEA,

- Mercatone Uno, Metro ecc.) (oss.1);
- C.2 l'opera, nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000, comporta la demolizione di un edificio e la divisione in due della proprietà (oss.1);
- C.3 l'opera, dal casello A14 di Rimini nord al previsto innesto sull'attuale tracciato autostradale in zona via Covignano, risulta inutile per la funzionalità territoriale e dannoso per la tutela ambientale (oss.2);
- C.4 si propone, in alternativa al progetto, una nuova arteria che dalla rotatoria cosiddetta "mitica" sulla Tolemaide, lungo la direttrice via Orsoleto, via Maiano, raggiunga la rotatoria con via San martino in Riparotta (oss.2);
- C.5 si propone, in alternativa al progetto, l'adeguamento dell'attuale tracciato della SS 16 a 4 corsie di marcia con l'eliminazione dei "punti neri" (semafori) (oss.2);
- C.6 il declassamento dell'attuale SS16 comporta oneri per le amministrazioni locali difficilmente sopportabili con la sempre maggior carenza di fondi (oss.2);
- C.7 si chiede di accostare il nuovo tracciato della SS 16 alla A14, di eliminare la piazzola di sosta alla prog. Km 1999,009 e di costruire muri di contenimento della sede stradale in rilevato, allo scopo di evitare scarpate laterali (oss.2);
- C.8 si richiede un'alternativa progettuale che, nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000, comporti meno consumo di suolo, minor impatto sull'ambiente, sul paesaggio e sulle aziende agricole coinvolte (oss.3);
- C.9 si richiede un'alternativa progettuale che, preveda la realizzazione del tracciato autostradale A14 in gran parte in galleria sotto i colli di Covignano e San Lorenzo in Coreggiano, con la conversione dell'attuale tratto autostradale nella Variante alla SS 16, riducendo l'impatto ambientale e paesaggistico alla Variante SS 16 (oss.4) (oss.5);
- C.10 predisposizione interrimento dell'Elettrodotto delle F.S. Imola Riccione a 132 kV nel tratto compreso tra Via Covignano ed il cavalcavia della Grotta Rossa (oss.5);
- C.11 si esprime la contrarietà all'ipotesi progettuale di utilizzare il sedime della Via Tolemaide per il tracciato della SS 16 (oss.6);
- D. Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

- D.1 il primo tratto (dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000) che raccorda il vecchio tracciato della SS 16 con il nuovo tracciato in affiancamento alla A14, con diversi cavalcavia, risulta una barriera che compromette "la permeabilità visiva tra le zone interne ed il mare" (oss. 1);
- D.2 il collegamento del casello autostradale Rimini Nord e la S.P. 136 via Tolemaide è tortuoso e dispendioso in termini di tempo e di carburante con conseguenze di carattere ambientale (oss.1);
- D.3 l'opera, in particolare nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000, interessa una zona agricola pianeggiante ad alta vocazione produttiva e aree di collegamento ecologico di rilevanza provinciale (oss.1) (oss.3) (oss.4) ;
- D.4 nel tratto dalla prog. km 192+000 alla progressiva 197+000, le tecniche proposte per l'allontanamento, il trattamento preventivo e il successivo smaltimento delle acque di piattaforma non garantiscono un sicurezza di assoluta certezza di non inquinamento della falda superficiale per le colture ortive limitrofe(oss.1);
- D.5 la nuova infrastruttura, comporterà un aumento dei disturbi di tipo sonoro, atmosferico, vibrazioni che si ripercuoteranno sulla salute pubblica (oss.1); (oss.4);
- D.6 la nuova infrastruttura attraversa il fiume Marecchia in affiancamento al viadotto autostradale nell'ambito del parco regionale e costituirà un'unica grande struttura cementizia che creerà grave disturbo all'area protetta (oss.2);
- D.7 si richiedono barriere acustiche e piantumazioni e rimboschimenti anti inquinamento(oss.2);
- D.8 si richiedono siano analizzati gli effetti complessivi futuri sull'aggregato urbano di Rimini, della realizzazione della nuova infrastruttura in affiancamento alla A14, anche in considerazione del livello di fondo di emissioni in atmosfera presente nel territorio (oss.4);
- D.9 si ritiene che i sistematici superamenti dei Valori limite delle polveri sottili PM10 (64 nel 2008) siano dovuti alla presenza nel territorio riminese della A14 (oss.4);
- D.10 si contesta il fatto che non sia considerato nel SIA il notevole incremento dei flussi di traffico attesi sulla

A14 connessi alla attivazione del Corridoio VIII con la rete del Mediterraneo orientale e dei Balcani (oss.4);

D.11 si contesta il fatto che non si siano considerate nel SIA le fonti di PM10 da usura dei materiali e della a pavimentazione stradale(oss.4);

D.12 si contesta il fatto che si rimandi al 2030 il rispetto dei limiti, consentiti per legge, delle emissioni di PM10 (oss.4);

ALLEGATO B

PARERE SULLE OSSERVAZIONI PRESENTATE SUL S.I.A. DEL PROGETTO DI VARIANTE ALLA S.S. 16 "ADRIATICA" NEL TRATTO COMPRESO TRA IL COMUNE DI BELLARIA IGEA MARINA E IL COMUNE DI MISANO ADRIATICO (RN)

A Osservazioni di carattere generale:

A.1 l'osservazione è parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.1;

B Osservazioni al quadro di riferimento programmatico:

B.1 l'osservazione non è condivisa per le valutazioni di cui al punto 6.38;

B.2 l'osservazione è parzialmente accolta per le prescrizioni di cui al punto 10.1;

B.3 l'osservazione non è accolta;

B.4 l'osservazione è accolta per le prescrizioni comprese tra il punto 10.13 e il punto 10.22;

B.5 osservazione non pertinente;

B.6 l'osservazione non è condivisa per le valutazioni di cui al punto 6.10;

D Osservazioni al quadro di riferimento progettuale:

C.1 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui al punto 10.1;

C.2 osservazione non pertinente;

C.3 osservazione non accoglibile;

C.4 l'osservazione non accolta, per le valutazioni di cui al punto 9.2;

C.5 osservazione non accoglibile;

C.6 osservazione parzialmente accolta; vedi punto 37 del capitolo 4.3

C.7 osservazione non accoglibile;

C.8 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui al punto 10.1;

C.9 osservazione parzialmente accolta; vedi punto 38 del capitolo 4.3;

C.10 osservazione non pertinente;

C.11 l'osservazione è accolta;

D Osservazioni al quadro di riferimento ambientale:

- D.1 l'osservazione non è accoglibile per le valutazioni di cui al punto 9.2;
- D.2 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui al punto 10.1;
- D.3 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.7 a 10.10;
- D.4 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.13 a 10.22;
- D.5 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.28 a 10.30;
- D.6 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui al punto 10.10;
- D.7 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.7 a 10.12 e punti da 10.28 a 10.30;
- D.8 l'osservazione è parzialmente accolta al punto 22) del capitolo 4.3;
- D.9 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.5 a 10.12;
- D.10 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui al punto 10.;
- D.11 l'osservazione è parzialmente accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.5 a 10.12;
- D.12 l'osservazione è accolta, per le prescrizioni di cui ai punti da 10.4 a 10.9;

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Giuseppe Bortone, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2012/782

data 29/05/2012

IN FEDE

Giuseppe Bortone





PAGINA INUTILIZZABILE



omissis

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

IN CARTA LIBERA PER GLI USI CONSENTITI DALLA LEGGE
Si attesta che il presente atto composto da
n.64..... facciate, è copia conforme all'originale.

Bologna, **11** **9** **2012**
Servizio Segreteria e AA. GG. della Giunta. Affari
general della Presidenza. Pari opportunità.

IL FUNZIONARIO INCARICATO

Giuseppe Gendice

Il Responsabile del Servizio

Segreteria e AA. GG. della Giunta
Affari Generali della Presidenza
Pari Opportunita'

DOTT.SSA SONIA GIOFFRÈ